

ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiundvierzigster Jahrgang.

1903.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1903.

VERZEICHNIS

der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

im

Jahrgang 1903

abgedruckten gröfseren Abhandlungen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 1. | 3. Januar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1902.

Wenn wir in unserem Rückblick auf das Jahr 1901 die durch einige Anzeichen bekräftigte Hoffnung aussprachen, daß der tiefste Stand der seit 1900 herrschenden Ebbe des wirtschaftlichen und Verkehrslebens erreicht sei und nun der Flutstrom wieder einsetze, so dürfen wir jetzt bei dem Eintritt in das Jahr 1903 wohl die Gesamtlage so kennzeichnen, daß im Laufe des verflossenen Jahres der Flutstrom noch schwach war, auch an manchen Stellen wieder zurückgedrängt wurde, daß aber an seinem Schlusse in Deutschland die Aussichten für die Zukunft zweifellos besser waren, als am Anfang. Hatte auch die Beendigung des Burenkrieges nicht die erhoffte belebende Wirkung ausgeübt, so war dagegen die Durchsetzung des Zolltarifgesetzes und die dadurch herbeigeführte Beendigung jahrelanger Beunruhigungen ein Ereignis, dessen Tragweite zwar von der Börse nicht sonderlich gewürdigt ist, sich aber dennoch mehr und mehr geltend machen wird, weil dieses Gesetz jedenfalls die mittlere Linie darstellt, auf der nach der Meinung der leitenden Kreise und der großen Mehrheit der Nation die deutsche Landwirtschaft, zu deren Schutz das Gesetz in erster Linie bestimmt ist, wird gedeihen und sich von ihren Einbußen erholen können, während Deutschlands Handel und Industrie auf Grund der nun mit den Hauptverkehrsländern einzuleitenden Handelsvertrags-Verhandlungen bald in der Lage sein werden, für ihre Unternehmungen feste Rechnungen auf lange Jahre hinaus wenigstens insoweit zu machen, als der Zoll ein Preisbestimmungsfaktor ist.

Ein besonders erfreuliches Zeichen der Wiederbelebung des Verkehres sind die seit einigen Monaten ständig steigenden Einnahmen der deutschen Eisenbahnen. Nach dem Novemberausweis zeigt sowohl der Personenverkehr wie der Güterverkehr in der Gesamtsumme aller deutschen Bahnen eine Mehreinnahme; auch im einzelnen ist dies bei allen Hauptbahnen mit wenigen Ausnahmen der Fall. Die Gesamtverkehrseinnahmen seit Beginn des Kalender- bezw. des Etatsjahres sind ebenfalls gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres gestiegen, und zwar um rund 2½ %. Freilich ist die kilometrische Verkehrseinnahme sowohl im Personen- wie im Güterverkehr etwas zurückgeblieben; da sich aber das Gesamteisenbahnnetz (jetzt rund 52000 km) um mehr als 1000 km, d. i. um rund 2 % vermehrt hat, so ist das geringe Zurückgehen der kilometrischen Einnahmen nur eine natürliche Folge des Umstandes, dass die neuen Bahnen durchweg solche mit noch schwachem Verkehr sind. Die Dezembereinnahmen werden voraussichtlich eine weitere Besserung zeigen.

Von wichtigen Vorgängen und Fortschritten des Eisenbahnwesens ist in technischer Beziehung die im Laufe des Jahres allmählich vollständig durchgeführte Eröffnung der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn zu erwähnen; es wurde dadurch in der Reichshauptstadt ein wirkliches Schnellverkehrsmittel mit elektrischem Betrieb in den Dienst des städtischen Ortsverkehres gestellt. Die glänzend verlaufene Düsseldorfer Ausstellung erzielte im Eisenbahnwesen zwar keine besonders durchschlagenden Erfolge, zeigte aber das Zugsicherungssystem der preußischen Staatsbahnen durch elektrische Blocksignalanlagen in mustergültiger Ausführung.

Im Eisenbahnbetrieb standen in Deutschland die Bestrebungen auf weitere Vervollkommnung der Einrichtungen, weitere Sicherungen im Vordergrunde, ohne daß besonders deutliche Abschnitte nach außen erkennbar waren. Für einen sehr wichtigen Schritt halten wir die von dem neuen preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten geplante Verstärkung des Oberbaues auf den Hauptlinien, die eine weitere Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gestatten und die Sicherheit des Zugverkehres noch weiter vermehren wird. Auch die Anfänge der elektrischen Zugbeleuchtung auf den preußischen Staatsbahnen sind besonders freudig zu begrüßen.

Größer als im eigentlichen Eisenbahnwesen waren die Fortschritte auf einem Nebengebiet; es gelang, die Telegraphie ohne Draht weiter zu vervollkommnen und zu einem brauchbaren Hilfsmittel des Verkehrs zu machen. Vermutlich wird sie sich für die Zugsicherung wirksam verwerten lassen, indem ein auf freier Strecke liegengebliebener Zug sich mit ihrer Hilfe

sogleich nach allen Richtungen decken kann. Auch die Entwicklung der Schnelltelegraphie, wie sie in Nr 91 u. 93 Jahrg. 1902 dargestellt ist, bedeutet einen kaum geahnten Fortschritt.

Auf dem Gebiet der Eisenbahn v e r w a l t u n g stehen in Deutschland und Österreich weitere Verstaatlichungen im Vordergrund, denen sich in Deutschland Bestrebungen auf engeren Zusammenschluß der bestehenden selbständigen Staatsbahnverwaltungen hinzugesellen. Die ungünstigen finanziellen Ergebnisse der württembergischen und sächsischen Staatsbahnen in Verbindung mit den günstigen der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft ließen die Stimmen nicht zum Schweigen kommen, die in dem Anschluß noch anderer Staatsbahnnetze an die große Gemeinschaft das Heil sahen. Der vertragsmäßig in einiger Zeit bevorstehende Übergang der pfälzischen Bahnen an den bayerischen Staat führte in der Pfalz zu einer gleichfalls auf das obenbezeichnete Ziel gerichteten Bewegung. Es ist ja nicht zu leugnen, daß der Gedanke eines engeren Zusammenschlusses der deutschen Eisenbahnen eine große nationale Kraft besitzt. Immer und immer wieder tauchen gesetzgeberische Versuche auf, diesen Gedanken zu verwirklichen. Schon Anfang 1870 trat der Hohenlohesche Entwurf eines Vertrages über die Errichtung eines Eisenbahnvereins in die Öffentlichkeit; nach ihm sollten die Staatseisenbahnen Deutschlands ein gemeinsames Gebiet bilden, jeder Staat aber die vollständige Ausübung des Betriebes auf den ihm gehörigen Bahnen behalten, dagegen sollte ein gemeinsamer Tarif gelten und der Ertrag aller über die Landesgrenzen hinausgehenden Transporte gemeinsam sein. Bekannt sind die Bestimmungen der Reichsverfassung über die Verwaltung der Eisenbahnen als eines einheitlichen Netzes, der Versuch des späteren Ministers v. Maybach, ein Reichseisenbahngesetz zustande zu bringen, der Versuch des Fürsten Bismarck, die sämtlichen deutschen Eisenbahnen für das Reich zu erwerben, das preußische Gesetz von 1876, betreffend die Ermächtigung, die preußischen Staatsbahnen an das Reich abzutreten, dann die großen preußischen Eisenbahnverstaatlichungen, die Entstehung der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft, der Übergang der Verwaltung der Main-Neckarbahn an diese. In allen diesen Vorgängen ist der gemeinsame Zug des Strebens nach größerer Einheit erkennbar. Aber es scheint nach den Erklärungen der beteiligten Regierungen, daß auf dem bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft beschrittenen Wege die Lösung nicht liegt, weil die Staaten von ihrer Eisenbahnselbständigkeit nichts oder jedenfalls nicht so viel aufgeben wollen, als bei einer Ausdehnung der genannten Gemeinschaft auf andere Staatsbahnnetze erforderlich wäre. Es wird daher der durch die Verschlechterung der Eisenbahnfinanzen noch sehr verstärkte Drang nach weiterer Vereinheitlichung, in der jedermann mit Recht ein höchst wirksames Mittel zur Ausgabenverminderung und wirtschaftlicheren Gestaltung des Betriebes sieht, einen anderen Weg suchen müssen. Geht man von der unantastbaren Selbständigkeit der einzelstaatlichen Verwaltungen in bezug auf Betrieb und Personalverwaltung aus, so bleibt noch immer die Möglichkeit, daß man sich beispielsweise über die Vereinheitlichung des Wagenparks, der Güterleitung, der Tarife einigt, wie es der badische Staatsminister v. Brauer im Vorjahr im bad. Landtag ausgeführt hat. Es werden sich auch noch weitere Vereinigungspunkte finden lassen. An Vorbildern für solche Gestaltungen fehlt es in der deutschen Eisenbahngeschichte nicht, und jenseits des Ozeans hat man neuerdings auf solchem Wege, freilich nach echt amerikanischer, für uns unbrauchbarer Methode, immerhin in finanzieller Beziehung großes erreicht. Auch die Ringbildung unserer großen Industrien zeigt uns mutatis mutandis den etwa einzuschlagenden Weg, wobei wir es für selbstverständlich halten, daß schon die Natur der staatlichen Unternehmung die Verkehrstreibenden vor jeder Vergewaltigung und Ausbeutung schützen wird.

Im freundnachbarlichen Österreich, in dem der wirtschaftliche Niedergang sich leider noch weiter fortsetzt und auch in den Eisenbahneinnahmen noch keine Anfänge der Besserung erkennbar sind, äußert sich das Streben nach Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens naturgemäß anders, als in Deutschland. Dort ist es die Verstaatlichung der noch bestehenden großen Privatbahnen, die das Ziel bildet. Nur das große Südbahnunternehmen ist vorläufig der Verstaatlichung noch nicht zugängig, weil seine verwickelten finanziellen, rechtlichen und internationalen Verhältnisse einer solchen ungeheure Schwierigkeiten bereiten. Man arbeitet dort mit Aufbietung aller Kraft an einer Gesundung der Finanzen, und es ist wohl sicher zu hoffen, daß dieses schwierige Werk gelingt.

Ganz vortreffliche Ergebnisse hat die Verstaatlichung in der benachbarten Schweiz gezeitigt. Die Überschüsse des staatlichen Eisenbahnbetriebes sind in fortwährendem Steigen begriffen; in einigen Jahren werden dort sämtliche Hauptbahnen einschließlich der Simplonbahn im Staatsbetriebe sein. Auch in Italien hat der Verstaatlichungsgedanke Fortschritte gemacht, so sehr ihm auch die großen Betriebsgesellschaften, deren Verträge im Laufe der nächsten Jahre ablaufen, noch widerstreben und so wenig günstig die Erfahrungen sind, die Italien früher mit dem Staatsbetrieb gemacht hat. Aber das italienische Staatswesen ist seitdem ungemein erstarkt; vor allem ist es gelungen, die zerrütteten Finanzen vollkommen zu ordnen und den Staatskredit zu befestigen.

Auf dem Gebiete des Tarifwesens standen in Deutschland wie in Österreich-Ungarn die Fragen des Personentarifs im Vordergrunde. Während in Württemberg die Regierung den aus der Volksvertretung lautgewordenen Wünschen nach Verbilligung des Personenverkehrs mit dem ziffermäßigen Nachweis begegnete, daß die Einnahmen aus diesem Verkehr an sich noch nicht einmal zur Deckung seiner Selbstkosten einschließlich der notwendigen Verzinsung seines Anlagekapitals ausreichten, überraschte gegen Ende des Jahres die sächsische Regierung die Welt durch ein Tarifreformprojekt, das zwar den Grundsatz der Einheitstaxe durchführt und daher eine Vereinfachung bedeutet, aber den Einheitssatz höher greift, als er bisher den Rückfahrkarten zugrunde lag und dabei den Schnellzugzuschlag allgemein auf 1 ₰ für das Kilometer festsetzt, sodaß alles in allem der beabsichtigte Erfolg erhöhter Einnahmen erzielt werden würde. Ob es möglich sein wird, auf dieser Grundlage eine Einigung der deutschen Regierungen über den Personentarif herbeizuführen, darüber erlauben wir uns kein Urteil. Immerhin ist der Vorschlag ein Zeichen, wie tief das Reformbedürfnis überall empfunden wird.

Uns scheint übrigens der jetzige Zeitpunkt, die Personentarifreform auf den bekannten Grundlagen der Vereinfachung unter Festhaltung der Durchschnittserträge in Deutschland durchzuführen, nicht ungünstig. In Zeiten, da die finanziellen Ergebnisse der Bahnen in der Besserung begriffen sind, wird eine Reform am ehesten durchzusetzen sein. Inzwischen hat in Österreich die Einführung der soeben ins Leben getretenen Fahrkartensteuer zu einer nicht unerheblichen Verteuerung des Personenverkehrs geführt und auch vielfache Änderungen der Tarife zur Folge gehabt. Ein Aufsatz der vorigen Nummer dieser Zeitung zeigte unseren Lesern, wie die österreichische Südbahn vorgegangen ist. In Ungarn hat das Streben nach Besserung der Einnahmen gleichfalls zu einer weiteren Änderung und Abschwächung des Zonentarifs geführt. Auch außerhalb des Vereinsgebiets hat man eine Besserung der Eisenbahnfinanzen durch Erhöhung der Fahrpreise zu erzielen gesucht, so in Dänemark und Rußland.

An Fortschritten im Bahnbau war das verflossene Jahr im ganzen Vereinsgebiet ungewöhnlich reich. In der vermehrten Verwendung von Staatsgeldern zu Bahnbauten sah man überall mit Recht ein besonders geeignetes Mittel, um dem Arbeitsmangel vorzubeugen, der Industrie zu helfen. Es liegt in diesen Staatsbauten ein ausgleichender Faktor von höchster Bedeutung. Besonders viel ist in dieser Richtung in Österreich geschehen, wo das großartige Bauprogramm von 1900 in der Ausführung begriffen ist und der Ruf nach Staatshilfe durch „Investitionen" noch immer fast überlaut erschallt.

Aus den Weltvorgängen im Eisenbahnwesen ist vor allem die Fortsetzung des sibirischen Schienenweges durch

die Mandschurei bis zum Gelben Meer zu erwähnen. Ist der Verkehr auch noch nicht regelmäßig, so scheint doch sichere Aussicht, daß das begonnene Jahr nicht zu Ende geht, ohne daß dieser auf der ganzen Linie eröffnet wird. Die Züge der Internationalen Schlafwagengesellschaft, die jetzt in Irkutsk enden, werden dann mit Hilfe der Baikalfähre bis Port Arthur, vielleicht mit Umsteigen bis Peking verkehren. Für den Reiseverkehr und die Post nach China bedeutet das eine Abkürzung der Reisedauer um mindestens zwei bis drei Wochen!

Die Vollendung der Bahn Swakopmund-Windhuk ist ein erfreulicher Fortschritt im Bau von deutschen Kolonialbahnen; möchten bald weitere Bauten folgen! Während die Engländer die Ugandabahn spielend vollendet haben, während der Bahnbau in Rhodesia nordwärts, am oberen Nil südwärts rastlos fortschreitet, ist wieder ein Jahr verstrichen, ohne daß für die ostafrikanische Mittellandbahn auch nur das geringste geschehen ist. Und doch ist u. E. dieser Bahnbau geradezu eine nationale Pflicht!

Sehr erfreulich sind die Nachrichten von den Fortschritten im Bau und Betrieb der Schantungbahn. Es ist schon jetzt kaum zu bezweifeln, daß sich dort in China auch dem deutschen Eisenbahnunternehmungsgeiste ein weites fruchtbares Feld bietet. Von der Bagdadbahn war es im verflossenen Jahre fast ganz still. Doch soll in den letzten Tagen der bestätigende Irade des Sultans ergangen sein. Hoffen wir, daß hier das neue Jahr sichtbare Erfolge bringt.

Auch das Kleinbahnwesen hat sich im verflossenen Jahre stetig weiter entwickelt, und die Krisis, die das Vorjahr für eine Anzahl dieser Unternehmungen in Deutschland brachte, kann als überwunden gelten; man geht hier überall mit größter Vorsicht vor, und darauf stützt sich mit Recht die Erwartung nicht schneller und glänzender aber langsamer und sicherer Erfolge.

Alles in allem kann die deutsche Eisenbahnwelt dem neuen Jahre mit gutem Vertrauen entgegengehen. Es wird voraussichtlich zwar keinen glänzenden Aufschwung aber eine fortschreitende allmähliche Besserung der wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse bringen und diese wird ihre Rückwirkung auf die finanzielle Lage nicht verfehlen. Hoffen wir, daß auch in Österreich die Aussichten bald besser werden. v. Mühlenfels.

Verbesserung der Sicherungsanlagen für Einhaltung des Raumabstandes der Züge sowie Maßnahmen zur Sicherung der Beachtung der Sichtsignale auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin hielt Scholkmann vor kurzem einen sehr beachtenswerten Vortrag über Einrichtungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen*), dessen reicher Inhalt uns Veranlassung gibt, nachstehend zwei besonders wichtige Punkte kurz zu besprechen.

Auf den deutschen Haupteisenbahnen gilt bekanntlich seit langem in der Zugfolge der Grundsatz des Raumabstandes, vielfach, namentlich im Auslande, einfach Blocksystem genannt, wonach sich innerhalb eines gewissen Bahnabschnittes — einer Blockstrecke — jeweilig immer nur ein Zug befinden darf. Ursprünglich wählte man diese Strecke gleich dem Abstande zweier benachbarten, der Abwicklung des Verkehrs dienender Stationen — der Verkehrsstationen — und begnügte sich, die Raumfolge der Züge durch Meldungen mit dem Morseschreiber zu sichern. Mit der fortschreitenden Dichte des Betriebs stellte sich das Bedürfnis ein zur Ermöglichung einer rascheren Zugfolge die Strecken von Verkehrsstation zu Verkehrsstation zu teilen, und das geschah durch Einschaltung besonderer Betriebsstationen — der Blockstellen — auf freier Strecke, durch die ihrerseits und in Verbindung mit den Verkehrsstationen besondere Blockstrecken abgegrenzt wurden. Zugleich suchte man die von menschlichen Schwächen und Unterlassungssünden stark beeinflußte Meldung durch den Morseschreiber durch vollkommenere Einrichtungen zu ersetzen, durch die namentlich die Möglichkeit ausgeschlossen werden sollte, das Fahrsignal herzustellen, d. h. die Blockstrecke freizugeben, bevor diese von der vorliegenden Blockstelle tatsächlich freigemeldet worden war. Es wurde durch solche Einrichtungen also eine unmittelbare Abhängigkeit der Signalbedienung von der Rückmeldung des Zuges, also von der vorliegenden Blockstelle eingeführt. Solche Anordnungen werden allgemein als Streckenblockung bezeichnet.

Es ist das unbestrittene Verdienst von Siemens & Halske, auf dem Gebiete der Streckenblockung mustergültige Einrichtungen geschaffen zu haben, die sich in ihrer Einfachheit und Zuverlässigkeit bald ein immer weiteres Anwendungsgebiet innerhalb und außerhalb Deutschlands erwarben und vielfach für andere derartige Anordnungen vorbildlich geworden sind. Nach Vorgängen in England, die bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts zurückgehen, bei denen aber die Abhängigkeit der Signalbedienung von der vorliegenden Blockstelle nicht ausreichend gewahrt war, führte Siemens & Halske anfangs der siebziger Jahre Blockwerke ein, bei denen durch Verbindung elektrischer und mechanischer Einwirkung die genannte unmittelbare Abhängigkeit gesichert war. Diese Einrichtungen erhielten dann durch weitere Verbesserungen bis zum letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts die nachstehend kurz beschriebene Gestaltung. Zwischen zwei Stationen A und C einer zweigleisigen Bahn befinde sich eine Blockstelle B. Wenn ein Zug von A nach C fährt, legt der Signalwärter in A nach Ausfahrt des Zuges sein Ausfahrsignal auf Halt und verriegelt es in dieser Stellung durch das Blockwerk — blockt sein Signal —, indem er im Blockwerk eine Taste drückt und die Kurbel dreht, wodurch Induktionsströme erzeugt werden, die den Mechanismus bewegen und auch äußerlich an der unter der Blocktaste angebrachten Scheibe einen Farbenwechsel von weiß in rot herbeiführen. Diese Blockung des Signals in A kann nun nur durch die Blockstelle B aufgehoben werden, und zwar erst dann, wenn dort das Signal einmal auf Fahrt und wieder auf Halt gelegt worden ist, was geschehen soll, um den nach C weiterfahrenden Zug vorbeizulassen. Ist der Zug also bei B vorbei und das dortige Signal wieder auf Halt gelegt, so drückt der Blockwärter in B seine Blocktaste und dreht die Kurbel — bedient sein Blockfeld —; dadurch wird sein eigenes Signal verriegelt — geblockt — und die Verriegelung des Signals in A aufgehoben — das Signal A entblockt. Ebenso kann das Signal in B nur von C aus entblockt werden und zwar wieder erst dann, wenn dort das Signal einmal auf Fahrt und wieder auf Halt gelegt wurde, was zur Einlassung des Zuges in den Bahnhof C zu geschehen hat. Auch der Signalwärter in C blockt bei der Bedienung seines Blockfeldes sein eigenes Signal gleichzeitig mit der Entblockung des Signales B. Bei zweigleisiger Bahn ist in jedem Blockwerke für jede Fahrrichtung je eine Blocktaste nebst Farbenscheibe — je ein Blockfeld — vorhanden; jedes Blockwerk enthält also zwei Blockfelder, und danach nennt man diese Anordnung die zweifeldrige Blockung.

So einfach diese Einrichtung nun auch ist und so sicher sie scheint, so hat sie doch gewisse Lücken. Einmal kann ein Blockwärter sein Signal auf Fahrt und wieder auf Halt stellen und sich dadurch am eigenen Blockwerk die Möglichkeit schaffen, die rückliegende Blockstelle zu entblocken und damit die

*) Glasers Annalen f. Gewerbe und Bauwesen, 15. Nov. 1902.

Strecke freizugeben, ohne daß ein Zug an ihm vorbeigefahren ist. Und zum zweiten tritt eine Störung ein, wenn ein Blockwärter vergißt, sein Blockfeld hinter dem vorbeigefahrenen Zug zu bedienen; der folgende Wärter erhält keine Kunde von dieser Unterlassung und wenn er dann später sein eigenes Blockfeld ordnungsmäßig bedient, tritt doch bei der rückliegenden Blockstelle keine Verwandlung des Blockfeldes ein, weil deren säumiger Wärter es unterließ, die Feldverwandlung durch rechtzeitige Bedienung seines Blockfeldes vorzubereiten, und auch bei einer nachträglichen Bedienung des Blockfeldes kann der säumige Blockwärter die Entblockung seines Signals nicht mehr erreichen. Wenn nun auch solche Ungehörigkeiten nur bei gröbster Pflichtvernachlässigung der an sich höchst einfachen Obliegenheiten der Blockwärter eintreten können, so sind sie bedauerlicherweise doch wiederholt vorgekommen, sowohl durch Nachlässigkeit, als durch bewußte Übertretung der Vorschriften, und es erschien daher geboten, durch Verbesserung der Blockwerke solche Unterlassungssünden und vorschriftswidrige Handlungen auszuschließen.

Dies ist durch die vierfeldrige Blockung und die Mitwirkung des Zuges für die Möglichkeit der Blockfeldbedienung erreicht.

Beim vierfeldrigen Block sind für jede Fahrrichtung zwei — bei zweigleisiger Bahn bei jedem Blockwerk also vier — Blockfelder vorhanden, nämlich ein Anfangsfeld für die vorliegende und ein Endfeld für die rückliegende Blockstrecke. Beide Felder werden durch eine Gemeinschaftstaste gedrückt. Bei der Blockbedienung durch den ersten Wärter tritt gleichzeitig bei seinem Anfangsfeld und bei dem Endfeld der nächstfolgenden Blockstelle ein Farbenwechsel von weiß in rot ein; dadurch erhält nicht nur der Wärter der zweiten Blockstelle Meldung darüber, daß ein Zug in die Blockstrecke zwischen der ersten und zweiten Blockstelle eingefahren ist, sondern er wird auch erst durch den vom rückliegenden Wärter an seinem Endfeld herbeigeführten Farbenwechsel — durch das Vorblocken — in die Lage versetzt, demnächst auch seinen Block zu bedienen. Es ist also in die Reihenfolge der Blockbedienung beider aufeinanderfolgender Blockstellen ein heilsamer Zwang gebracht. Unterläßt z. B. der Wärter der ersten Blockstelle die Blockbedienung, so tritt auch bei der zweiten Blockstelle kein Farbenwechsel des Endfeldes ein; es ist daher der Wärter der zweiten Blockstelle nicht in der Lage, seinen Block zu bedienen, und er wird nach Bedarf den ersten Wärter an die Blockbedienung durch Morseschreiber oder Fernsprecher erinnern.

Diese Einrichtung schließt aber die Möglichkeit noch nicht aus, daß auf einer Blockstelle, die ordnungsmäßig vorgeblockt wurde, das Signal auf Fahrt und wieder auf Halt gestellt und dann durch Bedienung der Gemeinschaftstaste die rückliegende Blockstrecke freigegeben wird, ohne daß tatsächlich ein Zug an der Blockstelle vorbeigefahren ist. Um auch diese Möglichkeit auszuschließen, wird die Mitwirkung des Zuges in der Weise herangezogen, daß das Anfangsfeld, durch dessen Bedienung das eigene Signal geblockt und die rückliegende Strecke freigegeben wird, durch eine Sperre in seiner Ruhelage festgehalten und diese Sperre erst dadurch beseitigt wird, daß der Zug einen Kontakt befährt. Um sicher zu sein, daß der Zug beim Befahren des Kontakts am Signal der Blockstelle vorbeigefahren ist, schiebt man ihn um die Länge der stärksten Züge, also um etwa 600 m, in die nächste Blockstrecke vor oder bringt ihn noch zweckmäßiger mit einer isolierten Schiene, d. i. mit einer Schiene in Verbindung, die gegen die benachbarten Schienen und gegen Erde einen wesentlich größeren elektrischen Widerstand aufweist, als das sonstige Gleis. Durch diese letztere Einrichtung wird erreicht, daß der vom Zuge befahrene Kontakt erst dann wirkt, also die Sperre im Blockwerk löst, wenn sich keine Achse des Zuges mehr auf der isolierten Schiene befindet, weil erst dann der durch das Befahren des Kontaktes geschlossene Strom auf die Sperre wirken kann, während er, solange sich eine Achse auf der isolierten Schiene befindet, durch Kurzschluß nach dem anderen Schienenstrang und durch diesen zur Erde abgeleitet wird. Damit die isolierte Schiene während der ganzen Dauer der Darüberfahrt des Zuges wirkt, muß sie mindestens von der Länge des größten vorkommenden Achsstandes sein.

Man spricht in solchem Falle von der Mitwirkung der letzten Achse; dies ist aber nur insofern richtig, als es sich um die jeweilig wirklich vorhandene letzte Achse des Zuges handelt, nicht um die letzte Achse, deren Wagen das Schlußzeichen trägt. Die durch eine etwaige Zugtrennung herbeigeführte Unregelmäßigkeit wird also durch die Einrichtung nicht angezeigt, und es ist trotz vieler Versuche bisher auch noch nicht gelungen, in einer für praktische Zwecke brauchbaren einfachen und zuverlässigen Weise die Mitwirkung des mit dem Schlußzeichen versehenen Wagens für die Streckenfreigebung zu sichern. Der Blockwärter muß sich also darüber Gewißheit verschaffen, ob der wirkliche Zugschluß tatsächlich vorhanden ist; von dieser wichtigen Pflicht entbindet ihn die erwähnte Vervollkommnung der Blockeinrichtungen nicht.

Nachdem mit den vierfeldrigen Blockeinrichtungen und der Mitwirkung des Zuges auf mehreren sehr stark befahrenen Strecken des preußisch-hessischen Staatsbahnnetzes seit mehreren Jahren umfassende Versuche angestellt worden waren und diese durchaus befriedigende Ergebnisse geliefert haben, hat man sich entschlossen, diese Einrichtung auf allen Strecken, auf denen die Streckenblockung zur Durchführung kommt, wo also die Beibehaltung der einfacheren Form der Zugrückmeldung durch Morseschreiber mit Rücksicht auf die Dichtigkeit des Betriebs ausgeschlossen ist, einzuführen, und andere deutsche Eisenbahnverwaltungen gehen u. W. in gleicher Weise vor.

Außerdem gelangt aber noch eine weitere sehr wichtige Verbesserung der Blockeinrichtungen zur Einführung. Auf den Anfangsstationen der Blockstrecken, und das sind alle Stationen, auf denen Zugüberholungen vorkommen oder vorkommen können, besteht nämlich auch bei dem beschriebenen vervollkommneten Blocksystem kein Zwang, das Ausfahrsignal hinter einem ausgefahrenen Zug auf Halt zu legen. Wenn es daher aus Unachtsamkeit oder absichtlich auf Fahrt stehen gelassen wird, könnte ein zweiter Zug auf die noch besetzte Blockstrecke ausfahren. Um dies zu verhüten, werden die Ausfahrsignale für solche Gleise, aus denen zwei Züge unmittelbar nacheinander ausfahren können, mit selbsttätigen Haltfalleinrichtungen, d. h. mit Vorrichtungen versehen, durch die der ausfahrende Zug selbst den Signalarm von Fahrt auf Halt stellt, wenn der letzte Wagen am Signal vorübergefahren ist.

Dieses vorstehend kurz skizzierte vierfeldrige Blocksystem von Siemens & Halske mit der Mitwirkung des Zuges bei der Möglichkeit, die rückliegende Blockstrecke freizugeben, und der Haltfallvorrichtung bei gewissen Ausfahrsignalen bietet, wie Scholkmann sehr richtig hervorhob und auch an dieser Stelle nachdrücklich betont werden möge, alle Vorzüge der namentlich in Amerika üblichen sogenannten selbsttätigen Blockung, ohne deren recht bedenklichen Mangel zu besitzen.

Bei der selbsttätigen Blockung besorgt der Zug das Blocken und Entblocken selbst, besondere Blockwärter sind nicht vorhanden, ja die selbsttätige Blockung ist in Nordamerika überhaupt um deswillen eingeführt, um die hohen Kosten der persönlichen Bedienung der Blockstellen zu ersparen; diese Ersparnis war gewissermaßen Vorbedingung für die Einführung des Blocksystems überhaupt. Das in Nordamerika eingeführte Blocksystem ist aber kein unbedingtes, sondern nur ein bedingtes, und vollständig selbsttätige Blockeinrichtungen ohne Blockwärter sind überhaupt mit dem unbedingten Blocksystem, wie es in Deutschland Gesetz ist, ganz unvereinbar. Denn auch bei dem vollkommensten Blocksystem sind zeitweise Störungen unvermeidlich, und da die Signale auch bei solchen Störungen die Haltlage einnehmen, kann der Lokomotivführer, der auf seiner

Fahrt ein Signal in Haltstellung findet, mangels des Vorhandenseins von Blockwärtern niemals wissen, ob nur eine solche Störung vorliegt oder die Strecke durch einen anderen Zug besetzt ist. Es muss ihm daher das Recht eingeräumt werden, trotz Haltsignals nach Ablauf einer gewissen Zeit seine Fahrt, wenn auch vorsichtig, fortzusetzen, und tatsächlich besteht denn auch auf den amerikanischen Strecken mit selbsttätiger Blockung eine solche Vorschrift. Damit wird aber der ganze Grundsatz der Blockung, wie er allein im unbedingten Blocksystem folgerichtig zum Ausdruck kommt, aufgehoben, denn dieser verlangt, daß ein Haltsignal unbedingt beachtet wird, und gestattet es nur auf besonderen Befehl eines hierfür verantwortlichen Beamten zu überfahren. Und wer den durch die Anwendung vollständig selbsttätiger Blockung bedingten Zustand etwa als besonders betriebssicher und unseren deutschen Einrichtungen gegenüber als überlegen betrachtet, der hat über Betriebssicherheit von den maßgebenden deutschen Kreisen und der weitüberwiegenden Zahl der deutschen Betriebstechniker nicht geteilte Anschauungen. Wenn aber doch zur Wahrung der unbedingten Blockung und der allein durch sie verbürgten Betriebssicherheit trotz aller Selbsttätigkeit Blockwärter notwendig sind, so ist es zweifellos besser, diesen auch eine bestimmte Tätigkeit zu übertragen, wenn man nur dafür sorgt, daß sie weder durch Irrtümer, Nachlässigkeit oder gar absichtliche Übertretung die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Zugverkehrs stören können, und das erscheint durch das beschriebene vierfeldrige Blocksystem und die anderen genannten Einrichtungen erreicht.

Diese Gesichtspunkte sind von um so größerer Bedeutung, als die Zahl der bei den selbsttätigen Blockanlagen eintretenden Störungen recht bedeutend ist. Carter hat hierüber auf dem internationalen Eisenbahnkongreß in Paris im Jahre 1900 berichtet, daß nach amerikanischen Erfahrungen bei 4813 Blockbedienungen, d. h. bei jedem 24. Zuge überhaupt je eine Störung eintritt und daß bei 900 000 bis 1 000 000 Blockbedienungen eine Störung vorkommt, die ein betriebsgefährliches Signal ergibt! Der genannte Berichterstatter sagt zu diesen Zahlen zwar, es käme erst bei so und so viel Blockbedienungen eine Störung vor. Wenn man aber an die vielen Millionen Blockbedienungen denkt, die tagtäglich auf deutschen Bahnen vorzunehmen sind, so muß man das „erst" in „schon" verwandeln und sagen, solch' ein System ist nicht nur unvereinbar mit dem Grundsatze der unbedingten Blockung, sondern auch betriebsunsicher.*) Daß die Instandhaltung der vollständig selbsttätigen Einrichtungen zudem keine ganz einfache ist, geht auch daraus hervor, daß z. B. auf einer 125 km langen viergleisigen Strecke der Pennsylvaniabahn nicht weniger als 127 Mann hierfür erforderlich sind.**)

Während es gelungen ist, zur Sicherung des Raumabstandes der Züge in den vorbeschriebenen Blockanlagen Einrichtungen von hoher Vollkommenheit zu schaffen, ist es leider bisher noch nicht geglückt, zuverlässige Anordnungen herzustellen, die zu verhindern geeignet sind, daß ein unaufmerksamer Lokomotivführer ein Haltsignal unbeachtet läßt.

Die Zahl der Vorschläge auf diesem Gebiete ist außerordentlich groß. Aber alle bisherigen Vorschläge, mögen sie nun die Lösung auf rein mechanischem oder auf elektrischem Wege versuchen, leiden an dem grundsätzlichen Mangel, daß bei Störungen in der Gangbarkeit der Einrichtung nicht das Haltsignal, sondern das Fahrsignal angezeigt wird, und hierin liegt eine große Betriebsgefahr.*)

Solche Störungen können namentlich bei mechanischen Anlagen sehr leicht eintreten, weil besonders bei großer Geschwindigkeit die Schlagwirkung des Zuges auf die Teile, durch die eine Übertragung der Signalstellung auf den Zeichengeber auf der Lokomotive herbeigeführt werden soll, eine so große ist, daß leicht Zerstörungen herbeigeführt werden können. Ferner spricht gegen mechanische Einrichtungen der Umstand, daß die ohnehin schon recht verwickelten Stellwerkeinrichtungen durch die Einbeziehung der mit dem Vorsignal irgendwie zu verbindenden Übertragungsvorrichtung der Signalstellung auf die Lokomotive noch verwickelter würden, also auch schwerer gangbar zu erhalten wären, woraus wieder neue Fehlerquellen entspringen würden.

Aber auch bei elektrischer Einwirkung sind Störungen unvermeidlich, und sie sind z. B. bei dem Lartigueschen Krokodilkontakt, mit dem auf der französischen Nordbahn — allerdings unter der stetigen Aufsicht des Erfinders! — günstige Ergebnisse erzielt worden sind, auf den sächsischen Staatsbahnen zahlreich vorgekommen.

Vielleicht gelingt es aber mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie die Aufgabe zu lösen; sowohl aus Kanada kommen Nachrichten dieser Art, als auch in Österreich und Deutschland haben in letzter Zeit Versuche nach der Richtung stattgefunden. Ihnen liegt der Gedanke zugrunde, auf der Lokomotive vermittels eines Kohärers Zeichen zu erzeugen, die durch einen Strom hervorgerufen werden, der nur bei Fahrstellung des Signals und tadellosem Zustand der Anlage entstehen kann, während er bei irgendwelcher Störung ebenso unterbrochen wird wie bei Haltstellung des Signals. Damit wären die grundsätzlichen Bedenken gegen die Verwendung solcher Einrichtungen behoben.

Sollte es aber nicht gelingen, die Signalstellung auf der Lokomotive anzuzeigen — immer unter der Bedingung, daß bei irgend welcher Störung Gefahrmeldung eintritt —, so könnte man sich wohl auch damit begnügen, nur die Annäherung an das Signal auf der Lokomotive zu melden, indem man es dem Führer überläßt, nach der Signalstellung selbst Ausschau zu halten. Vom erzieherischen Standpunkt aus betrachtet möchte eine solche Einrichtung sogar vielleicht den Vorzug vor der Meldung der Signalstellung verdienen.

Wie Scholkmann hervorhob, werden nach den beiden zuletzt erwähnten Gesichtspunkten auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen Versuche angestellt, und wir wollen hoffen, daß sie zu ebensoguten Ergebnissen führen möchten, wie die lange Jahre hindurch angestellten Versuche auf dem Gebiet der Streckenblockung. B—m.

*) Von vorstehend entwickelten Anschauungen können uns auch die interessanten Mitteilungen in Nr 95 S. 1439 Jahrg. 1902 d. Ztg. nicht abbringen. Auch dürfte die Bewältigung des außerordentlich dichten Betriebes auf der Bostoner Hoch- und Tiefbahn mit selbsttätiger Blockung insofern nicht beweiskräftig für deren Verwendung auf Hauptbahnen sein, weil es sich in Boston im wesentlichen um eine reine Stadtbahn handelt, auf der zudem vielfach Einzelwagen fahren; es ist gewissermaßen eine höhere Art von Straßenbahnverkehr.

**) Railroad Gazette vom 6. Mai 1902.

*) Siehe auch die Ausführungen in Nr 97 S. 1471 Jahrg. 1902 d. Ztg.

Zum Eisenbahnverkehr mit China.

Dieser Tage haben in St. Petersburg mehrere Sitzungen des internationalen Kongresses zur Festsetzung des Personenverkehrs mit China stattgefunden. Die „Nowosti" teilen über die Verhandlungen auf dem Kongresse zunächst mit, daß sich an dieser Konferenz auch die Vertreter der preußischen Eisenbahnen, welche zu der im September in Paris abgehaltenen Konferenz nicht erschienen waren, beteiligen. Es sind somit vertreten die russischen, französischen, englischen, österreichisch-ungarischen, preußischen, belgischen und holländischen Eisenbahnen, die Chinesische Ostbahn, die Internationale Schlafwagengesellschaft, der Norddeutsche Lloyd und verschiedene andere ausländische und russische Dampfschiffahrtsgesellschaften.

Die erste Sitzung wurde, wie die „Nowosti" ferner berichten, durch eine Begrüßungsrede des Präsidenten Exzellenz

Perl eröffnet, worauf der Vertreter der Chinesischen Ostbahn S. J. Kerbedz der Versammlung die Erklärung abgab, daß die genannte Bahn nunmehr vollständig bereit ist, den Personenverkehr aufzunehmen.

Alsdann beschäftigte sich die Konferenz mit der Durchsicht der Beschlüsse der Pariser Konferenz und bestätigte deren Bestimmungen in betreff des direkten Verkehrs über Petersburg und Moskau; dabei wurde es als wünschenswert bezeichnet, den Fahrplan derartig zusammenzustellen, daß die längeren Haltepausen in den größeren Städten auf die hellen Tagesstunden entfallen, damit die Reisenden die Möglichkeit haben, diese Städte zu besichtigen.

Der von ungarischer Seite gestellte Antrag, auch über Kiew eine direkte Route einzurichten, wurde abgelehnt.

Auf der zweiten Sitzung der Konferenz wurde über die folgenden Fragen eingehend verhandelt, und zwar:

1. Der Verkauf der Fahrkarten für den direkten Verkehr soll auf folgenden Stationen stattfinden: Wladiwostok, Port Arthur, Dalni, Mandschuria, Chailar, Charbin, Inkoo, Mukder, Schanghai, Peking, Nagasaki, Paris, Amiens, Calais, Bologna, Saint Quentin, Dünkirchen, Lille, Havre, Bordeaux, Nantes, Marseille, Lyon, Cherbourg, Amsterdam, Brüssel, Ostende, Lüttich, London, Wien, Fiume, Budapest, Berlin und wahrscheinlich auch Leipzig und Cöln.

2. Die Preise der Fahrkarten werden nach Schluß der Konferenz auf schriftlichem Wege zwischen den beteiligten Eisenbahn- und Dampferlinien festgesetzt werden.

3. Das Freigepäck wurde auf 50 kg festgesetzt; die Vertreter der belgischen und österreichischen Bahnen, auf denen die kostenlose Beförderung von Reisegepäck nicht üblich ist, erklärten jedoch, daß sie in dieser Frage erst die Einwilligung ihrer Aufsichtsbehörde einholen müssen.

4. Kindern im Alter von 4 bis 10 Jahren sollen Zahlungsvergünstigungen zugestanden werden. Unter anderem machten die Vertreter der Internationalen Schlafwagengesellschaft der Konferenz die Mitteilung, daß von Kindern im Alter bis zu 10 Jahren in den Schlafwagen überhaupt keine Zahlung erhoben werden wird, wenn sie keinen Schlafplatz einnehmen, und die Hälfte der üblichen Zahlung, wenn für sie ein besonderer Platz beansprucht wird.

5. Für die die Reisenden begleitenden Dienstboten soll in Schnellzügen die Zahlung in der Höhe des Tarifs der II. Wagenklasse erhoben werden, wobei ihnen besondere, einfacher eingerichtete Abteile zugewiesen werden sollen; auch für die Beköstigung der Dienstboten wird eine Ermäßigung der Preise eingeführt werden.

6. Für Auswanderer, Soldaten usw. werden in die gewöhnlichen Personenzüge Wagen III. Klasse eingestellt werden.

7. Endlich wurde in bezug auf die Sprachenfrage entschieden, daß die Fahrkarten und Gepäckquittungen gleichzeitig in russischer, deutscher, französischer und englischer Sprache zu drucken sind und die Coupons für die Teilstrecke Mandschuria-Peking außerdem in chinesischer Sprache.

In Ergänzung vorstehender Angaben über den Verhandlungsgegenstand und die gefaßten Beschlüsse können wir an der Hand des Berichtes der amtlichen Handels- und Industriezeitung (Nr 270) noch einige nicht uninteressante Ausführungen des Vertreters der Chinesischen Ostbahn S. J. Kerbedz mitteilen. Die genannte Quelle führt aus, daß der Berichterstatter eingehend darlegte, welche allgemeine Aufgabe dem Verkehr nach der Chinesischen Ostbahn zufalle und welche Mittel zur Lösung dieser Aufgabe zur Zeit den Bahnen zur Verfügung stehen.

Die Eisenbahnen, und zwar weder die ostchinesische, noch die sibirischen haben bisher ihre volle Ausgestaltung erhalten. Bis diese in ganzem Umfange erreicht sein wird, werden nach Meinung des gewiß berufenen Beurteilers noch mehrere Jahre verstreichen; trotzdem könne schon jetzt eine Beförderung von Reisenden, die sich allmählich dem neuen Verkehrswege zuzuwenden beginnen, stattfinden. Es bedeute schon dies zweifellos einen großen Fortschritt im Verkehre mit dem fernen Osten, der auch während der letzten Reise des russischen Finanzministers Witte deutlich zutage trat. In 12 Tagen sei die Reise von Moskau nach Port Arthur vom Minister zurückgelegt worden, während sechs Wochen erforderlich gewesen wären, um Port Arthur auf dem Wasserwege zu erreichen.

Doch der Berichterstatter warnte die Anwesenden davor, der Schnelligkeit, mit der eine solche Reise zurückgelegt werden kann, und der angeblichen Bequemlichkeit, die sonst von Reisenden darin gefunden wird, daß man nicht umzusteigen brauche, zu große Bedeutung beizumessen. Wenn man nach China reise, so müsse man sich darin schicken, ein klein wenig Chinese zu sein; in China rechnet man aber nicht nach Stunden und Minuten, sondern nach Jahrhunderten! Sich dies vollständig klar zu machen, sei wichtig bei jeder Reise nach China. Wenn es gelungen ist, wie schon bemerkt, den Zug mit dem Finanzminister in 12 Tagen von Moskau nach Dalny zu bringen, ohne daß die Zusammensetzung des Zuges und der Bestand des rollenden Inventars eine Änderung erfahren hat, so hat das seinen Grund darin, daß nur zehn Mitreisende sich im Zuge befanden und daß außerdem eine außerordentlich große Anzahl Bediensteter mitgenommen war, die jeden kleineren Schaden an den Achsbüchsen, den Bremsen usw. sofort ausbessern konnten, was allerdings sehr große Kosten verursacht hat.

Es versteht sich von selbst, daß bei einem gewöhnlichen Personenzuge ein solcher Aufwand von Hilfskräften und außerordentlichen Kosten nicht gemacht werden kann, und obgleich theoretisch in technischer Beziehung es durchaus zulässig erscheint, einen Zug ununterbrochen 10 000 Werst (= 10 670 km) laufen zu lassen, so wird man es dennoch aus praktischen und wirtschaftlichen Erwägungen nicht wiederholen. Aber auch ganz abgesehen davon, daß es nicht ohne Bedenken sein kann, den Wagenpark so anzustrengen, so sei es auch im Interesse der Reisenden keineswegs erstrebenswert, solange in ein und demselben Wagen befördert zu werden, denn selbst bei der größten Anstrengung, die Wagen sauber zu halten, gelinge das bei einer so langen Reise keineswegs in dem Maße, als es notwendigerweise gefordert werden müsse, um die Reise erträglich zu gestalten. Aus allen diesen Gründen meint der Vertreter der Chinesischen Ostbahn S. J. Kerbedz, daß für die Reisenden in den großen Städten Aufenthalte von mehreren Stunden geschaffen werden müssen, während welcher sie Zeit fänden, ein Bad zu nehmen, in der Stadt zu speisen und sich eine längere Bewegung in freier Luft zu machen.

Zum Schlusse seiner Auseinandersetzungen führte der Berichterstatter dann noch aus, daß seiner Meinung nach ein direkter Personenverkehr alsbald ohne besondere sogen. direkte Züge eingerichtet werden könne, wenn man die vorhandenen Züge, mit einigen nicht sehr erheblichen Änderungen nutzbar macht und namentlich im Auge behält, daß eine Reise ohne umzusteigen unter allen Umständen ermöglicht werden müsse. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wird ein direkter Verkehr mit Sommerfahrplan sich unschwer durchführen lassen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Das deutsche Zolltarifgesetz** enthält in seiner endgültigen vom Reichstag angenommenen Fassung folgende Bestimmungen über die Zollfreiheit von Eisenbahndienstgut:

„§ 7. Der Bundesrat wird ermächtigt, in Fällen, in welchen auf Grund staatlicher Abmachungen Eisenbahnverbindungen zwischen dem Deutschen Reich und einem Nachbarstaate mit einer innerhalb des deutschen Zollgebiets belegenen gemeinschaftlichen Grenz- und Betriebswechselstation hergestellt sind oder künftig hergestellt werden, Zollfreiheit zu gewähren:

1. für die zur Ausführung des Baues und zur Betriebseinrichtung der Wechselstation sowie der zwischen dieser und der Zollgrenze gelegenen Anschlußstrecke erforderlichen Gegenstände, soweit ihre Anschaffung ausländischen Behörden oder ausländischen Bauunternehmungen obliegt,
2. für die zur Besorgung des von der ausländischen Bahnunternehmung übernommenen Betriebsdienstes, einschließlich der Instandhaltung der Betriebsstation und der Anschlußstrecke, und für alle zu Dienstzwecken der ausländischen Grenzämter erforderlichen Gegenstände,
3. für die Dienstgeräte und Dienstausrüstungsstücke der innerhalb des deutschen Zollgebiets angestellten Beamten und Bediensteten der ausländischen Eisenbahnverwaltung und der außerdem beteiligten Dienstzweige der Verwaltung des Nachbarstaates.

— **Behandlung von Möbel- und ähnlichen Sendungen.** Nach einem Erlasse des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sind in letzter Zeit wiederholt Klagen über Beschädigung von Möbeln, landwirtschaftlichen Maschinen und derartigen leicht zerbrechlichen Gütern geführt worden. Die deshalb angestellten Erhebungen haben ergeben, daß die Schäden teils auf fahrlässige Behandlung der Güter, teils auf Mängel in der Anordnung und Beaufsichtigung des Ladedienstes zurückzuführen sind. Die Verladung wird, wie beobachtet, häufig den Arbeitern allein überlassen und deshalb, namentlich im Gedingelohn, mit solcher Hast und Leichtfertigkeit ausgeführt, daß weder die im § 35 der Abfertigungsvorschriften enthaltene

Anordnung, wonach leicht zerbrechliche Güter auf den Böden und an den Zügen mit besonderer Vorsicht zu behandeln sind, beachtet wird, noch die Frachtstücke bei der Unterbringung im Wagen gegen die mit dem Transport verbundenen Gefahren irgendwie gesichert, die Möbel beispielsweise durch Zwischenlegen von Stroh gegen Beschädigung geschützt werden. Da ein solches Verfahren sowohl den Handel als die Eisenbahn schädigt, muß sofortige Abhilfe geschaffen werden. Zu diesem Zweck wird vor allem die Aufsicht auf den Güterböden, Laderampen und an den Zügen zu verschärfen sein. Die Dienststellenvorsteher, Bodenaufsichtsbeamten, Packmeister und Lademeister sowie deren Vertreter werden der Behandlung der leicht zerbrechlichen Güter ihre besondere Aufmerksamkeit zu widmen und jede Leichtfertigkeit in der Verladung mit Strenge zu verfolgen haben. Es sind deshalb Einrichtungen zu treffen, daß aus den Dienstplänen sowie den Gedingelohn- und Bezirkzkontrollbüchern festgestellt werden kann, welchen Aufsichtsbeamten und Arbeitern die Verantwortung für die Lagerung und Verladung der Güter zufällt. Zur Vermeidung von Umladungen empfiehlt sich die Bildung von Ortswagen durch Ansammlung oder Vereinigung der Möbel- usw. Sendungen von mehreren Stationen. An Orten mit mehreren Bahnhöfen werden die Versender darauf aufmerksam zu machen sein, daß es in ihrem Interesse liegt, die Güter zur Vermeidung von Umladungen ausschließlich auf dem Ausgangsbahnhofe aufzuliefern. Die mit Möbeln, landwirtschaftlichen Maschinen usw. beladenen Wagen werden stets mit der Bezettlung „Vorsichtig rangieren" zu versehen sein. Als weitere Mittel zur Verbesserung wird die besondere Ausbildung einzelner Arbeiterkolonnen für die Behandlung und Verstauung von Möbeln, Maschinen usw. sowie eine häufige unvermutete Kontrolle nach der Richtung in betracht kommen, daß fertig geladene Wagen wieder geöffnet, die Art der Verladung nachgeprüft und bei Verstößen unnachsichtlich gegen die Schuldigen vorgegangen wird. Sollte die sorgfältige Behandlung dieser Güter etwa mehr Zeit in Anspruch nehmen und dadurch der Verdienst der im Lohngedinge beschäftigten Arbeiter gekürzt werden, so würde zu erwägen sein, ob nicht in einzelnen Fällen die Gewährung eines entsprechenden Lohnzuschlages ausnahmsweise zu gewähren sein möchte. Der Erlaß weist die Königlichen Eisenbahndirektionen an, sofort mit den Verbesserungen vorzugehen. Der Minister behält sich vor, die deshalb getroffenen Anordnungen gelegentlich örtlich nachprüfen zu lassen.

— **Tabakrauchen in den Schlafwagen.** Auf Grund wiederholter Klagen über den Mißbrauch des Rauchens in Schlafwagen hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten unter Zusammenfassung bereits früher gegebener Vorschriften das folgende verordnet:

„In den Schlafwagen darf in den Seitengängen und während der Nachtstunden (von 10 Uhr Abends bis 7 Uhr früh) überhaupt nicht geraucht werden. In den anderen Stunden darf nur in den Abteilen bei geschlossenen Türen und nur im Falle der Zustimmung der Mitreisenden des Abteils geraucht werden. Ich erwarte, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen mit allem Nachdruck auf die genaueste Beachtung des Rauchverbots in den Schlafwagen hinwirken. Die Schlafwagenschaffner und Zugbeamten haben nicht erst Beschwerden anderer Reisenden abzuwarten, sondern gegen Zuwiderhandelnde aus eigenem Antrieb und ohne Rücksicht auf die Person nach den gegebenen Bestimmungen einzuschreiten. Nachlässige Schlafwagenschaffner sind zur Verantwortung zu ziehen."

— **Aushang von Plakaten in Personenwagen.** Ein hierüber an eine Anzahl königlicher Eisenbahndirektionen ergangener Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten besagt folgendes:

„Es ist der Antrag gestellt worden, in den Frauenabteilen IV. Klasse auf bestimmten Strecken den Aushang eines Plakats, betreffend den unentgeltlichen Arbeitsnachweis für weibliche Dienstboten einer städtischen Nachweisstelle, kostenlos zuzulassen. Diesem Antrag stehen insofern Bedenken entgegen, als bereits ähnliche Plakate, z. B. die vereinigten Aushänge des Vereins der Freundinnen junger Mädchen und des Vereins zur Fürsorge für die weibliche Jugend sowie der katholischen Bahnhofsmissionen in Berlin, Breslau und Cöln in den Personenwagen III. und IV. Klasse teils allgemein zugelassen sind und durch den Hinzutritt weiterer Plakate die Aufmerksamkeit von den amtlichen Anschlägen abgelenkt wird. Da es sich in dem vorliegenden Falle um eine städtische Wohlfahrtseinrichtung handelt und anzunehmen ist, daß auch andere Städte mit gleichen Anträgen hervortreten werden, so würde die Zahl der Plakate voraussichtlich noch eine weitere Vermehrung erfahren. Allerdings könnte letzterer Befürchtung vielleicht dadurch begegnet werden, daß den einzelnen städtischen Verwaltungen aufzugeben wäre, sich über einen gemeinsamen Aushang zu einigen. Auch würde eine bestimmte, der Einrichtung der Wagen entsprechende Form und Befestigungsart für derartige neue Plakate ebenso vorzuschreiben sein, wie dies bisher geschehen ist. Bevor ich in dieser Angelegenheit Entscheidung treffe, veranlasse ich die Königlichen Eisenbahndirektionen, sich binnen vier Wochen zu äußern, ob und inwieweit sich aus der Zulassung der bezeichneten Plakate bisher Unzuträglichkeiten ergeben haben und welche Bedenken gegen die Genehmigung des vorliegenden Antrages zu erheben sein möchten. Ich bemerke hierbei, daß neuerdings auch die Anbringung eines Plakats über das Ansiedelungswesen in den Provinzen Westpreußen und Posen in den Personenwagen III. und IV. Klasse sämtlicher Züge mit Ausnahme der D-Züge genehmigt worden ist."

— **Die Bedingungen für die Verpachtung eisenbahnfiskalischer ländlicher Grundstücke** sowie von Gras- und Obstnutzungen usw. sind durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 13. Dezember 1902 neu festgestellt worden. Dem Erlasse sind zugleich Vordrucke für die Abfassung derartiger Verträge, ferner ein Entwurf zu einem Vertrage über die Verpachtung von Dienstländereien an Beamte und Hilfsbeamte sowie zu den über öffentliche Verpachtungen aufzunehmenden Verhandlungen beigefügt.

— **Der Königsberger Eisenbahn-Gesangverein** veranstaltete am 6. Dezember 1902 sein erstes geselliges Vergnügen in diesem Winter, zu dem sich etwa 600 Festteilnehmer einfanden. Das Festprogramm wies eine Fülle von Darbietungen aller Art auf. Um 8 Uhr Abends eröffnete die Kapelle des Pionierbataillons Fürst Radziwill den Festakt. Das sich nun in rascher Folge abwickelnde Festprogramm wies zwei größere Chöre mit Orchesterbegleitung „Thalatta" von Podbertsky und „Prinz Eugen" von Kremser sowie eine Fülle von a capella-Chören und Einzelvorträgen auf. Die Sängerschar trug sämtliche Chöre in gewohnter korrekter und verständnisvoller Weise vor. Die schwierige Aufgabe der instrumentalen Begleitung wurde durch Mitglieder des Königsberger Konservatoriums und die vorerwähnte Kapelle in glänzendster Weise gelöst, sodaß die Vorführungen Zuhörer und Mitwirkende im gleichen Maße befriedigten. Einzelvorträge boten angenehme Abwechslungen und regten immer wieder zu erneutem Beifall an.

Der beliebte Kadelburgsche Einakter „In Zivil" wurde von den Mitwirkenden flott und zündend durchgeführt und erregte durch seine drastischen Schilderungen wahre Lachsalven. Der nun folgende Tanz hielt die Mehrzahl der Gäste bis zur frühen Morgenstunde in fröhlichster Stimmung beisammen.

Österreich.

— **Maßnahmen zur Verbesserung der finanziellen Lage der Südbahn.** Das Stuttgarter Schutzkomitee für die 3 prozentigen Obligationen der Südbahn versendet ein Rundschreiben, mit welchem es an den von der Südbahnverwaltung und dem Pariser Komitee aufgestellten Sanierungsplänen Kritik übt. Die neuen Vorschläge, welche in Paris gemacht wurden, würden in den nächsten 15 Jahren von planmäßig zur Verlosung gelangenden 472 000 Stück 425 000 Stück im Betrage von 212 000 000 Fr. unverlost lassen, wodurch die jährliche Zinsenlast von 1916 an um 5 500 000 Fr. steigen würde. Da überdies die Vollendung der Tauernbahn die Einnahmen der Südbahn ungünstig beeinflussen dürfte, sei es naheliegend, daß im Jahre 1916 die Mittel selbst zur planmäßigen Verlosung und Heimzahlung nicht reichen würden. Das Schicksal der 4 prozentigen Obligationen, welche jetzt geschont werden, werde dann noch mehr bedroht sein als heute, den Aktionären bliebe überhaupt keine Hoffnung mehr zu einer Einlösung zu gelangen, und auch der Staat müsse in diesem „unheilvollen" Plane ein schweres Hindernis der Verstaatlichung erblicken, da die Schuld der Gesellschaft um 200 000 000 Kr. höher werde und im Falle der Verstaatlichung die Einlösungsrente zur Erfüllung der Verbindlichkeiten nicht ausreichen würde. Die Besitzer der Obligationen in Frankreich hätten alles Interesse, dem Plan entgegenzutreten. Das Stuttgarter Komitee hat zugleich einen Sanierungsplan ausgearbeitet und der Südbahn überreichen lassen.

— **Sammeln der Güter durch Eisenbahnstationen.** Die Frage, ob es Eisenbahnstationen gestattet ist, mit Genehmigung ihrer Direktion als Vermittler bei Sammelladungsdiensten tätig zu sein, wurde im Abgeordnetenhause zum Gegenstande einer Anfrage an den Eisenbahnminister gemacht. Anlaß zu der Interpellation bot der Umstand, daß die Verwaltung der österreichischen Nordwestbahn in einer Station das Sammeln der Güter für die Parteien gegen Einhebung einer Gebühr besorgt, und ging die Anfrage an den Minister dahin, ob er geneigt sei, die Besorgung der betreffenden Geschäfte durch die Bahn in der genannten Station und vorkommendenfalls auch in anderen Stationen zu untersagen. Der Eisenbahnminister hat die Interpellation dahin beantwortet, daß in der betreffenden Station die

zur Bildung der Sammelladungen erforderlichen Arbeiten mit Zustimmung der Verwaltung der Nordwestbahn bis 1. Mai 1902 von dem Stationsvorstande auf Grund eines zwischen diesem und den beteiligten Parteien getroffenen Abkommens besorgt worden seien. Da jedoch diese Tätigkeit des Stationsvorstandes zu Beschwerden Anlaß bot, habe die Verwaltung der Nordwestbahn die Vermittlung des Sammeldienstes in der in betracht kommenden Station unter eigener Verantwortung übernommen. Da die in Rede stehende Vermittlung der Bahnanstalt für die Abwicklung des Sammeldienstes in den Rahmen der Tätigkeit der Eisenbahn in ihrer Eigenschaft als Frachtführer falle, könne gegen den von der Verwaltung der Nordwestbahn im gegebenen Falle geübten Vorgang vom aufsichtsbehördlichen Standpunkte eine Einwendung nicht erhoben werden.

— **Eisenbahnen im Fleimstal.** In der jüngsten Zeit ist für die von den südtirolischen Interessenten, insbesondere der Stadt Trient, angestrebte elektrische Bahn in das Fleimstal um die Konzessionserteilung eingeschritten worden. Die von den Konzessionswerbern geplante schmalspurige elektrische Bahn soll von Lavis über Cembra und Cavalese nach Predazzo und Moena geführt werden. Die Beschaffung der elektrischen Kraft hätte nach dem neuen Plan durch eine selbständige elektrische Kraftanlage im Sarcatal zu erfolgen. Bekanntlich besteht auch ein Plan, welcher die Herstellung einer Lokalbahn von Neumarkt über Cavalese nach Predazzo und Moena zum Gegenstande hat. Es ist augenscheinlich, daß, da die Teilstrecke von Cavalese bis Predazzo-Moena in beide Pläne einbezogen ist, die Verwirklichung des einen Plans jene des anderen, wenigstens in bezug auf die beiden gemeinsame Teilstrecke, ausschließt.

— **Lawinensturz auf der Brennerbahn.** Der Schnellzug Verona-München, der am 31. Dezember 1902 früh 6 Uhr 40 Min. in München eintreffen sollte, wurde bei Gossensaß am Brenner von einer Lawine erfaßt und an der Weiterfahrt verhindert. Nach späteren Nachrichten aus München von demselben Tage lag der Zug noch in Gossensaß fest, doch sei keine Gefahr vorhanden. Wann wieder ein Zug über den Brenner eintreffen könne, sei unbestimmt; vorläufig sei der Betrieb über den Brenner unterbrochen.

— **Schadenersatz für Schutzpfeiler.** Die Dux-Bodenbacher Eisenbahngesellschaft hat den seit längerer Zeit anhängigen Prozeß mit der Gewerkschaft Britannia in letzter Instanz gewonnen. Der Prozeß betraf einen Entschädigungsanspruch der genannten Gewerkschaft gegen die Dux-Bodenbacher Bahn wegen der Anlage von Schutzpfeilern. Der Anspruch der Britanniagewerkschaft war bereits im Jahre 1901 vom Kreisgericht Leitmeritz und vom Prager Oberlandesgericht abgewiesen worden, und dieses Urteil wurde soeben vom Obersten Gerichtshof bestätigt. Die eingeklagten Ersatzansprüche belaufen sich auf 400 000 Kr. Die Dux-Bodenbacher Bahn hat für den ungünstigen Ausgang des Prozesses eine Reserve angelegt, welche nunmehr frei werden wird.

Ungarn.

— **Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Verbandstarife zwischen Österreich und Ungarn.** Infolge der Kündigung des Vertrages zwischen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und den ungarischen Staatsbahnen sind bekanntlich die österreichisch-ungarischen und die österreichisch-ungarisch-bosnischen Verbandstarife mit 31. Dezember 1902 aufgehoben worden. Die rechnerischen Arbeiten, welche für nicht weniger als sieben neue, umfangreiche Tarife notwendig waren, ließen die Fertigstellung der neuen Tarife bis 31. Dezember 1902 nicht zu. Da es nicht angängig erschien, die bestehenden Tarife aufzuheben, ohne gleichzeitig neue Verbandstarife in Kraft zu setzen, so wurde der Ausweg gewählt, die Gültigkeitsdauer der alten Tarife bis Ende Februar d. J. zu verlängern.

— **Investitionen in Ungarn.** Wie verlautet, wird der Gesetzentwurf betreffend die Aufnahme eines auch für Eisenbahnzwecke bestimmten Investitionsanlehens dem ungarischen Abgeordnetenhause in einer der nächsten Sitzungen vorgelegt werden.

— **Bestellung von Sonderwagen für die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung erteilt, daß im Rahmen des Investitionskredits für die ungarischen Staatsbahnen bei den ungarischen Wagenfabriken 515 Sondergüterwagen in Bestellung gebracht werden und zwar: 10 auf zwei Truckgestellen ruhende, vierachsige Möbeltransportwagen von 15 t Tragfähigkeit, ferner 400 zweiachsige Obsttransportwagen mit einstellbaren Vereinsachsen, Westinghouse-Schnellbremse, Hardy-Bremsleitung und Dampfheizungsleitung mit 10 t Tragfähigkeit, dann 95 zweiachsige gedeckte Lastwagen mit Kühlvorrichtung, ebenfalls mit einstellbaren Vereinsachsen, Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, Hardy-Bremsleitung und Dampfheizungsleitung.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im November 1902 nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	19 152 100	+ 351 561
Südbahn (ungarische Linien)	1 567 343	— 20 988
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	250 447	+ 12 172
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	1 082 876	+ 41 833
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	101 708	+ 6 858
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	100 200	+ 2 959
Hauptbahnen zusammen	22 254 674	+ 394 395
Lokalbahnen „	3 326 155	+ 10 008
insgesamt	25 580 829	+ 404 403

Seit Jahresbeginn betragen die Einnahmen der Hauptbahnen zusammen 214 590 560 Kr., jene der Lokalbahnen 32 937 520 Kr., insgesamt 247 528 080 Kr. Gegenüber den gleichen Einnahmen des Vorjahres zeigt sich bei den Hauptbahnen eine Besserung um 1 455 410 Kr., bei den Lokalbahnen (die Kleinbahnen, d. s. die Stadt- und Straßenbahnen nicht inbegriffen) eine solche um 654 681 Kr., zusammen eine Vermehrung der Einnahmen um 2 110 091 Kr. In bezug auf die Steigerung der Einnahmen der Hauptbahnen ist zu bemerken, daß diese bei den ungarischen Staatseisenbahnen 1 685 000 Kr., bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) 129 993 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn 39 775 Kr. betrug. Die anderen Eisenbahnen weisen eine Verminderung der Einnahmen auf, und zwar die Südbahn (ungarische Linien) 25 542 Kr., die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn 80 450 Kr. und die Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn 293 366 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge der hier erwähnten Eisenbahnen betrug 17 793 km gegen 17 629 km im Vorjahre, daher um 164 km mehr. Die Vermehrung entfällt ganz auf die Lokalbahnen, deren Länge von 8255 km auf 8420 km stieg; die Länge der Hauptbahnen blieb mit 9373,3 km unverändert.

— **Lagerung galizischen Petroleums auf Stationen der ungarischen Staatsbahnen.** Von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen war vor einiger Zeit an die äußeren Dienststellen die Weisung ergangen, bei Abschluß von Bestandverträgen betreffend die Vermietung von Lagerräumen für Petroleum an der Bedingung der ausschließlichen Einlagerung von ungarischem Petroleum festzuhalten. Auf die vom österreichischen Eisenbahnministerium dem ungarischen Handelsministerium zur Kenntnis gebrachten, gegen diese Verfügung gerichteten Beschwerden der galizischen Petroleumerzeuger wurde die genannte Verfügung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zurückgezogen.

Übrige europäische Länder.

— **Belgische Staatsbahnen.** Die betreffs der Leistungsfähigkeit angestellten Versuche zwischen den französischen Verbundlokomotiven und der englischen Dumalastairemaschine sind laut Brüsseler Blättern beendet. Auf den wenig unebenen Linien, so wird berichtet, haben sich diese Lokomotiven recht wohl bewährt; aber auf den Steigungen in der Gegend von Luxemburg seien beide stecken geblieben. Angesichts dieser Ergebnisse sollen neue Versuche mit einer besonderen Verbundlokomotive mit sechs Rädern gemacht werden. Doch beabsichtige die belgische Staatsbahnverwaltung jetzt schon bei der französischen Nordbahngesellschaft mehrere Verbundmaschinen zu bestellen, welche ausschließlich auf den Linien Brüssel-Antwerpen und Brüssel-Ostende Verwendung finden sollen.

Über die Unregelmäßigkeit und die Verspätungen der Züge wird in der belgischen Presse immer von neuem Klage geführt. Die „Indépendance belge“ zählt Beispiele aus den Tagen vor Weihnachten auf, wo Züge auf den Hauptlinien mit ein bis anderthalb Stunden Verspätung ankamen, andere schon vom Abgangsort dreiviertel Stunden zu spät abgingen usw. Derartige Kritik ist in Belgien längst recht scharf; jetzt sagt das genannte Blatt u. a.: „Die Zersetzung (désorganisation) erreicht einen wirklich skandalösen Umfang.“ Übrigens hat der

Eisenbahnminister im Hinblick auf den zur Jahreswende vergrößerten Postverkehr angeordnet, daß die größte Aufmerksamkeit auf die Einhaltung des Fahrplans der Postzüge verwendet werde, und daß namentlich die erste Postverteilung in den großen Zentralpunkten keine Verzögerung erleide. Ferner hat der Minister auf erhobene Klagen Anweisung gegeben, daß für eine bessere und regelmäßigere Heizung der Personenwagen Sorge getragen werde. Nachdem die I. Wagenklasse abgeschafft worden ist und auch nicht wieder eingeführt werden soll, geben die „reservierten" Abteile Anlaß zur Unzufriedenheit. Die „Indép. belge" behauptet, daß die Reisenden oft in überfüllte Rauchabteile gestopft werden, während nebenan die „reservierten" leer fahren.

Die Eisenbahnverwaltung will vom 1. d. M. ab auf die Dienste von 300 zeitweiligen Wärtern, die infolge der letzten Prüfungen eingestellt waren, verzichten. Das klerikale, also nicht gegnerische „XX. Siècle" schreibt, diese Maßregel rufe unter dem Bahnhof- und Zugpersonal, das sich überlastet fühle, lebhafte Unzufriedenheit hervor und die Entlassung werde die herrschende Unordnung nur noch steigern.

— **Das Arbeitsgesetz und die Bewegung der Eisenbahnarbeiter in der Schweiz.** In Zürich tagte eine aus allen Teilen der Schweiz von etwa 500 Abgeordneten der Eisenbahner besuchte Versammlung, um den Bericht über das jetzt vom eidgenössischen Parlament erledigte Arbeits- bezw. Ruhetagsgesetz und die sonstigen Wünsche und die Lage entgegenzunehmen. Der Präsident des allgemeinen Verbandes Weber betonte, daß man nicht alles gewünschte, aber immerhin etwas erlangt hätte. Nationalrat Brandt kennzeichnete die im Ruhetagsgesetz erreichten Erfolge kurz dahin: Verkürzung des Arbeitstages um eine Stunde, also statt des zwölfstündigen der elfstündige Arbeitstag; Verlängerung des wöchentlichen Ruhetages um 8 Stunden, wenn ihm nicht eine Nachtruhe vorangeht. Der Ruhetag muß mit einer Nachtruhe endigen und am Wohnort zugebracht werden können; die Arbeit zwischen 11 Uhr Nachts und 4 Uhr Morgens soll als Nachtarbeit aufgefaßt und um 25 % besser bezahlt werden; über Arbeitszeit, Ruhezeit, Pausen, Dienstantritt usw. muß genau Buch geführt werden. Der Berichterstatter meinte, man hätte vielleicht mehr erlangen können, wenn das Personal früher und einiger aufgetreten wäre. Die Generaldirektion zeige sich in letzter Zeit weniger entgegenkommend als früher. Es wurde Klage darüber geführt, daß die Eingaben der Arbeiter eine zu langsame Erledigung erführen; auch bei der Gotthardbahn habe die Verschleppungstaktik die jetzige Lohnbewegung hervorgerufen. Nicht weniger als drei Eingaben harrten derzeit in Bern ihrer Erledigung: betreffs des Bekleidungsreglements, der Altersversicherung und des Lohnregulativs. Es wurde eine Abordnung gewählt, um über den Stand dieser Eingaben Auskunft zu verlangen und der Generaldirektion die Wünsche der Versammlung vorzutragen.

Gewiß bedeutet das Arbeitsgesetz für die Schweiz einen großen Fortschritt; wenn aber Sozialpolitiker ungünstige Vergleiche mit Deutschland anstellen, so möchten wir nach den stenographischen Protokollen aus der Erörterung des Nationalrats folgende Erklärung des Abg. Jäger hervorheben: „Nun hat Herr Dinkelmann gesagt, auch wenn wir diese Schutzbestimmungen preisgeben (Forderung von 32 Stunden ununterbrochener Ruhe, gegen welche sich die Generaldirektion ausgesprochen hat. D. Schriftl.), hätten wir immer noch ein Gesetz, das sich sehen lassen dürfe, das an Wohlwollen für das betreffende Personal das Menschenmögliche leiste. Ich bin nicht ganz dieser Ansicht. Ich habe mir schon 1899 erlaubt, Sie auf die bezüglichen Verhältnisse des Auslandes hinzuweisen, und ich berufe mich da wiederum auf die stenographischen Protokolle von damals. Wir sind heute noch nicht so weit wie Deutschland und Österreich in gewissen Schutzbestimmungen nach dieser Richtung, und wir werden auch mit diesem Gesetze, wenn Sie es nach dem vorliegenden Wortlaut annehmen, nicht so weit kommen. . . . . . Ich denke auch, unsere eigene Verwaltung, unsere Bundesbahnen werden diejenigen Opfer für dieses wichtige Gebiet der Arbeiterfürsorge bringen können, die man bei anderen Staatsbahnverwaltungen bereits seit Jahren gebracht hat."

— **Splügenbahn.** Der Münch. Allg. Ztg. ist aus zuverlässiger Quelle die Nachricht von der endgültigen Bildung des italienischen Splügenkomitees zugegangen. Dasselbe besteht aus 15 Mitgliedern, unter welchen außer verschiedenen Deputierten, Senatoren des Königreichs auch die Namen der Sindakos von Mailand, Venedig und Genua sowie diejenigen verschiedener Präsidenten oberitalienischer Handelskammern zu finden sind. Die Redaktion der Zeitung knüpft hieran folgende Bemerkung: „Der an diese Mitteilung sich knüpfenden Hoffnung, daß dieses Ereignis nun endlich auch die deutschen und namentlich die bayerischen Splügeninteressenten veranlasse, auch ihrerseits an die Bildung eines deutschen Splügenkomitees zu gehen, wozu neuerliche Vorgänge in Bayern nur ermuntern könnten, vermögen wir nicht Raum zu geben, da wir, wie wir in diesen Blättern wiederholt darlegten und mit Ausführungen verschiedener Fachmänner belegten, den Bau der Splügenbahn als durchaus nicht im deutschen und noch weniger bayerischen Interesse gelegen betrachten." Weiter wird mitgeteilt, daß das internationale schweizerische Splügenkomitee an der Arbeit sei und nächstens aus Mitteln, welche die ostschweizerischen Kantonsregierungen zur Verfügung gestellt haben, die Frage der Tieferlegung des großen Splügentunnels unter Berücksichtigung der Erfahrungen am Simplon prüfen und begutachten lassen werde.

— **Jungfraubahn.** Nach einem der Voss. Ztg. aus Bern zugehenden Drahtbericht vom 29. Dezember 1902 ist an diesem Tage der Tunnel der Jungfraubahn bei der Station Eigerwand durchgeschlagen; nächsten Sommer wird der Betrieb bis dahin eröffnet. Diese 4,5 km erforderten 3 Jahre Bauzeit.

— **Neue Eisenbahnen in Finnland.** Am 1. November (19. Oktober) 1902 wurden, wie das Zentralbl. d. Bauverw. mitteilt, im Großfürstentum Finnland, im nördlichsten und südlichsten Teile des Landes, zwei wichtige Linien des einheimischen Bahnnetzes dem Verkehr übergeben. Die eine Bahn führt von Uleåborg nach Kemi und bildet eine Teilstrecke der Linie Uleåborg-Torneå, der nördlichsten Eisenbahn Finnlands, die andere ist als Küstenbahn des finnischen Meerbusens von der Station Karis der Hyvinkäa-Hangö-Eisenbahn (Fortsetzung der Linie Abo-Karis) nach Helsingfors geführt.

Die Gesamtlänge der Uleåborg-Torneåer Eisenbahn umfaßt bis zur schwedischen Grenze rund 130 km, die Länge der Teilstrecke Uleåborg-Kemi etwa 110 km. Auf dieser Teilstrecke sind fünf Stationen und fünf Haltestellen errichtet. Die Baukosten der ganzen Linie sind auf 12,973 Millionen finnl. Mark (1 finnl. Mark = 100 Penni = 1 Frank) oder rund 100 000 Mark für 1 km veranschlagt. Die Linie Uleåborg-Torneå ist die brückenreichste Eisenbahn Finnlands; sie besitzt 42 Brücken von 3 bis 21 m Spannweite und 11 größere Brücken von insgesamt 1198 m Länge, deren Baukosten 30 bis 35 % der Anlagekosten der ganzen Linie betragen. Bei Kemi überschreitet die Eisenbahn den Fluß Kemi, der an dieser Stelle durch eine kleine Insel in zwei Arme geteilt wird, auf einer eisernen Brücke von insgesamt 395 m Länge, die das größte Brückenbauwerk Finnlands bildet. Der südliche Flußarm ist bereits auf etwa 270 m Länge überspannt, die Überbrückung des nördlichen mußte Anfang Oktober 1902 wegen Eintritts des Winters eingestellt werden. Der Bau der Kemi-Brücke ist der Gesellschaft Harkort in Duisburg übertragen, die verschiedene Brücken der Uleåborg-Torneåer Eisenbahn erbaut hat. Auf der Strecke Kemi-Tornea sind die Erdarbeiten bis zur schwedischen Grenze beendet, die Schienen aber noch nicht verlegt worden; die Eröffnung des Betriebes wird hier erst in diesem Jahre stattfinden können.

Die Küstenbahn Karis-Helsingfors durchschneidet ein dichtbevölkertes und reiches Gebiet des Großfürstentums; sie bildet ein Glied in der kürzesten Verbindung zwischen Helsingfors und den beiden wichtigen Hafenplätzen Abo und Hangö. Abo war früher die Hauptstadt des Großfürstentums, sie verfügt über einen guten Winterhafen; Hangö liegt auf einer weit in das offene Meer sich erstreckenden Landzunge und besitzt einen Hafen, der im Winter nur auf kurze Zeit zufriert. Die Baukosten der etwa 83,5 km langen Eisenbahn, die sechs Stationen und acht Haltestellen hat, betrugen 10,90 Millionen finnl. Mark oder rund 131 000 ℳ für 1 km.

Fremde Weltteile.

— **Schantung-Kohlen.** Wie die Deutsch-asiat. Warte von fachmännischer Seite hört, bewähren sich die in Tsingtau im Gouvernement Kiautschou aus Poschan eintreffenden Kohlen vorzüglich. Sie sind besser, als die besten japanischen, und mindestens so gut, wie die westfälischen Kohlen, die bisher in großen Mengen, namentlich für die Zwecke der Schiffahrt, von Deutschland nach Tsingtau gebracht worden sind. Auch die Kriegsschiffe haben Versuche mit den Poschaner Kohlen gemacht, die sehr gut ausgefallen sind. Damit sind die schweren Besorgnisse zerstreut, die man vielfach — wahrscheinlich weil das Eintreffen der Kohle auf dem Tsingtauer Markt sich immer wieder hinauszog — in deutschen Kreisen gehegt hatte. Die Nachfrage nach der Kohle ist größer als die Zufuhr, die jetzt etwa 45 t täglich beträgt.

— **Afrikanische Mittellandbahn.** Die Deutsch-ostafr. Zeitung äußert sich unzufrieden damit, daß bei den Verhandlungen des deutschen Kolonialkongresses die Notwendigkeit des Eisenbahnbaues nicht genügend betont worden sei. Die Zeitung sagt: „Eines haben wir allerdings in den Verhandlungen des Kongresses schmerzlich vermißt: Deutsch-Ostafrika be-

treffend sind viele, sehr viele Reden gehalten worden, man hat sich eingehend mit diesem sogenannten Schmerzenskind beschäftigt, aber von keiner Seite ist das Wort ‚Bahn‘ gefallen. Hat man etwa gefürchtet, mit diesem Worte irgendwo anzustoßen und Widerspruch hervorzurufen, vielleicht bei den Zentralbahngegnern, die sich ja zum Teil auch ‚kolonialfreundlich‘ nennen und wohl auch am Kongreß teilgenommen haben, oder aber beim Kolonialamt, das vielleicht immer noch nicht die Zeit für günstig hält, die Bahnvorlage vor das Forum des Reichstags zu bringen? Wir hier in der Kolonie können die betrübende Tatsache, daß von unserer Bahn in dem Kolonialkongreß überhaupt nicht die Rede gewesen ist, nur sehr bedauern, denn die Bahn bleibt eine Lebensfrage für die Kolonie, von dem Bau derselben hängt eben der Fortschritt der Entwicklung, die Zukunft des Schutzgebietes ab. Die Propaganda für jenen Bau und das Streben nach Durchsetzung dieses ersten Wunsches Deutsch-Ostafrikas mußte deshalb eine der Hauptaufgaben des Kongresses sein. Der Kolonialkongreß bildete in seiner Zusammensetzung eine Macht, und diese Macht ist scheinbar nicht zur Genüge ausgenutzt worden, man hätte doch schließlich mehr für die Kolonien und im Interesse derselben erreichen können. Möge ein späterer Kolonialkongreß auch von diesem Standpunkte aus seine sonst so dankenswerte Tätigkeit entfalten.“

Auch wir hatten in unserem kurzen Bericht über den Kolonialkongreß in Nr 81 S. 1226 Jahrg. 1902 d. Ztg. es bedauert, daß die Kolonialbahnfrage bei den Verhandlungen nicht in einer besonderen kräftigen Resolution in den Vordergrund der kolonialen Bestrebungen gestellt war, glauben aber, daß dies weniger an mangelndem Interesse als vielmehr daran gelegen hat, daß die Bahnfrage nicht im Zusammenhange, sondern mehr im Gefolge anderer Kulturforderungen behandelt worden ist. Der nächste Kolonialkongreß im Jahre 1905 wird diesen Fehler gewiß nicht wiederholen und hoffentlich die Anfänge der ostafrikanischen Mittellandbahn bereits im Betriebe finden.

— **Die elektrische Vorortbahn von Chicago nach Aurora und Elgin** wird als eine der bedeutendsten der zahlreichen in Amerika neuerdings entstandenen derartigen Bahnen bezeichnet. Wir entnehmen darüber den „Engineering News“ vom 9. Oktober 1902 folgende Angaben:

Die Bahn wurde am 25. August 1902 eröffnet. Sie ist vollspurig und hat Stromzuführung durch eine dritte Schiene. Sie ist für Schnellverkehr bestimmt: Reisegeschwindigkeit 72 km/St., größte Geschwindigkeit 80 bis 96 km/St. Die Länge der Strecke von Chicago über Wheaton nach Aurora beträgt 53,6 km, die der Zweigbahn von Wheaton nach Elgin 26,5 km und jene der Abzweigung nach Batavia 9,7 km. 34,6 km der Linien sind zweigleisig. Die drei genannten Endpunkte liegen im Fox-River-Tal. Das Verkehrsgebiet der neuen Bahn außerhalb Chicagos umfaßt etwa 80 000 Menschen.

Die schnellen Vorortbahnen (interurban railways) haben sich aus den Straßenbahnen entwickelt. Indem sie aber über diese an Geschwindigkeit und Ausdehnung hinausgehen, bilden sie eine Art von Eisenbahnen für sich, die im Bau und Betrieb den Haupteisenbahnen sehr nahe kommt. So liegt die hier in Rede stehende Bahn ganz auf eigenem Grund und Boden. Auch hat sie tiefe Einschnitte und hohe Dämme nicht gescheut, um sanfte Steigungen und flache Kurven zu erhalten. Die Steigungen gehen im allgemeinen nicht über 1:100 hinaus, nur auf einer 1,6 km langen Strecke (Abstieg in das Fox-River-Tal) betragen sie 1:55,6. Die Kurven haben auf freier Bahn Halbmesser von 1 747 m und 873 m, mindestens 437 m, in einem Ausnahmefall, beim Einlauf in Chicago, 109 m (nach amerikanischer Bezeichnung: Kurven von 1°, 2°, 4° und 16°).

Der Betrieb wird nach dem telephonischen Zugabfertigungssystem geleitet.

Die baulichen Maße sind nicht knapp. So beträgt die untere Bettungsbreite der eingleisigen Bahn 3,96 m. Ebenso groß ist der Abstand der beiden Hauptgleise auf der freien (zweigleisigen) Bahn. Die Schienen wiegen 40 kg/m und sind 18,3 m lang. Ihr Stahl enthält etwa 0,6 % Kohlenstoff. Die Stromleitungsschienen wiegen 50 kg/m und sind 10 m lang. Wegen der besseren Leitungsfähigkeit sind sie aus viel weicherem Stahl: nur etwa 0,1 % Kohlenstoff. Die Straßenübergänge in Schienenhöhe können in wichtigen Fällen durch Läutewerke oder andere Warnungssignale geschützt werden. Schienenkreuzungen mit anderen Eisenbahnen kommen nur vier vor, von denen eine ein elektrisches Gleis mit nur einem Wagen in der Stunde betrifft. Die anderen drei sind durch Signale mit gegenseitiger Verriegelung gesichert. Unter den Brücken ist als die größte hervorzuheben: die Unterführung der Chicago & Northwestern-Bahn in Elgin. Sie ist schiefwinklig und hat Fachwerkträger von 48,3 m Spannweite, welche am einen Ende auf Säulen ruhen, im Anschluß an einen 110,6 m langen Stahlviadukt. Alle übrigen Stahlbrücken haben Blechträger mit Spannweiten bis 30,5 m. Eine erhebliche Zahl solcher Brücken zur Unter- oder Überführung von Straßen und Eisenbahnen sind erforderlich geworden. Sie haben offene Fahrbahnen mit enger Schwellenteilung. Alle Pfeiler und Widerlager sind aus Beton. Kleine Öffnungen sind mit I-Trägern, deren Zwischenräume mit Beton ausgefüllt sind, überdeckt. Es sind vier größere, gewölbte Betonbrücken vorhanden mit Spannweiten von 9,14 bis 10,66 m, außerdem eine Anzahl kleinerer Durchlässe. In die über 4,5 m weiten Bögen sind alte 30 kg/m-Schienen eingelegt. Bei verschiedenen Bauwerken sind ersparnishalber noch andere Verbindungen zwischen Stahl und Beton zur Anwendung gekommen.

Stationen von Bedeutung sind nur an den drei Hauptendpunkten der Bahn. Von ihnen scheint nur der Endbahnhof in Chicago, wo die Reisenden auf die mit Endschleife versehene Metropolitan-Westside-Elevated-Bahn übergehen, eine schwierigere Lösung erheischt zu haben. Im übrigen sind etwa 30 Haltepunkte vorhanden, von denen nur wenige Räume für die Fahrgäste aufweisen.

Personenwagen hat die Bahn jetzt etwa 30. Die Wagen sind 14,4 m lang, 2,64 m breit und wiegen leer etwa 33,6 t bei 56 Sitzplätzen. Sie ruhen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen. Jede Achse trägt einen 125 pferdigen Motor. Sämtliche Motoren eines Zuges, der in der Regel aus 3 bis 5 Wagen besteht, werden von der Spitze aus gelenkt. Einige Wagen haben, abweichend von dem vorerwähnten, keine Motoren und laufen als Anhänger mit. Damit die Züge später vielleicht auf die Chicago Elevated-Bahn übergehen können, sind die Wagen der neuen Bahn so eingerichtet, dass sie die schärfsten Krümmungen jener mit 27,4 m Halbmesser zu durchlaufen imstande sind.

Eine Kraftstation in Batavia (am Fox-River) liefert den elektrischen Betriebsstrom für alle Linien der neuen Bahn und noch für einige Straßenbahnen. Sie enthält 3 Corliß-Dampfmaschinen von 2200 PS. Jede Maschine treibt einen elektrischen Generator von 1500 KW, 2 kleinere Dampfmaschinen treiben je einen Erreger von 160 KW. Die Bekohlungs- und Entaschungseinrichtungen der Dampfkesselanlage sind eigenartig und bequem. Die Kraftstation sendet Wechselstrom von 26 000 Volt nach den Unterstationen. Dort verwandeln stehende Umformer den hochgespannten Wechselstrom in solchen von 420 Volt. Dieser tritt in die sich drehenden Umformer, welche schließlich einen 600 Volt-Gleichstrom an die dritte Schiene abliefern. Es sind 6 Unterstationen vorhanden, ungefähr in 16 km Abstand von einander. Jede hat also auf 8 km Entfernung in jeder Richtung die Leitungsschiene mit Strom zu speisen.

— **Bei einem Eisenbahnzusammenstoß in der Nähe von London (Ontario)** auf der von Toronto nach Detroit führenden Eisenbahn wurden 25 Personen getötet und 30 verletzt. Der Grand-Trunk-Chicago-Expreßzug fuhr in voller Fahrt auf den Güterzug auf, der aus der entgegengesetzten Richtung kam. Der Expreßzug war mit Reisenden überfüllt, die die Weihnachtsfeiertage auswärts verlebt hatten und nach Hause zurückkehrten.

— **Eisenbahnunglück in Kalifornien.** Wie ein Kabeltelegramm aus Newyork mitteilt, wurde auf der Fahrt von San Francisko nach Los Angelos ein Zug in der Nähe von Hotsprings von einem nachfolgenden Zug angerannt. 23 Personen sollen hierbei getötet worden sein.

— **Petroleumfeuerung im Lokomotivbetriebe.** Nach einer Mitteilung im „Iron age“ beabsichtigt die Southern Pacific-Eisenbahngesellschaft für ihre sämtlichen Lokomotiven die Petroleumfeuerung einzuführen. Zu diesem Zwecke sollen längs der Linie 72 Petroleumbehälter von je 8 172 cbm Inhalt erstellt werden. 16 bereits erstellte Behälter hinzugerechnet, würde sich deren gesamtes Fassungsvermögen auf etwa 720 000 cbm belaufen. Die Gesellschaft hat bereits 210 Lokomotiven für die neue Feuerungsart umgebaut und beabsichtigt letztere später auch auf Trajektschiffen und ihren anderen Dampfern einzuführen.

Allgemeines.

— **Eine staubfreie Verladestelle für Müll und Hausabfälle der Aktiengesellschaft „Staubschutz“** ist seit einiger Zeit auf dem Bahnhofe Beußelstraße der Stadt- und Ringbahn in Berlin dem Betriebe übergeben worden. Das Centralbl. d. Bauv. theilt darüber folgendes mit: Das hier geübte Verfahren der Müllverladung bedeutet gegenüber dem bisherigen einen unleugbarnn Fortschritt. Die Frage der Entfernung des trocknen Hauskehrichts aus den Höfen und dem städtischen Weichbilde ist bekanntlich sowohl aus gesundheitlichen wie aus Schönheitsrücksichten mit der Zeit eine ungemein wichtige geworden. Es ist daher nur mit Freuden zu begrüßen, daß es der Gesellschaft „Staubschutz“ nach langjährigen Versuchen gelungen ist, eine

Einrichtung zu ersinnen, die in Wahrheit den Namen einer staubfreien Müllverladung verdient. Die Anordnung der Verladestelle ist folgende:

Die aus Eisen hergestellten patentierten Sammelwagen neuester Bauart, deren nach allen Seiten festgeschlossener, neuerer Mechanismus für die vollkommen staubfreie Einladung des Inhalts der metallenen Müllkästen Gewähr leistet, fahren auf eine bequeme Ladebrücke und geben vermöge besonderer Vorkehrungen ebenfalls vollkommen staubfrei ihre Ladung durch einen Schacht auf einen unterhalb aufgestellten, offenen Eisenbahnwagen ab. Um jede Stauentwicklung auszuschließen, wird vor der Öffnung der Bodenklappen des Sammelwagens dessen unterer Teil rundum fest von einer Umhüllung umschlossen, die den Abstand zwischen dem Rande des Schachtes und dem eigentlichen Wagengestell völlig dicht ausfüllt. Damit aber auch in dem unter der Ladebrücke liegenden Schuppen, in dem die offenen Wagen zur Beladung kommen, jede Staubentwicklung nach außen vermieden wird, ist dieser Schuppen an der Vorderseite mit einem Tore verschlossen, das nur bei der Einfahrt und der Ausfahrt der Eisenbahnwagen geöffnet ist. Diese werden nach ihrer Beladung mit einer festen Plandecke überspannt, um jeder Verstaubung des Inhalts im Freien vorzubeugen. Eine weitere Sicherung ist dadurch erzielt worden, daß auf der Ladebrücke zur Aufnahme der Sammelwagen während der Entladung ein fester Pavillon errichtet ist, dessen Ein- und Ausfahrtöffnung vor dem Beginn des Umladens durch Rolläden geschlossen werden. Indem auf diese Weise die Müllwagen während der Entladung nirgends von außen her sichtbar sind, gewährt diese Einrichtung den denkbar vollkommensten Schutz, falls durch irgendwelche Zufälligkeit der Mechanismus des Wagens einmal nur die geringste Undichtigkeit aufweisen könnte.

— **Über die Enthaltsamkeitsbewegung in Schweden** entnehmen wir der vom Eisenbahndirektor de Terra geleiteten Zeitschrift Der enthaltsame Eisenbahner folgendes: Schweden gehört zu den Ländern, in denen die Enthaltsamkeitsbewegung ganz außerordentliche Erfolge aufzuweisen hat. Sie hat dort allmählich zu einem völligen Umschwung in den Trinkgewohnheiten und Trinksitten geführt. Noch vor wenigen Jahrzehnten war in Schweden die Trunksucht so verbreitet, wie kaum in einem anderen Lande der Welt, und heute ist man dort auf dem besten Wege, es den anderen Ländern an Nüchternheit zuvorzutun. Der Verbrauch an (reinem) Alkohol betrug im Jahre 1830 noch 23 l auf den Kopf der Bevölkerung, 1890 nur noch 4,39 l (den geringsten Verbrauch hat Finnland mit 1,84 l, während in Deutschland noch 11,2 l pro Jahr auf den Kopf der Bevölkerung entfallen).

Der bedeutendste Enthaltsamkeitsverein in Schweden ist der auch in Deutschland schon stark verbreitete Guttemplerorden (J. O. G. T.), der insgesamt 532 000 Mitglieder zählt und mit 104 000 erwachsenen und 18 000 jugendlichen Mitgliedern in Schweden seine stärste Großloge hat (Vorsitzender ist der Polizeipräsident von Stockholm). Von anderen Vereinen sind hervorzuheben das „Blaue Band", dem u. a. auch der zweite Sohn des Königs von Schweden angehört, mit 60 000 Mitgliedern, der „Templerorden" mit 54 000, der „Nationale Guttempler-Orden" mit 27 000 und der „Verdandi-Orden" mit 6 000 Mitgliedern. Außerdem gibt es noch eine Reihe kleinerer Vereinigungen, sodaß man die Gesamtzahl der schwedischen Abstinenten auf rund 300 000 angeben kann, bei einer Gesamtbevölkerung von reichlich 5 000 000 Seelen. Es gibt in Schweden 36 berufsmäßige „Nüchternheitsredner", 30 Männer und 6 Frauen, die nichts anderes tun, als im Lande Vorträge halten. Im Reichstage sitzt eine Abstinenzpartei von reichlich 50 Mitgliedern. Eine Reihe hervorragend tüchtiger Leute gehört den Abstinenzvereinen an; im allgemeinen aber wird die Bewegung durchaus von den sogenannten unteren Gesellschaftsschichten getragen.

Was für uns noch von ganz besonderem Interesse, ist, daß auch die schwedischen Eisenbahner in dem Kampf gegen das Alkoholübel nicht untätig geblieben sind.

Der schwedische Eisenbahnernüchternheitsverein (Järnvägsmännens helnykterhetsförbund) wurde am 1. Dezember 1901 in Södertelje mit 20 Mitgliedern gegründet und brachte es in einem halben Jahre auf 862 Mitglieder, die 22 verschiedenen Bahnen und mehr als 10 Einzelvereinen angehören. Die Mehrzahl — 301 — kommt auf die Staatsbahn, weitere (65, 56, 55 usw.) auf Oxlesund-, Flens-, Mora-, Vänern-, Bergslagsbahn u. a. Die meisten Mitglieder (226) sind Stationsangestellte, 101 Bahnwärter, 55 Maschinen- und Werkstättenarbeiter. Der Verein hatte am 1. Juli 1902 ein Vermögen von etwa 300 ℳ.

— **Über die Entwicklung der preußischen Wasserstraßen** ist vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten den Teilnehmern am IX. Binnenschiffahrtkongreß eine Denkschrift gewidmet worden, der wir die nachfolgende Gegenüberstellung der Verkehrsentwicklung auf den preußischen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen während der letzten 25 Jahre des vorigen Jahrhunderts entnehmen:

„Die Transportleistung der Wasserstraßen hat sich von 1875 bis 1900 von 2 900 Millionen Tonnenkilometer auf 11 500 Millionen Tonnenkilometer, die der Eisenbahnen von 10 900 Millionen auf 36 900 Millionen Tonnenkilometern erhöht. Dabei ist aber zu bemerken, daß die Anzahl Kilometer der Wasserstraßen in diesem Zeitraume ungefähr dieselbe geblieben ist — für einige neu hinzugekommene Kanäle sind veraltete Wasserstraßen, deren Verkehr ganz eingeschlafen ist, in Abzug zu bringen —, während die Eisenbahnlänge von 26 500 km auf 49 600 km angewachsen ist. Es ist also der Verkehr auf den Wasserstraßen insgesamt um, 297 %, auf den Eisenbahnen um 239 % gestiegen, während diese Verhältniszahlen, auf das Kilometer berechnet, bei den Wasserstraßen 297 %, bei den Eisenbahnen 80 % betragen. Man sieht, daß also der Wasserverkehr weit gewaltiger als der Eisenbahnverkehr gewachsen ist. Es darf freilich nicht übersehen werden, daß ein grosser Teil der seit 1875 neu erbauten Bahnen Nebenbahnen mit geringem Verkehr sind; andererseits ist aber auch nur dem Schiffsverkehr auf den grossen Strömen, vor allem Rhein, Elbe, Oder, und den neuzeitlichen Kanälen das Anschwellen der bewegten Güter zuzuschreiben, während auf den kleineren, unzeitgemäßen Gewässern die Verkehrsmengen sogar teilweise abgenommen haben. Während von dem Gesamtgüterverkehr Deutschlands 1875 den Eisenbahnen 79 %, den Wasserstraßen 21 % zufielen, verteilte sich dieser 1900 mit 76 % auf die Bahnen und mit 24 % auf Wasserstraßen. Der kilometrische Verkehr dagegen verteilte sich im Jahre 1875 auf Wasserstraßen und Eisenbahnen wie 3 : 4, im Jahre 1900 aber wie 8 : 5."

Wir bemerken hierzu, daß diese Angaben die Richtigkeit der von uns in Nr 96 S. 1466 Jahrg. 1902 d. Ztg. dem Suppánschen Buche über „Wasserstraßen und Binnenschiffahrt" entnommenen Zahlen, die sich freilich nur auf den Zeitraum 1875/98 beziehen, durchweg bestätigen. Zugleich aber dürfte sich daraus die so oft verkannte oder doch in Zweifel gezogene Tatsache unwiderleglich ergeben, daß sich auch bei uns die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen gegenwärtig nicht in absteigender, sondern in aufsteigender Linie bewegt. Noch weitere Erfolge dürften aber zu erwarten sein, wenn die neuesten Errungenschaften der Technik auch im Wasserverkehr mehr und mehr zur Anwendung kommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Januar 1903 wird der an der Strecke Konitz-Neustettin zwischen den Stationen Schlochau und Bärenwalde gelegene Haltepunkt Bischofswalde, welcher gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden und vom genannten Tage ab die Bezeichnung „Bischofswalde in Westpr." erhalten. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird der Haltepunkt Bischofswalde i. Westpr. in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Danzig, den 24. Dezember 1902. (1)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Preußisch-bayerischer Tiertarif vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1903 wird die Station Straubing der bayrischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von lebenden Tieren aller Art in Wagenladungen und die Station Bruß des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig für die Beförderung von Großvieh (ausschließlich Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen

im Verkehr mit Nürnberg Centralbahnhof und Nürnberg-Schweinau aufgenommen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Tarifstationeu Auskunft.
Erfurt, den 30. Dezember 1902. (2)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Januar 1903 treten im Tarifheft 1 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 8 (Holz des Spezialtarifs II) in Kraft:

Von	nach				
	Apolda K. E. D. E.	Deuben b. Zeitz K. E. D. E.	Eisenach K. E. D. E.	Eisfeld K. E. D. E.	Hohenmölsen K. E. D. Ha.
	Pfennige für 100 kg				
Göpfritz K. K. St. B.	154	141	173	146	143

Breslau, den 26. Dezember 1902. (3)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (I II/V), nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (IV/V), Staatsbahngüterverkehr der Tarifgruppe V.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 kommen anstelle der in den vorgenannten Verkehren bestehenden Frachtsätze der Ausnahmetarife 7a und 7b (für Schwefelkies-Abbrände zum Entzinken) ermäßigte Frachtsätze zur Einführung.
Zu demselben Zeitpunkt tritt ein Ausnahmefrachtsatz für Schwefelkies- Abbrände zum Entzinken von Lehrte nach Schöningen in Kraft.
Über die Höhe der neuen Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Magdeburg, den 30. Dezember 1902. (4)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 wird die Station Gnadau in den Ausnahmetarif 6 B für Braunkohlen usw. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
Magdeburg, den 30. Dezember 1902. (5)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

Am 1. Januar 1903 erscheint zum Kohlentarif Nr. 5 vom 1. August d. J der Nachtrag 1, welcher Ergänzungen des Haupttarifs enthält.
Verkaufspreis 5 ₰.
St. Johann-Saarbrücken, 31. Dez. 1902. (6)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 werden im Gütertarifheft 8 vom 1. Februar 1896 für Petroleum und Naphtha von Ludwigshafen a. Rh. nach Kirnbach und Mergentheim und für Steine, wie im Spezialtarif III genannt, von Ludwigshafen a. Rh. nach Wertheim ermäßigte Frachtsätze eingeführt.
Nähere Auskunft erteilen die Stationen.
Karlsruhe, den 31. Dezember 1902. (7)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 6. Januar d. J. ab wird dieser Ausnahmetarif auch auf den direkten Verkehr zwischen den sächsischen Staatseisenbahnen und der Gera-Meuselwitz - Wuitzer Eisenbahn ausgedehnt.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
Berlin, den 30. Dezember 1902. (8)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

Mit Geltung vom 1. Januar 1903 gelangt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr zur Ausgabe. Gleichzeitig wird der Tarif vom 15. April 1899 nebst Nachträgen aufgehoben. Die Neuausgabe enthält in der Hauptsache den Tarif von 1899 nebst den seither eingeführten Änderungen und Ergänzungen. Die Einteilung und Nummerbezeichnung der Ausnahmetarife ist im Interesse der Übereinstimmung mit den Tarifen der Nachbarbahnen geändert worden. Die verschiedenen Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte usw. finden sich in den Ausnahmetarifen 10, 10a, 10b und 27. Insoweit mit dem Wegfall der Frachtsätze für Buchweizen, Hirse und Mais für die Ausfuhr nach der Schweiz von gewissen Getreideversandstationen im Ausnahmetarif 10a Frachterhöhungen sich ergeben sollten, treten die letzteren erst mit dem 15. Februar 1903 in Kraft.
Der neue Tarif ist bei unserer Drucksachen-Kontrolle zum Preise von 0,40 ℳ erhältlich.
Straßburg, den 26. Dezember 1902. (9)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Am 15. Januar 1903 werden die Stationen Bartenstein, Preuß.-Eylau und Rastenburg der Ostpreußischen Südbahn in den Tarif sowie in die Ausnahmetarife 1 und 10 aufgenommen. Desgleichen wird von dem bezeichneten Tage ab die Station Loetzen der Ostpreußischen Südbahn, die bereits im Ausnahmetarif 1, sowie in beschränktem Maße im Ausnahmetarif 2 enthalten ist, im vollen Umfange in den Tarif einbezogen. Die Bestimmungen über die Frachtberechnung für Langholz und Langeisen bei Verladung auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen unter B 2 der besonderen Tarifbestimmungen finden im Verkehre mit den vorgenannten Stationen keine Anwendung. Soweit dies für derartige Holzsendungen von und nach Loetzen Erhöhungen zur Folge hat, treten dieselben erst am 1. März 1903 in Kraft. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Magdeburg, den 29. Dezember 1902. (10)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI (Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 wird der Nachtrag VI des Gruppentarifs VI ausgegeben. Er enthält hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für die in den Gruppentarif VI einbezogenen ehemaligen Main-Neckarbahn-Stationen Heppenheim und nördlich davon, sowie für die Stationen der Grossherzoglich hessischen Nebenbahnen und zwar:

a) für den Verkehr dieser Stationen unter sich und
b) für den Verkehr derselben mit den übrigen Stationen der Tarifgruppe VI.

Durch den Nachtrag VI werden aufgehoben:

1. der Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckareisenbahn vom 1. Mai 1897 nebst sämtlichen Nachträgen;
2. der Güterverkehr für den Frankfurt-hess.-südwestdeutschen Verkehr, Abteilung A, Heft 1 vom 1. Juni 1899 nebst sämtlichen Nachträgen;
3. der Gütertarif für den Frankfurt-hess.-südwestdeutschen Verkehr, Abteilung B, Heft 1 vom 1. Juni 1899 nebst sämtlichen Nachträgen;
4. der Gütertarif für den norddeutsch-hess. - südwestdeutschen Verkehr, Heft 1 vom 1. Juni 1896 nebst sämtlichen Nachträgen,

soweit diese Tarife sich auf Verbindungen erstrecken, für die in dem Tarifnachtrag VI Entfernungen und Frachstätze vorgesehen sind.
Vereinzelt eintretende Erhöhungen von Frachtsätzen treten erst am 15. Februar 1903 in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.
Frankfurt a/M., den 30. Dez. 1902. (11)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Binnengüterverkehre der sächsischen Staatseisenbahnen, ferner im Berlin-Stettin - sächsischen, Magdeburg - Halle-sächsischen, norddeutsch - sächsischen, nordostdeutsch - sächsischen, rheinisch- und Frankfurt - sächsischen, schlesisch-sächsischen, bayerisch-sächsischen, sächsisch-südwestdeutschen und sächsisch-württembergischen Güterverkehre wird die in den Ausnahmetarifen für Zucker zur Ausfuhr für den Nachweis der Ausfuhr bestimmte Frist von 12 Monaten für Sendungen, die bis 31. August 1904 auf derjenigen Binnen- oder Seehafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August auf den bezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die Frist von 12 Monaten.
Dresden, den 1. Januar 1903. (12)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 werden zu der 1. und 2. Abteilung des badischen Binnengütertarifs die Nachträge II ausgegeben.
Dieselben enthalten die seit Erscheinen der Nachträge I bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen sowie die Einbeziehung der auf badischem Gebiet gelegenen Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn.
Die im südwestdeutschen Tarifheft 6 vom 1. September 1901 angegebenen Frachtsätze für die auf badischem Gebiet gelegenen Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn treten auf 1. Januar 1903 außer Kraft.
Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 29. Dez. 1902. (13)
Gr. Generaldirektion.

Zum 1. Januar 1903 wird der Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländi-

schen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin neu herausgegeben und gleichzeitig auf den Artikel „Hammerschlag" ausgedehnt. Der neue Tarif enthält eine Anzahl neuer Versandstationen. Für die Stationen Nienburg a. d. Saale und Schönebeck wird vom 15. Februar 1903 der Tarif auf Sendungen beschränkt, welche nicht vom Wasserwege kommen. Für den Übergangsverkehr von der Kleinbahn Landeshut - Albendorf (Ziederthalbahn) sind Übergangsfrachtsätze für die Station Landeshut i. Schl. aufgenommen. Die Frachtsätze nach den Stationen Malapane und Zawadzki sowie von Albendorf und Blankenburg Harz werden zum 15. Februar 1903 aufgehoben.

Weitere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen. Der Tarif kostet 0,30 ℳ.

Kattowitz, den 31. Dez. 1902. (14)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 10. Januar 1903 tritt im böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr für die Beförderung mineralischer Kohlen von Zieditz nach Büdingen (Dir.-Bez. Frankfurt a/M.) ein Frachtsatz von 103,4 ℳ. für 10 t in Kraft.

Dresden, den 30. Dezember 1902. (15)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1903 werden im Verkehr zwischen Markelfingen einerseits und Basel S. B. B. und Basel-St. Johann anderseits Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1902. (16)
Großh. Generaldirektion.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1903 wird die bayerische Station Seulbitz in den direkten Verkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden die um 7 km erhöhten Entfernungen der Station Schwarzenbach a. d. Saale oder die um 7 km erhöhten Entfernungen der Station Müncherg mit der Maßgabe zugrunde gelegt, daß die sich jeweilig ergebende niedrigste Gesamtentfernung angewendet wird.

Ferner wird im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Warenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)" geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger".

Erfurt, den 27. Dezember 1902. (17)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

---

a) Binnenverkehr der Tarifgruppe VI;
b) Wechselverkehr der Gruppe VI mit den anderen preußischen Tarifgruppen:
c) Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Verbandsverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1903 werden die Anstoßfrachtsätze für die Stationen der Kerkerbachbahn bei Eisenerzsendungen wie folgt ermäßigt und zwar:

zwischen Kerkerbach und	für 100 kg
Christianshütte auf . .	0,08 ℳ.
Dohrn auf	0,04 „
Eschenau auf	0,06 „
Heckholzhausen auf . .	0,12 „
Schupbach auf	0,09 „
Steeden a. d. L. auf . .	0,03 „

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (18)

Frankfurt a/M., den 27. Dezember 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 21 (Rohbenzin) im Heft 6 des sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbandes bleiben bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903 gültig.

Dresden, den 30. Dezember 1902. (19)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Auf 1. Januar 1903 wird der Nachtrag I zum Tarif ausgegeben. Dieser Nachtrag enthält insbesondere die Aufnahme der neueröffneten, württembergischen Stationen Lautlingen und Urbach b. Schorndorf, sowie Abfertigungsbestimmungen für den Güterverkehr nach und von württemb. Privatbahnstationen.

Der Nachtrag ist bei den Dienststellen zu haben.

Stuttgart, den 29. Dezember 1902. (20)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Auf 1. Januar 1903 wird der Nachtrag I ausgegeben, welcher außer den schon im Verfügungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs insbesondere Bestimmungen über den Güterverkehr mit den Stationen der an das württembergische Staatsbahnnetz anschließenden Nebenbahnen im Privatbetrieb enthält und bezüglich der Berechnung von Wägegeld bei Wagenladungen eine Änderung des Nebengebührentarifs vorsieht. Frachterhöhungen sind beim Tarifbureau zu erfahren und gelten erst ab 15. Februar 1903. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Der Nachtrag ist auf den Stationen erhältlich.

Stuttgart, den 29. Dezember 1902. (21)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit sofortiger Wirksamkeit sind die oberschlesischen Grubenstationen Castellengogrube, Friedensgrube, Hedwigwunschgrube, Heinitzgrube, Oheimgrube und Preußengrube in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Steinkohlenasche usw. des Tarifheftes 1 einbezogen worden. In Wegfall gekommen sind die oberschlesischen Grubenstationen Gottmitunsgrube, Lazisk, Martha-Valeskagrube und Susannaweiche (Jacobgrube).

Nähere Aufschlüsse erteilen die beteiligten Stationen.

München, den 29. Dezember 1902. (22)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Direkte Frachtsätze für Eisen etc. und Emballagen von Neschwitz nach Tirol.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1903 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1903 werden folgende Frachtsätze berechnet:

I.

Für die frachtgutmäßige Beförderung von

a) Eisen und Stahl der Pos. E - 5 des Tarifs, Teil I;
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 c) und d) des Tarifs Teil I;
Eisen (Roh-) aller Art der Pos. E—7 des Tarifs Teil I

bei Aufgabe in beliebigen Mengen.

b) Eisen und Stahl der Pos. E—5 des Tarifs Teil I;
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 c) und d) des Tarifs Teil I

bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

c) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 c) und d) des Tarifs Teil I

bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

d) Eisen und Stahl der Pos. E—5 des Tarifs Teil I

bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Nach oder von	Eigentumsbahn	Neschwitz (Ö. N. W. B.) a	b	c	d
		Frachtsätze für 100 kg in Hellern			
Ala	S. B.	557	422	378	352
Auer	S. B.	521	390	349	323
Avio	S. B.	562	426	378	352
Blumau . . .	S. B.	512	382	338	312
Bozen-Gries .	S. B.	517	386	340	314
Branzoll . . .	S. B.	521	390	345	319
Brixen . . .	S. B.	499	370	327	301
Brixlegg . . .	S. B.	416	300	266	240
Bruneck . . .	S. B.	508	378	335	309
Calliano . . .	S. B.	548	414	367	341
Flaurling . .	K. K. St. B.	439	311	311	286
Flirsch . . .	K. K. St. B.	481	340	340	323
Franzensfeste .	S. B.	494	366	322	296
Fritzens - Wattens	S. B.	434	307	286	260
Hall	S. B.	434	307	288	262
Imst	K. K. St. B.	460	326	326	303
Innsbruck . .	S. B.	434	307	292	266
Jenbach . . .	S. B.	424	306	272	246
Kematen in Tirol . . .	K. K. St. B.	434	307	306	280
Kirchbüchl . .	S. B.	398	282	259	233
Klausen . . .	S. B.	503	374	331	305
Landeck . . .	K. K. St. B.	471	333	333	313
Lavis	S. B.	535	402	360	334
Matarello . .	S. B.	544	410	367	341
Matrei	S. B.	460	333	302	276
Mori	S. B.	553	418	374	348
Neumarkt-Tramin	S. B.	526	394	349	323
Niederdorf . .	S. B.	521	390	345	319
Ötzthal . . .	K. K. St. B.	455	322	322	297
Pettneu . . .	K. K. St. B.	481	340	340	329
Pians	K. K. St. B.	471	333	333	318
Roveredo . .	S. B.	553	418	369	343
Salurn	S. B.	530	398	353	327
St. Anton . .	K. K. St. B.	486	344	344	329
St. Michele . .	S. B.	535	402	356	330
Schwaz . . .	S. B.	432	307	279	253
Silz	K. K. St. B.	450	318	318	292
Sterzing . . .	S. B.	485	358	317	291
Telfs	K. K. St. B.	445	315	312	286
Toblach . . .	S. B.	521	390	345	319
Trient (Trento)	S. B.	539	406	361	335
Waidbruck . .	S. B.	508	378	335	309
Wilten	K. K. St. B.	434	307	300	274
Wörgl . . .	S. B. / K. K. St. B.	398	282	259	233
Zirl	K. K. St. B.	439	311	306	280

II.

Für die frachtgutmäßige Beförderung von Emballagen, leeren, gebrauchten, soweit im Tarife Teil I, Abteilung B, Abschnitt C—5, Alinea a) genannt; ferner von den im Ausnehmetarif 13 des Tarifes, Teil II für den obbezeichneten Eisenbahnverband besonders angegebenen Artikeln (mit Ausnahme von Säcken, leeren, gebrauchten):

a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen,
b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen;

Säcken, leeren, gebrauchten,

c) bei Aufgabe in beliebigen Mengen

Nach oder von	Eigentumsbahn	Neschwitz (Ö. N. W. B.) a	b	c
		Frachtsätze für 100 kg in Hellern		
Ala	S. B.	381	347	347
Auer	S. B.	362	328	328
Avio	S. B.	384	347	347
Blumau	S. B.	357	321	321
Bozen-Gries	S. B.	360	323	323
Brixen	S. B.	350	314	314
Brixlegg	S. B.	296	263	263
Bruneck	S. B.	355	318	318
Calliano	S. B.	377	340	340
Franzensfeste	S. B.	348	311	311
Fritzens-Wattens	S. B.	307	288	288
Hall	S. B.	307	284	284
Imst	K. K. St. B.	326	—	—
Innsbruck	S. B.	307	288	288
Jenbach	S. B.	302	269	269
Klausen	S. B.	353	316	316
Landeck	K. K. St. B.	333	—	—
Lavis	S. B.	369	335	335
Matrei	S. B.	327	296	296
Mori	S. B.	379	345	345
Neumarkt-Tramin	S. B.	365	328	328
Niederdorf	S. B.	362	326	326
Ötzthal	K. K. St. B.	322	—	—
Roveredo	S. B.	379	342	342
Salurn	S. B.	367	330	330
St. Anton	K. K. St. B.	344	—	—
St. Michele	S. B.	369	333	333
Schwaz	S. B.	307	275	275
Silz	K. K. St. B.	318	—	—
Sterzing	S. B.	343	306	306
Telfs	K. K. St. B.	315	—	—
Toblach	S. B.	362	326	326
Trient (Trento)	S. B.	372	338	338
Waidbruck	S. B.	355	318	318
Wilten	K. K. St. B.	307	—	—
Wörgl	S. B. / K. K. St. B.	282	257	257
Zirl	K. K. St. B.	311	—	—

Wien, am 29. Dezember 1902. (23)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Österreich-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft II.

Die gemäß Nachtrag III zum oberschlesischen Kohlentarif nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Januar 1903 in Geltung tretenden Ausnahmesätze nach Teschen K. F. N. B. finden vom gleichen Zeitpunkt ab auch Anwendung nach Station Teschen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kattowitz, den 29. Dezember 1902. (24)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Rohzucker aus Österreich, der durch das deutsche Zollgebiet geht, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft:

Nach / Von	Eigentumsbahn	Aussig-Land.-Pl.	Schönpriesen-U.	Laube u. Tetschen/Bodenbach-Land.-Pl.	Schleppbahngebühr für Laube, Tetschen/Bodenbach-L., Schönpriesen-U. und Aussig-L.	Dresden-Elbkai
		Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen				Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief u. Wagen
		für 100 kg in Pfennigen				
Austerlitz	St. E. G.	147	141	147		175
Barzdorf	K. K. St. B.	66	61	66		94
Bedihost	K. F. N. B.	118	113	118		146
Bisenz-Pisek	„	136	131	136		164
Bistritz a. H.	„	129	124	129		157
Brannowitz	„	133	128	133		161
Brodek	„	113	108	113		141
Butschowitz	St. E. G.	153	147	153		181
Cellechowitz	K. K. St. B.	129	124	129		157
Chropin	K. F. N. B.	122	117	122		150
Chybi	„	106	101	106		134
Drahanowitz	K. K. St. B.	124	119	124		152
Dürnkrut	K. F. N. B.	151	146	151		179
Freiheitsau	„	99	94	99		127
Göding	„	141	136	141		169
Gr.-Wisternitz	K. K. St. B.	105	100	105		133
Hohenau	K. F. N. B.	148	143	148		176
Hrochowteinitz	K. K. St. B.	120	115	120		148
Hullein	K. F. N. B.	123	118	123		151
Kanitz-Eibenschitz	St. E. G.	145	140	145		173
Kojetein	K. F. N. B.	124	119	124		152
Kostel	„	143	138	143		171
Kremsier	„	127	122	127		155
Kromau	St. E. G.	148	143	148		176
Kwassitz-Tlumatschau	K. F. N. B.	127	122	127		155
Leipnik	„	120	115	120		148
Littau	St. E. G.	146	140	146		174
Lundenburg	K. F. N. B.	145	140	145		173
Mähr.-Neustadt	K. K. St. B.	97	92	97	10	125
Mähr.-Ostrau	K. F. N. B.	97	92	97		125
Mödritz	„	124	119	124		152
Müglitz	St. E. G.	—	137	143		171
Napagedl	K. F. N. B.	129	124	129		157
Nezamislitz	„	124	119	124		152
Olmütz-Hodolein	K. K. St. B.	107	102	107		135
Prerau	K. F. N. B	117	112	117		145
Radwanitz-Prossenitz	„	121	116	121		149
Raitz	St. E. G.	—	139	145		173
Rohatetz	K. F. N. B.	139	134	139		167
Rohrbach i. M.	„	125	120	125		153
Saitz	„	140	135	140		168
Schlappanitz	St. E. G.	141	135	141		169
Schwarzbach	„	139	133	139		167
Segengottes	„	150	144	150		178
Skrochowitz-Braunsdorf	K. K. St. B.	85	80	85		113
Sokolnitz	K. F. N. B.	129	124	129		157
Stauding	„	107	102	107		135
Tischnowitz	St. E. G.	160	154	160		188
Troppau	K. F. N. B.	96	91	96		124
Troppau	K. K. St. B.	87	82	87		115
Ung.-Hradisch	K. F. N. B.	132	127	132		160
Vschetul	„	126	121	126		154
Wischau	„	129	124	129		157
Wlkosch-Keltschan	St. E. G.	161	155	161		189
Wrbatek	K. F. N. B.	113	108	113		141
Zborowitz	L. B. — K. F. N. B.	148	143	148		176

Wien, am 30. Dezember 1902.

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

(Wiedereinführung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.)

Die im Elbeumschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899 sowie im Nachtrage I vom 1. September 1902 enthaltenen Ausnahmetarife im Rückvergütungswege bleiben unter den gleichen Bedingungen bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903 in Kraft.

Ebenso behalten die im Nachtrage I auf Seite 56 und 99 enthaltenen Frachtsätze für Getreide etc. von Siófok bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903, ihre Gültigkeit.

Wien, am 31. Dezember 1902. (25a)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Änderung der Nomenklatur für einzelne Artikel in den Verbandstarifen.

Durch das Inkrafttreten des vom 1. Januar 1903 erscheinenden Nachtrages I zum Tarife Teil I, Abteilung B der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen werden die in den nachbenannten Tarifheften enthaltenen Berufungen auf die Güterklassifikation des vorzitierten Tarifes Teil I wie folgt abgeändert, und zwar:

Im Tarife Teil II, Heft 1 (enthaltend Kartierungssätze), gültig vom 1. Dezember 1900.

Seite 38. Verzeichnis der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen etc. bei Ölkuchen und Ölkuchenmehl von „O—6" auf „O—6 b)",
bei Rohspiritus von „S—50" auf S—50 a);

Seite 39 im ungarischen Texte desgleichen von O—5 auf O—5 b);
„ S—35 auf S—35a).

Seite 250. Anlage A:
Bei Abfälle, metallische etc., von A—5 auf B—21 c);
Bei Blei von B—21 auf B—21 a) und b);
Bei Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren von E—6 auf E—6 c) und d);
Bei Hopfen ist die Berufung ganz zu streichen;
Bei Lokomobilen und Dampfstraßenwalzen etc. von L—10 b) auf E—6 d);
Bei Möbeln von M—25 auf M—25 c);
„ Pumpen, eiserne, und Feuerspritzenkasten, eiserne, von P—19 auf E—6 d).

Seite 251 im ungarischen Texte desgleichen
bei Bútorok von B—20 auf B—20 c);
bei Hulladékok: ólomhulladékok etc. von H—20 auf O—7 c);
bei Komló ist die Berufung ganz zu streichen;
bei Mozgonyok etc. von M—30 b) auf V—6 d);
bei Olom von O—7 auf O—7 a und b);
bei Szivattyúk, vasból és tüzfecskendöszekrények vasból von S—48 auf V—6 d); ganz zu streichen „Hulladékok, parafahulladékok etc.";

Seite 253 bei Vas-és aczél, vas-és aczéláruk von V—6 auf V—6 c) und d);

Seite 262. Anlage C. Ausnahmetarif I.
Der Artikel Borke, gemahlen etc., ist ganz zu streichen.

Seite 264. Bei Gyps die Berufung auf die Pos. des Tarifes Theil I von G—26, 1 auf G—26 a) abzuändern;

Seite 265. Desgleichen im ungarischen Texte
bei Gipsz von G—7 auf G—7 a);
ferner den Artikel Kéreg (fakéreg) ganz zu streichen.

Seite 266. Ausnahmetarif II.
Bei Erde die Berufung abzuändern von E—18 auf E—18 a);
Bei Rückstände, und zwar: Preßrückstände von R—11 c) auf R—11 b);

Seite 267. Desgleichen im ungarischen Texte
bei Föld von F—33 auf F—33 a);
„ Maradékok etc. von M—13 a) auf M—13 b);

Seite 331. Abschnitt VIII.
In der Post Nr 12 bei Pappelbaum-Stämme von H—19 1 auf H—19 a);
im ungarischen Text derselben Post Nr von F—3 1 auf F—3 a).

Im Nachtrage I.

Seite 7. Im Verzeichnis der Reexpeditionsstationen etc.
bei Rohspiritus von S—50 auf S—50 a);
im ungar. Texte von S—35 auf S—35 a).

Im Nachtrage III.

Seite 6. Verzeichnis der Reexpeditionsstationen etc.
bei Ölkuchen und Ölkuchenmehl von O—6 auf O—6 b);
desgleichen im ungarischen Text von O—5 auf O—5 b);

Seite 46. Ergänzung des Abschnittes VII.
In der Post Nr 17 bei Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren von E—6 auf E—6 c) und d);
desgleichen im ungarischen Text von V—6 auf V—6 c) und d).

Im Tarife Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Januar 1898. Nachtrag I.

Seite 21. Im Verzeichnis der Reexpeditionsstationen etc.
bei Ölkuchen und Ölkuchenmehl von O—6 auf O—6 b);

Seite 22. Desgleichen im ungarischen Text von O—5 auf O—5 b).

Im Tarife Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Januar 1897.

Seite 10. III. Abänderung der Güterklassifikation etc. werden die mittels Nachtrag II berichtigten Berufungen bei Ölkuchen und Ölkuchenmehl von O—6 auf O—6 b) abgeändert.

Seite 11. Desgleichen im ungarischen Text von O—5 auf O—5 b).

Insoweit durch vorstehende Änderungen Frachterhöhungen eintreten, gelten selbe erst ab 1. Februar 1903.

Wien, am 23. Dezember 1903. (26)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil V vom 1. Februar 1890.

Frachtsätze für Felletransporte.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von rohen, gesalzenen oder getrockneten Fellen und Häuten in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen) folgende Frachtsätze berechnet:

Von oder nach	nach oder von			
	Paris La Villette = Douane		Paris = Reuilly	
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen			
	Francs Gold für 1000 kg			
Budapest (Angyalföld, dunaparti t. p. u., föv. közr., Józsefváros, Kelenföld, Kiterö, Lipotváros, nyug. p. u., déli vasut)	94,40	89,30	95,10	90,00
Barcs	—	95,55	—	96,25

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarifteile I, Abteilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarifteile I, Abteilung B für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 17. Dezember 1902. (27)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Ermäßigte Kartierungsfrachtsätze für Baumwolle, rohe, etc. nach Schwadorf.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903, gelangen für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen zwischen den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen einerseits und der Station Schwadorf (St. E. G.) anderseits direkte ermäßigte Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung.

Dieselben können bei den beteiligten

Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 26. Dezember 1902. (28)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Für
I. Glas und Hohlglaswaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben,
II. Tonwaren der Pos. T 21—b des österr.-ungar. Tarifteiles I, Abteilung B

treten nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft:

		bei Aufgabe von 5000 kg	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Deutschbrod nach Tetschen Ö. N. W. B. transit	I.	129 ₰	88 ₰
	II.	—	116 „

Wien, am 29. Dezember 1902. (29)

Österreich. Nordwestbahn.

Für Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, sowie auf Plateauwagen verladene Straßenbahn- und Eisenbahnfahrzeuge treten unter Berücksihtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Györ (Raab) nach Bodenbach St. E. G. trs./Tetschen Ö. N. W. B. trs.	135 ₰

Wien, am 29. Dezember 1902. (30)

Österreich. Nordwestbahn.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Aufnahme der Station Rostok in den Ausnahmetarif Nr 13 b (für Gerbestoffe) des Seehafen-Ausnahmetarifs Teil II, Heft 2 vom 1. Mai 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 wird die Station Rostok in den Ausnahmetarif Nr 13 b des oben bezeichneten Tarifheftes einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze können bei den beteiligten Verwaltungen sowie bei den betreffenden Endstationen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 29. Dezember 1902. (31)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Schafen von Banjaluka-Vorstadt nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit Bestimmung nach Paris und weiter.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von Schafen in doppelbödigen Wagen, welche nach Paris und weiter bestimmt sind, folgende Frachtsätze berechnet:

Von Banjaluka-Vorstadt, Station der k. u. k. Militärbahn Banjalika-Doberlin

nach

Delle transit	Avricourt transit	Amanweiler transit
Francs pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens		
27,50	25,15	31,45

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des vom 1. Mai 1893 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen etc. nach Delle trs. etc. mit der Bestimmung nach Paris und weiter.

Wien, am 23. Dezember 1902. (32)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifes 39 B (Düngemittel etc.).

Die Gültigkeit des im Verbandsgütertarife, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 enthaltenen Ausnahmetarifes 39 B wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 verlängert.

Wien, am 30. Dezember 1902. (33)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz. Einführung direkter Frachtsätze im Verkehre zwischen Wien-Hauptzollamt und Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von Mode-, Konfektions- und Tapisseriewaren, ferner von Stoffen, Garnen, Bändern, Teppichen, Geweben, Bekleidungsstücken usw., welche Seide oder Wolle enthalten, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von oder nach	nach oder von Paris-La Villette-Douane und Reuilly — bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10 000 kg
	für jeden Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1000 kg	
Wien-Hauptzollamt . .	130,50	112,75

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarifteile I, Abteilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarifteile I, Abteilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

In Wien-Hauptzollamt obliegt das Auf- und Abladen den Parteien; in den französischen Stationen hingegen wird das Auf- und Abladen durch Organe der Bahnverwaltung bewerkstelligt.

Wien, am 19. Dezember 1902. (34)

K. K. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. Februar 1903 an treten durch den vom 1. Januar 1903 an gültigen Nachtrag VI zu dem Personen- und Gepäcktarif der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Januar 1900 hinsichtlich der Monatskarten, Schülerkarten und der Beförderung von Leichen im Übergange zwischen Vollspur- und Schmalspurbahnen Erschwerungen der Beförderungsbedingungen ein. worüber die Verkehrskontrole I hier Strehlner Strasse 1, Auskunft erteilt.

Dresden, am 31. Dezember 1902. (35)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

4. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von 96 000 kg Leitungsdraht, 780 kg Drahtseilen für Läutewerke, 10 000 kg Bronzedraht, 2 000 kg Kupferdraht, 3700 kg isolierter Draht, 46000 Porzellanisolatoren, 19000 Schraubenstützen, 1500 Abspannkonsolen und 3600 Ankerhaken für die Direktionsbezirke Hannover, Münster, Altona, Cassel und Erfurt am

Freitag, den 30. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbureau, Zimmer 129, hier Thielenplatz 4 abgegeben.

Hannover, den 28. Dezember 1902. (36)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 196 170 kg Bleiweiß, 4195 kg Zinkweiß, 28 240 kg Bleimennige und 500 kg Bleiglätte für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von ihr gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Bleifarben" versehen bis zum 10. Februar 1903, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 18. Februar 1903, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 23. Dezember 1902. (37)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 2. 7. Januar 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 1 des Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke bei.

Die Einschienenbahn nach der Bauart von A. Lehmann.

Von Professor **Alfred Birk** in Prag.

Der Gedanke der Einschienenbahn — der Eisenbahn mit einem einzigen Schienenstrange — ist nicht neu. Sein Vater ist Henry Robinson Palmer, der im Jahre 1821 eine „schwebende Bahn" vorschlug, deren Fahrbahn 2 bis 3 m über dem Boden lag und von einem hölzernen Gerüst getragen wurde. Im Jahre 1834 fand eine verbesserte Anordnung der Palmer'schen Bahn beim Festungsbau in Posen die erste Anwendung. Larmajant baute 1869 eine Bahn, bei der die Schiene nur wenige Millimeter über den Straßenkörper hervorragte und den Fahrbetriebsmitteln durch seitlich angebrachte, auf der Straße laufende Räder die erforderliche Standfestigkeit verliehen wurde.

Die neueren Vervollkommnungen der Einschienenbahn gehen durchweg von der Hochlage des Gleises aus: Stone, Meigs, Lartigue, Behr ordnen das Gleis — mehr oder weniger nach dem Vorbilde Palmers — auf Gerüsten oder Tragsäulen an und versehen die Fahrzeuge mit Führungsrädern oder lassen sie — wie Lartigue — bei Tieflegung des Schwerpunktes auf dem hochgelegten Gleise „reiten", wobei aber doch auch Führungsschienen nicht ganz entbehrt werden können. Ich verweise übrigens bezüglich näherer Angaben über das Wesen und die Bedeutung der einzelnen Bauarten auf die anregend geschriebene Abhandlung P. F. Kupkas über die Einschienenbahnen, die im Jahre 1889 in dieser Zeitung zur Veröffentlichung gelangte, und auf meine Besprechung der Einschienenbahn von Behr in der Österr. Eisenbahn-Ztg. 1898, Nr 1.

In jüngster Zeit hat sich die Einschienenbahn zur Schwebebahn ausgebildet. Die Fahrzeuge sind an dem hochliegenden Gleise aufgehängt. Die Anordnung, die der Bahnanlage eine große Schmiegsamkeit verleiht, hat sich zwischen Barmen und Elberfeld, wo die erste Bahn dieser Art erbaut wurde, bewährt und bildet die Grundlage für mehrere Entwürfe von Stadtbahnen, die gegenwärtig zur Ausarbeitung gelangen.

Die Einschienenbahn von A. Lehmann, die von der **Breitenseer Maschinenfabrik und Eisengießerei Lehmann & Leyrer** in Wien ausgeführt wird, greift in gewissem Sinne auf Larmajants Bauart zurück, wenigstens insofern, als die Fahrzeuge nicht aufgehängt werden, auch nicht reiten, sondern gleich den Fahrzeugen der Bahnen mit zweischienigen Gleisen auf die Fahrschiene mit ihren Rädern aufgestellt werden. Die Hochlage des Gleises ist also nicht mehr unerläßliche Voraussetzung für die Anwendung der Einschienenbahn, der infolgedessen ein größeres Gebiet der Verwendbarkeit gesichert erscheint, als dies bei der Beschränkung auf Hochbahnen der Fall ist. So eignen sich diese letzteren nur in sehr geringem Maße für Rollbahnen, Feld-, Wald-, Industriebahnen, überhaupt für tragbare Bahnen, wie solche für die Forst- und Landwirtschaft, für Fabriken, für das Kriegswesen, für Bauplätze, Steinbrüche usw. unentbehrlich sind. Aber gerade für diese Art von Bahnen hat das einschienige Gleis ganz besonderen Wert, weil es die Anordnung ungewöhnlich scharfer Bögen gestattet. Namentlich in Kesselhäusern, Fabrikräumen, Lagerhallen, auf Verladeplätzen muß das Gleis nicht selten um feststehende Gegenstände, z. B. Säulen, schlangenförmig herumgeführt werden, sodaß Bögen von nur wenigen Metern Halbmesser notwendig werden. In dieser Beziehung gestattet die Einschienenbahn jedenfalls die Wahl des Kleinstausmaßes.

So ist denn auch die Einschienenbahn von A. Lehmann zunächst für Feld- und Industriebahnen ausgebildet worden. Das Gleis solcher Bahnen wird aus breitfüßigen Schienen oder aus Rillenschienen gebildet; letztere empfehlen sich, wenn der Strang im Fußboden versenkt ist, in Pflaster oder in Beton liegt, also in Magazinen, Höfen, Kellern, Fabrikräumen; sie können aus zwei breitfüßigen Schienen durch Kupplung derselben oder aus einer für diesen Zweck besonders gewalzten Schiene mit zwei Laufflächen gebildet werden. Im ersteren Falle ruhen sie, gleich den einfachen breitfüßigen Schienen, auf eisernen Querschwellen von 300 mm Länge, auf denen sie durch Stahlklammern festgehalten werden; im zweiten Falle liegen sie auf hölzernen Langschwellen. Die Schienen erhalten

je nach der Bestimmung der Bahn als mehr oder weniger dauernde Anlage Längen von 1,5, 2 bis 6 m; zur Ausgleichung von Höhenunterschieden usw. dienen 1 m lange Schienenstücke.

Behufs Verbindung der Schienenelemente sind an einem Ende der Schiene zwei Hakenlaschen angenietet, die den Schienensteg umfassen und in eine eiserne Doppelklinke der Gegenschiene eingreifen; diese Klinke kann sich in einem Schlitz im Schienenstege etwas auf- und abbewegen, bildet sonach keinen unbedingt starren Festpunkt; es ist also trotz des sicheren Verschlusses in der Längsrichtung und trotz der Verhinderung seitlicher Verschiebung eine lotrechte Bewegung wenigstens in jenen Grenzen möglich, die es dem Gleise gestatten, sich den Unebenheiten des Bodens tunlich und leicht anzuschmiegen, sodaß auch steile Rampen erstiegen werden können.

Es bedarf kaum besonderer Erwähnung, daß Gleiseverbindungen aller Art und allen Bedürfnissen entsprechend in einfacher und handlicher Weise zu schaffen sind: Zungenweichen, Kletterweichen, Drehscheiben usw. An Stelle der Zungenweichen können auch die von Lehmann erfundenen Kletterbogenzungen treten, die mit Halbmessern von 2, 3 und 5 m ausgeführt werden und gegen die Enden zu Führungslappen mit halbrundförmigen Innenflächen besitzen; mit den abgeschrägten Sohlflächen liegen sie auf den Schienenfüßen auf und sichern dadurch die Zungen gegen das Umkippen, während die halbrundförmigen Innenflächen der Lappen es ermöglichen, die Zungen in jeder beliebigen Krümmung zu verwenden, leicht aufzulegen und wieder abzunehmen. Diese Kletterbogenzungen eignen sich daher hauptsächlich für flüchtige, oft zu verlegende Gleise.

Die schwierigste Aufgabe bildete der zweckmäßige und richtige Bau der einschienigen Wagen. Um den Schwerpunkt möglichst tief zu legen, sind die beiden hintereinander befindlichen Räder vor den Stirnseiten der Wagenkasten, außerhalb dieser, angeordnet, sodaß die Plattform des Wagens eine tiefe Lage erhält. Das Traggestell umfaßt bügelförmig die zwei Räder und ist dann nach beiden Seiten hin rechtwinklig ausgebogen; es bietet also der Plattform bezw. dem Wagenkasten eine sichere Stütze. Es wäre auch möglich gewesen, das Traggestell als schmalen Rahmen von einem Rad zum anderen gerade durchlaufend anzuordnen und die seitliche Unterstützung der Last durch Querträger zu bewirken. Hierdurch hätte aber das Gewicht des Wagens eine Vergrößerung erfahren, ohne daß eine höhere Tragfähigkeit erreicht worden wäre. An den Seitenrahmen sind Stützen angebracht, die um Schienenhöhe über das Gelände emporragen und bei geneigter Stellung des Wagens auf dem Erdboden aufruhen, dem Wagen also genügende Standfestigkeit verleihen. Diese Stützen wirken auch bremsartig und verhindern das Abrollen der Fahrzeuge auf geneigter Bahn.

Die Räder sind je nach der Form der Schiene an ihren Laufflächen mit Nuten oder Wülsten zur Verhütung von Entgleisungen versehen. Ihre Lagerung ist sehr sinnreich durchgeführt. Das Rad besitzt als Nabe eine Kugel, um die sich der Radkranz mit dem Kugelgehäuse bewegt. Die Bewegung des Kugelgehäuses um die Kugel erfolgt nur im Bogen; in der geraden Strecke dreht sich das ganze Rad samt Gehäuse mit der Nabenkugel um die festgelagerte Achse, wobei es gegen Seitenschwankungen durch halbrundförmige Stahlprismen versichert ist, die auf der Achse beiderseits beweglich angebracht sind und auf die sich das Kugelgehäuse rollend abstützt. Entsprechende kreisrunde Aussparungen im Kugelgehäuse, deren Größe sich nach dem kleinsten Bogenhalbmesser der Bahn richtet, erhöhen die Bewegungsfreiheit der Laufräder. In der Kugelnabe selbst ist eine kleine Ölkammer vorgesehen, die Achse und Kugelgehäuse mit Öl versorgt.

Die Vorteile dieser Bauart sind: Anwendbarkeit von Rädern mit verhältnismäßig großem Durchmesser ohne Beeinflussung der Tieflegung der Last selbst unter das Achsmittel und Anwendung von ungewöhnlich kleinen Bogenhalbmessern.

Für gewisse Zwecke, namentlich dort, wo die Räder um 90° drehbar sein müssen, werden die von Lehmann zuerst verwendeten Laufräder mit Radgabeln und Vertikallagern vorzuziehen sein. Hier laufen die Radachsen in nachstellbaren Kugellagern; die Bügel, in denen sie gelagert sind, sind lotrecht angeordnet und um lotrechte, mit Kugelführung ausgestattete Zapfen drehbar, sodaß sich die Räder auch um eine Vertikalachse in lotrechtem Sinne drehen können. Da der Drehpunkt unmittelbar über dem Achsmittel in der Richtung des Raddruckes liegt, so tritt die horizontale Drehung der Laufräder bei der geringsten Krümmung des Schienenstranges sofort ein. Die Bremsvorrichtung nebst dem federnd eingerichteten Bremsklotz ist mit dem Laufrade unmittelbar verbunden, sodaß sie alle wagerechten Drehungen des Rades mitmacht und bei jeder Stellung desselben in Wirksamkeit treten kann.

Die Führung und Herstellung des Gleichgewichtes bei der Fahrt erfolgt auf verschiedene Weise, je nach der Art der Förderung mit Menschen, Tieren oder mechanischen Motoren.

Die Zugvorrichtung für Handbetrieb besteht aus Lenkstäben nach Art der Abb. 1 oder aus einem seitlich in der Mitte des Wagens angebrachten bogenförmigen Tragbügel, der in

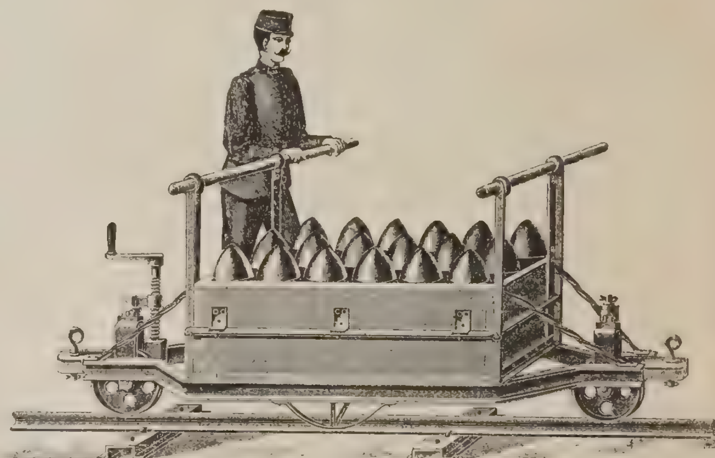


Abb. 1.

etwa mittlerer Hüfthöhe vom Erdboden eine Querstange besitzt, an der der Arbeiter angreift und sowohl die Last des Wagens ausgleicht, als auch gleichzeitig den Wagen fortbewegt. Für die Förderung mit Zugtieren ist dieser seitlich angebrachte Bügel derart geformt, daß er in entsprechender Höhe über den Rücken des Zugtieres greift und auf der anderen Seite in halber Bauchhöhe endigt; hier setzt in Gelenken eine Fußstütze an, die während des Stillstandes des Wagens herabgeschlagen wird, diesen stützt und das Zugtier also entlastet. An diesen Tragbügel ist das Zugtier mit Riemen, Seilen oder Ketten gespannt, die einerseits in Ösen, Haken oder Ringen in der Mitte und an den Seiten des Bügels hängen, anderseits an dem Sattelgurt, der um den Körper des Pferdes festgeschnallt ist, befestigt sind. Der Sattelgurt besitzt gegenüber dem gebräuchlichen Bauchgurte den Vorteil, daß er einen steten, gleichmäßigen Druck ausübt, an den sich das Tier leicht und rasch gewöhnt, sodaß es durch eine ab und zu auftretende größere Spannung nicht beunruhigt wird.

Mit der Einspannvorrichtung ist auch eine zweckmäßige Zugvorrichtung verbunden. Sie besteht aus einem Zugrahmen, der an der rückwärtigen Stirn des Wagengestells angebracht ist, bis auf Bügelmitte seitlich herausragt und mit dem Radgestell in fester Verankerung steht, aber ausgewechselt werden kann, sodaß er sich im Sinne der Fahrtrichtung stets rückwärts befindet. An diesem Rahmen ist ein in der Fahrtrichtung schrägstehender Bolzen, auf dem sich das Ortscheit auf- und abbewegt. Beim Anziehen des Pferdes schiebt sich das Ortscheit bis an den Anschlag des Zugrahmens hinauf, hebt diesen

und mit ihm das Wagengestell und gleicht sonach das Übergewicht der hervorstehenden Teile der Einspannungs- und Zugvorrichtung aus, wodurch eine Entlastung des Zugtieres bewirkt wird.

Für den mechanischen Betrieb wird in geeigneter Höhe über der Laufschiene an Jochen aus Holz oder Eisen eine Führungsschiene angebracht, an der die von den Fahrzeugen aufragenden Führungsstangen mit ihren Gleitgabeln leicht dahingleiten, während gleichzeitig eine vollkommene Standfestigkeit der Wagen erreicht ist. Die Gleitgabeln sind mit einem Kugelmechanismus versehen, sowohl in wagerechter Ebene drehbar und seitlich bewegungsfähig, als auch in lotrechtem Sinne verschiebbar, und können sich selbsttätig einstellen, wodurch Höhenunterschiede des Schienenstrangs ausgeglichen werden. Lange Wagen erhalten zwei Führungsstangen mit nachstellbaren Stahlkugeln in den Gleitgabeln. In dieser Form kann die Einschienenbahn als Bremsbergbahn vorteilhaft Anwendung finden. Das Seil wird oberhalb der Last an der Führungsstange des Wagens angekuppelt und überdies durch losehängende Seiltragstangen, die mittels Gleitgabeln an den Führungsschienen laufen, durchaus in entsprechender Höhe gehalten, sodaß bei endlosem Seilbetrieb die Haltestellen über dem Erdboden angelegt werden können. An die Bremsbergbahn kann sich unmittelbar eine einschienige Förderbahn anschließen.

Das Anwendungsgebiet der Einschienenbahn von A. Lehmann als Rollbahn wird dadurch erweitert, daß ihre Wagen auch ohne Schwierigkeiten für die Förderung auf zweischienigen Rollbahnen benutzt werden können. Sie werden zu diesem Zwecke an einer Stirnseite auf- und nach der zweiten Schiene hinübergehoben, wobei das auf der ersten Schiene verbliebene Rad in seinem Vertikallager als Drehpunkt dient, sodaß die Kraft eines Arbeiters zu dieser Umstellung hinreicht. In gleicher Weise wird ein zweiter Wagen gewendet und an den ersten angekuppelt. Man erhält auf diese Art einen vierrädrigen Wagen, der sich besonders zur Fortschaffung von Langholz und Schienen eignet. Da diese „doppelspurigen" Wagen leicht und schnell aus dem Gleis gehoben werden können, so sei hier auf deren Verwendbarkeit für den Bahnerhaltungsdienst ausdrücklich aufmerksam gemacht.

Auf einer Studienreise mit meinen Hörern war uns die Gelegenheit gegeben, in dem großen Fabrikhofe der Firma Lehmann & Leyrer in Wien die einschienige Roll- und Pferdebahn von A. Lehmann unter den verschiedenartigsten Anwendungsverhältnissen besichtigen zu können. Ich muß offen aussprechen, daß mich das Gesehene vollkommen befriedigte und ich es begreiflich finde, wenn Lehmanns Rollbahn in Fabriken, Magazinen, in der Landwirtschaft, bei den Militärverwaltungen usw. bereits ausgedehnter Verwendung sich erfreut.

(Schluß folgt.)

Der gegenwärtige Stand der Bauausführungen bei den Neubauten der Eisenbahnen Japans.

Von **F. Baltzer** in Tokio.

Nachdem infolge der ungünstigen Finanzlage in Japan im vergangenen Rechnungsjahre 1901/02 bei einer Anzahl der staatlichen Eisenbahnbauten eine wesentliche Einschränkung der Bauarbeiten hatte vorgenommen werden müssen, ist für dieses Jahr, 1902/03, ein etwas flotterer Fortgang der Bauausführungen zu verzeichnen, und besonders seitdem neuerlich eine auswärtige Staatsanleihe von 50 Millionen Yen in London erfolgreich untergebracht ist, steht zu erwarten, daß man die begonnenen und noch rückständigen Staats-Eisenbahnbauten des Landes nunmehr in etwas beschleunigtem Tempo ihrer Vollendung entgegenführen wird. Bei den Privatbahnen dagegen macht sich noch immer der Mangel an Kapital empfindlich geltend; auch die Reise des Engländers Sir William Bisset, über die früher in dieser Zeitung berichtet wurde (S. 958 in Nr 63 Jahrgang 1902), hat, wie es scheint, den erhofften Erfolg einstweilen noch nicht gehabt; die Neubautätigkeit ist daher bei den Privatbahnen gegenwärtig noch immer auf ganz vereinzelte Fälle beschränkt.

Mit Bezug auf unsere früheren Mitteilungen über die geplanten und begonnenen Neubauten bei den Staatsbahnen in Japan (vergl. Jahrgang 1900 dieser Zeitung Seite 423 und 439 und folgende, Nr 28 und 29) ist in betreff des gegenwärtigen Standes der Bauausführungen im einzelnen folgendes anzuführen:

1. Der Bau der Ou-Linie in Nordjapan, von Fukushima über Akita nach Aomori, 482,3 km, ist von beiden Enden aus kräftig gefördert worden, sodaß nur noch der mittlere Abschnitt von Oishida, nördlich Yamagata, bis Akita, etwa 197 km, herzustellen bleibt. Die nördliche Neubaustrecke Noshiro-Akita konnte am 15. Oktober 1902 dem Betriebe übergeben werden. Die früher gegründete Tsugaru-Privateisenbahngesellschaft, die zum Bau einer Querbahn nördlich der Station Kawabe, von Kidzukuri nach Kuroishi die Genehmigung erhalten hatte, ist im Oktober 1899 aufgelöst worden, da sie die Frist zur Herstellung der genehmigten Bahn hatte verstreichen lassen und keine Aussicht auf Verwirklichung des Bahnbaues bestand.

2. Die Zentralbahn (Chuo-Bahn) von Hachioji nach Shiojiri mit Verzweigung in nördlicher Richtung nach Shinonoi, südlich Nagano, zum Anschluß an die bestehende Shinyetsu-Staatsbahn, und in südwestlicher Richtung nach Nagoya, zum Anschluß an die Tokaido-Staatsbahn, ist in den weitaus schwierigsten Teilen der nördlichen und östlichen Verzweigung im wesentlichen als nahezu vollendet zu betrachten. Wie früher ausführlicher berichtet, sind die baulichen Schwierigkeiten infolge des gebirgigen Landes, das die Bahn hier durchschneidet, sehr bedeutend. Die nördliche Endstrecke konnte von Shinonoi bis zur Provinzialhauptstadt Matsumoto bereits am 15. Juni 1902 dem Verkehr übergeben werden; die weitere Betriebseröffnung bis zum Knotenpunkte Shiojiri steht in aller Kürze bevor. Auf der östlichen Zweiglinie Hachioji-Shiojiri ist mit dem glücklichen Durchschlage des 4647 m langen Sasagotunnels, der am 6. Juli 1902 erfolgte, die Fertigstellung der schwierigen Gebirgsstrecke von Hachioji nach Kofu bis zum Frühjahre 1903 sichergestellt; von Hachioji bis Torisawa, 33,8 km lang, wurde der Betrieb am 1. Juni 1902 eröffnet; die beiden Zufahrtsrampen, östlich und westlich des Sasagotunnels bis nach Kofu, waren im Sommer 1902 bereits bis auf die Verlegung des Oberbaus fertiggestellt. Die noch rückständige Strecke Kofu-Shiojiri ist wesentlich leichter und rascher auszuführen, als die vorgenannten Abschnitte, da sie keine so schwierigen und zeitraubenden Tunnelbauten enthält, wie jene. Am weitesten zurück ist noch die westliche Strecke Nagoya-Shiojiri, auf der der Betrieb seit dem 25. Juli 1900 von Nagoya aus nur erst bis Tajimi, 37 km weit, vordringen konnte; die anschließende Neubaustrecke, auf der die Bauarbeiten bereits seit längerer Zeit in Angriff genommen sind, geht bis zur Station Nakatsugawa ihrer baldigen Vollendung entgegen, sodaß hier wahrscheinlich noch im laufenden Rechnungsjahre der Verkehr eröffnet werden kann. Auf dem folgenden Abschnitte dagegen, von Nakatsugawa bis Shiojiri, sind wiederum so bedeutende Schwierigkeiten bei der Bauausführung zu überwinden, daß auf die Vollendung wohl kaum vor weiteren vier oder fünf Jahren gerechnet werden darf.

3. Die Inyo-Renraku-, d. h. Verbindungsbahn zwischen dem Sanyo- und Saninbezirke im Südwesten der Insel Hondo, geplant von Himeji über Tottori nach Yonago und Sakai, ist mit den an der Westküste gelegenen Strecken im Bau, und der westliche 36,6 km lange Abschnitt von Sakai über Yonago bis Mikuriya ist am 1. November 1902 dem Verkehr übergeben worden.

4. Die Kagoshimabahn, im südlichen Teil der Insel Kiushiu, durch die die südlichen Provinzen Satsuma und Ozumi den lange ersehnten Anschluß an das Bahnnetz des Landes erhalten sollen, ist seit Juli 1901 auf der Strecke von Kagoshima bis Kokubu mit 27,88 km im Betriebe; nördlich anschließend sollen demnächst weitere 23 km bis Yokogawa dem Verkehr übergeben werden. Die Bauarbeiten werden auch von dem nördlichen Endpunkte Yatsushiro aus, wo die Kiushiubahn anschließt, in südlicher Richtung vorgetrieben.

5. Die Zweigbahn zur Herstellung eines Eisenbahnanschlusses für den wichtigen Kriegshafen Kure, von der Sanyo-Bahnstation Kaidaichi, östlich Hiroshima, ausgehend, wird voraussichtlich innerhalb der planmäßig vorgesehenen Zeit, d. h. mit Ablauf des gegenwärtigen Rechnungsjahres, fertiggestellt werden. Die 20,2 km lange Bahn hat eine größte Steigung von 1:100 und schärfste Krümmungen von 300 m Halbmesser; sie enthält fünf kleinere Flußübergänge und acht Tunnel, wird also ziemlich kostspielig.

6. Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der neuen Flottenstation Maizuru an der Westküste von Südjapan und dem gegenwärtigen Endpunkte der Hankakubahn, Fukuchiyama, 32,17 km, wofür die Mittel durch den letzten Reichstag im März 1902 bewilligt wurden, ist bereits in Angriff genommen, und die Arbeiten, deren Gesamtkosten auf 4340000 Yen, das sind rund 283000 ℳ für 1 km, veranschlagt sind, sollen bis zum Jahre 1905 vollendet werden.

7. Die Arbeiten an der Hochbahn in Tokio, über die in Nr 5 S. 68 Jahrg. 1901 d. Ztg. berichtet wurde und zu der sämtliche Pläne und Einzelentwürfe von dem Verfasser dieser Mitteilungen aufgestellt wurden, sind gegenwärtig in der ganzen einstweilen geplanten Ausdehnung der Bahn von Shinsenza, südlich des Bahnhofs Shinbashi, bis nördlich hinter den Hauptbahnhof bei Yeirakucho in Angriff genommen, nachdem der Grunderwerb im allgemeinen vollendet ist. Der Fortschritt der Arbeiten im Rechnungsjahre 1901 war sehr gering; mit Rücksicht auf die durch die ungünstige Finanzlage gebotene Einschränkung der Bauausgaben wurde damals nur an dem südlichen Abschnitte bis einschließlich des Bahnhofs Karasumori gearbeitet, und erst in dem laufenden Rechnungsjahre sind die Arbeiten wieder auf der ganzen Linie aufgenommen worden. Eine empfindliche Erschwerung und Verzögerung hat sich zunächst für die Bauausführung aus dem Umstand ergeben, daß das Ministerium des Innern es unterlassen hat, rechtzeitig auf den Erwerb eines neuen Grundstücks Bedacht zu nehmen, um auf diesem den Ersatz für das alte Polizeiverwaltungsgebäude von Tokio zu schaffen, das in das Gelände des neuen Hauptbahnhofs fällt und daher abgebrochen werden muß. Man hatte wohl irrtümlicherweise angenommen, daß die tatsächliche Inanspruchnahme dieser Grundflächen für die Bauausführung sich noch länger hinzögern würde. Erst dem im Dezember 1902 zusammengetretenen Reichstage soll nunmehr eine Vorlage der Regierung wegen Anforderung der Mittel zu einem neuen Grundstücke und einem Neubau für das Polizeiverwaltungsgebäude zugehen, und es läßt sich schon jetzt übersehen, daß unter diesen Umständen die Bauarbeiten für die Hochbahn an der Stelle, wo sich zur Zeit noch das alte Geschäftsgebäude der Polizei befindet, in Jahresfrist schwerlich auch nur begonnen werden können. Dem Abbruche des alten Gebäudes und der Räumung der Baustelle muß selbstverständlich die Vollendung des Ersatzbaues und die Übersiedlung der Behörde in das neue Gebäude vorangehen. Es erscheint daher zweifelhaft, ob auf die Vollendung der zunächst geplante Strecke noch bis zum Schluß des Rechnungsjahres 1905 gerechnet werden darf. Die Aufstellung und Einhaltung einer hier so notwendigen, strengen und folgerechten Baudisposition scheint für derartige Ausführungen im Lande der aufgehenden Sonne einstweilen noch zu den Unmöglichkeiten zu gehören.

Eine flotte Bauausführung ist im vorliegenden Falle, selbst wenn die Mittel jederzeit in dem jeweilig erforderlichen Umfange zur Verfügung gestellt werden, völlig ausgeschlossen, weil die Neuheit der hier zu bewältigenden Aufgaben und insbesondere die an vielen Stellen überaus ungünstige Beschaffenheit des Baugrundes Schwierigkeiten mit sich bringen, denen die mit derartigen Arbeiten wenig vertraute japanische Bauverwaltung nicht gewachsen ist. Ein Stamm von hierfür geschulten Meistern und Arbeitern fehlt ebenso, wie es erfahrene, zuverlässige und gewissenhafte Bauunternehmer für die hier in Betracht kommenden Arbeiten noch nicht zu geben scheint, sodaß man seither für gut befunden hat, die Ausführung aller Gründungs-, Erd- und Maurerarbeiten unter eigener Verwaltung (in Regie) zu bewirken. Die Bauausführung wird dabei wohl recht kostspielig werden, da einerseits der japanische Bauarbeiter, besonders wenn er im Tagelohn arbeitet, sich nicht gerade besonders anzustrengen pflegt und da andererseits die Bauverwaltung nicht für nötig hält, sich die für derartige umfangreiche Arbeiten notwendigen vollkommeneren Baumaschinen, Geräte und mechanischen Hilfsmittel, wie sie dem heutigen Stande der Technik entsprechen, zu beschaffen. Auch mögen manche der zahlreichen Dienst- und Finanzvorschriften, mit denen man die Bewegungsfreiheit der japanischen Bauverwaltung eingeengt hat, sich in dieser Beziehung als besonders lähmend und hemmend geltend machen, ohne daß es gelingt, hierbei in Kürze Wandel zu schaffen. Der Grundsatz, daß auch bei derartigen Bauausführungen Zeit in den meisten Fällen Geld bedeutet, ist jedenfalls in Japan noch nicht zur Anerkennung gelangt.

Der ungeachtet der Erdbebengefahr zur Ausführung bestimmte gemauerte Viadukt für die viergleisige Hochbahn soll in Lichtweiten der Flachbögen von 8 und 12 m, je nach der Beschaffenheit des Baugrundes, hergestellt werden. Der Viadukt wird durch zahlreiche eiserne Überbauten für die Unterführung der städtischen Straßen, die unter den verschiedensten Winkeln die Bahn kreuzen, unterbrochen. Die Fundamente der Zwischen- und Endpfeiler des Viadukts werden durchgängig durch einen zwischen Spundwänden hergestellten Betonklotz von 1 bis 1,5 m Stärke gebildet, der fast durchgängig auf senkrecht oder (bei Endpfeilern) mit geringer Neigung eingerammten Kiefernholzpfählen ruht. Die Pfähle erhalten an einzelnen Stellen, wo der tragfähige Baugrund sehr tief liegt, Längen bis zu 15 m, und die Festigkeit des Betonkörpers wird vielfach durch ein einbetoniertes doppeltes Netz sich rechtwinklig kreuzender Flacheisenstäbe, die an den Kreuzungspunkten miteinander vernietet sind, verstärkt.

Die Pfähle werden überwiegend mit der Kunstramme eingetrieben, wobei meist 7 bis 8 Arbeiter an je einer Handwinde, häufig jeder mit nur einer Hand, drehen. Das angewandte Rammbärgewicht ist für die schweren Pfähle meist zu leicht und die Methode des Rammbetriebes erscheint äußerst unwirtschaftlich. Während beim langsamen Aufwinden des ausgelösten und herabgefallenen Rammbären jeder einzelne der 7 oder 8 Mann sich augenscheinlich möglichst wenig anstrengt, in der stillen Hoffnung, daß immer der andere wohl etwas mehr Kraft aufwenden möge, ertönt stets und ohne Rücksicht auf die Art der Umgebung weithin schallender Gesang, der bei keiner derartigen Arbeit in Japan fehlen darf; es ist eine tief eingewurzelte Vorstellung, daß, auch beim gemeinsamen Arbeiten an einer Winde, die Kraft des einzelnen erst mit Hilfe des Gesangs wirksam herauskomme, und man kann oft beobachten, wie einzelne hervorragende Sangeskünstler hierbei ihrer Lunge offenbar weit mehr zumuten, als für die Betätigung ihrer Muskelkraft auf die Dauer zuträglich sein kann. Der bauleitende japanische Ingenieur weist es weit von sich, gegen einen derartigen durch die Überlieferung geheiligten Brauch in „unhöflicher“ Weise einzuschreiten, selbst wenn er ihn für unzweckmäßig erkennen sollte. An einzelnen Stellen hat man die Handwinden durch alte Schiffshaspel, die mit Dampf betrieben werden, ersetzt, im allgemeinen aber wird mit den Handwinden gearbeitet, und die Leistungen des Rammbären sind unter diesen Umständen mehr wie bescheiden, denn ein Rammschlag erfolgt etwa nur alle 2 bis 3 Minuten. In ähnlich ursprünglicher Weise werden die Betonierungs-, die Wasserhaltungs- und Pumparbeiten betrieben, letztere mit Anwendung von Tret- oder Schöpfrädern, die durch einzelne Arbeiter in Gang gesetzt und erhalten werden, wie sie bei den künstlichen Bewässerungen der Reisfelder gebräuchlich sind. Beim Mauern wird mit anerkennswerter Sorgfalt verfahren; die Ziegelsteine werden meist von weiblichen Arbeitern in Wassertrögen genäßt und dann wie der Mörtel zur Verwendungsstelle getragen; dabei wird in der Regel jeder Maurer von seiner „besseren Hälfte“ bedient und unterstützt, sodaß man auf den Baustellen in Japan gewöhnlich etwa zur Hälfte weibliche, meist verheiratete Arbeiter sieht, jedenfalls viel mehr als bei uns! Auch bei den leichteren Rammarbeiten mit der Zugramme werden in großem Umfange Frauen und Mädchen beschäftigt, die hierbei natürlich gleichfalls ihre musikalischen Talente entwickeln; bei der Zugramme hat aber der Gesang seine Berechtigung, um eine gleichzeitige Betätigung der Kraft zu erzielen.

Gegenwärtig ist eine größere Anzahl von Pfeilergründungen bis zur Geländehöhe fertiggestellt, das aufgehende Pfeilermauerwerk dagegen hat man erst an einer einzigen Stelle in Angriff genommen; ein kurzer zwischen zwei Straßen enthaltener Viaduktabschnitt soll zunächst gewissermaßen als Muster oder Modell hergestellt werden, um danach das aufgehende Mauerwerk, die Wölbarbeit und die Vollendung einer größeren Viaduktstrecke im Zusammenhange an geeignete Bauunternehmer verdingen zu können.

Bei den eisernen Überbauten der Straßenunterführungen sollen durchweg Blechträger, zum Teil mit gußeisernen Zwischenstützen und freischwebend eingehängten Zwischenträgern, zur Anwendung kommen; die Fahrbahn soll durch Buckelbleche und schräge Seitenbleche zur Begrenzung des durchgehenden Kiesbettes gebildet werden. Man beabsichtigt, die Herstellung der Eisenbauten den Brückenbauanstalten des Landes zu übertragen, die allerdings das Rohmaterial hierzu wohl zum größten Teile noch vom Auslande werden beziehen müssen. Ob die wenigen in Japan überhaupt bestehenden, leistungsfähigeren Fabriken imstande sein werden, die immerhin nicht ganz einfachen Eisenbauten der Hochbahn in einwandfreier Weise auszuführen, scheint mir zweifelhaft; man sollte einen derartigen Versuch lieber mit anderen eisernen Überbauten anstellen, die keinerlei Schwierigkeiten und Besonderheiten aufweisen. Die Abmessungen für alle Formeisen und Walzträger sind unter Zugrundelegung der Tabelle der deutschen Muster für Walzeisen bestimmt, auch die Maße in den Zeichnungen abweichend von dem seitherigen Brauch in Japan nicht in englischem Maß, sondern im metrischen System festgesetzt. Nur mit Rücksicht auf das in den Magazinen vorzuhaltende Ersatzmaterial an Nieten, Bolzen und dergl. wurde bestimmt, daß die Stärken hierfür wie seither nach englischem Maß festgelegt werden, damit nicht so viel verschiedene Formen vorrätig gehalten zu werden brauchen.

Hinsichtlich der Bauausführung ist noch zu erwähnen, daß aus Anlaß des Baues der Hochbahn die freie Strecke südlich vor der auf den künftigen Viadukt hinaufführenden Rampe (1 : 110) auf eine Länge von rund 800 m bis zu einer kleinen Kanalbrücke, Kanasugibashi, in ihrem Höhenplane durchgreifend geändert und verbessert worden ist. Hier lag früher südlich vor dem Bahnhofe Shinbashi eine ziemlich tiefe Einsattlung, von der aus die Linie nach beiden Seiten hin nördlich mit 1 : 360, südlich mit 1 : 220 anstieg. Um das unnütze, hierdurch bedingte verlorene Gefälle in der Linie zu beseitigen und die Rampenlänge, die für die Überleitung der Bahn auf den Viadukt notwendig wird, möglichst abzukürzen, wurde der Höhenplan so geändert, daß die Schienenhöhe von der Kanalbrücke an bis zum Fußpunkte der Rampe beibehalten ist, die zum Viadukt hinaufsteigt; die Verbindung mit dem ein wenig tiefer liegenden Bahnhofe Shinbashi, der künftig nur noch als Güter- und Werkstättenbahnhof dienen wird, erfolgt von hier durch eine kurze mit 1 : 120 geneigte Rampe. Die Gleise der Tokaidobahn und das dritte Gleis für die Züge der westlichen Ringbahn von Tokio (Shinbashi-Akabane) sind bereits in die höhere Lage gebracht und mittels einer zeitweiligen Rampe mit der tieferen Schienenlage des Bahnhofs Shinbashi verbunden. Diese Hebung der Gleise, die am Punkte der tiefsten Einsattlung der früheren Linie 1,83 m ausmacht, gestattet nunmehr an Stelle des früher bestehenden Schienenüberganges eine Tunnelverbindung unter der Bahn, nach dem an der Ostküste gelegenen kaiserlichen Sommresidenzschlosse, dem Hama-Rikyu, herzustellen. Diesem gegenüber soll hier später eine nur für den Ortsverkehr dienende Haltestelle Hamamatsu im Zuge der Stadtgleise angelegt werden, für die also die frühere Gleislage am Fuße der mit 1 : 220 geneigten Rampe sehr ungünstig gewesen wäre. Die Haltestelle wird einen zum Teil überdachten Bahnsteig zwischen den beiden entsprechend auseinandergezogenen Stadtgleisen erhalten, der am nördlichen Kopfende durch eine unter dem ersten Gleis hindurchführende Treppe von der Stadtseite aus schienenfrei zugänglich gemacht wird; das Empfangsgebäude in einfachster Ausführung, nur aus Flurhalle, Fahrkartenverkauf und Stationsdienstraum bestehend, soll seinen Platz oben auf dem Bahnkörper zwischen den beiden Gleisen, am nördlichen Bahnsteigende, oberhalb der Treppenausmündung erhalten; die Gesamtanordnung ist dem Beispiele der Vorortstation Schmöckwitz (Eichwalde) an der Berlin-Görlitzer Eisenbahn nachgebildet. Die Bauausführung für die Höherlegung der Gleise und die Herstellung des Tunnels unter diesen ist gegenwärtig zum größten Teil vollendet; die Anlage der Haltestelle selbst soll späterer Zeit, etwa nach der Eröffnung des Stadtbahnverkehrs auf der Hochbahn, vorbehalten bleiben.

Die schwebende Frage wegen Fortführung der Hochbahn durch die Stadt in nördlicher Richtung bis zum Nordbahnhof Uyeno, der Endstation der Nipponbahn, befindet sich auch heute noch auf demselben toten Punkte wie früher, als hierüber berichtet wurde. Die Nipponbahn zeigt keinerlei Interesse an der Angelegenheit, die ihr zunächst finanzielle Opfer auferlegen würde; die Staatsregierung aber trägt Bedenken, wegen Anforderung der Mittel jetzt an den Reichstag heranzutreten. Man befürchtet die ablehnende Haltung zahlreicher Abgeordneten, die landwirtschaftliche Bezirke vertreten und wenig geneigt sind, Gelder zu bewilligen, die, bei oberflächlicher Betrachtung, nur der Stadt Tokio und ihren Bewohnern zugute kommen würden. Es erübrigt hiernach also nur, eine Lösung dieser Schwierigkeiten von einer späteren Zukunft zu erhoffen. Bemerkenswert ist übrigens, daß die Nipponbahn vor einiger Zeit mit der schon seit langem beschlossenen Bauausführung der 5,4 km langen Strecke Tabata-Sugamo-Mejiro im Nordwesten von Tokio tatsächlich begonnen hat, durch deren Ausbau die bestehende westliche Gürtelbahn von Shinbashi über Shinagawa und Shinjiku nach Akabane zu einer geschlossenen Ringbahn wird, sofern man nur den rückständigen nördlichen Teil der Hochbahn vom Hauptbahnhofe bis Uyeno noch herstellt. (Vergl. den Lageplan von Tokio, Seite 1228 des Jahrg. 1899 im Archiv für Eisenbahnwesen.) Die Ausführung der Strecke ist auf 460 000 Yen, das sind rund 179 000 ℳ für 1 km, veranschlagt.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Mit der Neuordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung** sollte nach einer Zeitungsmeldung eine kürzlich im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin stattgehabte Konferenz sich beschäftigt haben. Es hätte sich dabei um die Bildung von größeren Generaldirektionen und die Verwandlung der jetzigen Eisenbahndirektionen in Betriebsdirektionen gehandelt. Wir hatten dieser offensichtlich unrichtigen Mitteilung keine Beachtung geschenkt und erwähnen sie auch heute nur, weil die Berl. Korresp. sich zu einer Richtigstellung veranlaßt sieht, indem sie schreibt: „Die Meldung beruht auf müßiger Erfindung. Die im April 1895 in Wirksamkeit getretene Verwaltungsordnung der Staatseisenbahnen bewährt sich fortgesetzt gut.“

— **Sammelfahrkarten.** Wir haben in Nr 31 S. 469 Jahrgang 1900 d. Ztg. eine Mitteilung über die bei den preußischen Staatsbahnen bestehende Einrichtung der Sammelfahrkarten gebracht, wonach die Fahrkarten eine Anzahl verschiedener Bestimmungsstationen aufgedruckt erhalten und dadurch eine Verringerung der Zahl der aufliegenden Fahrkarten erreicht wird. Diese Sammelkarten wurden bisher nur für die III. und IV. Klasse zur einfachen Fahrt in Personenzügen und für Militärpersonen ausgegeben. Nach einem neuerliche Erlasse des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat sich die Einrichtung im allgemeinen gut bewährt, und das Verfahren kann zur Verringerung des Fahrkartenbestands und zur Vereinfachung der Buchungsarbeiten nunmehr auf sämtliche übrigen einfachen Fahrkarten für Schnell- und Personenzüge und auf Hundekarten ausgedehnt werden, wenn sonst die Voraussetzungen des die Einrichtung genehmigenden früheren Erlasses dazu vorliegen.

— **Über die Zulässigkeit des Widerrufs bei Kreuzungen von Kleinbahnen mit Eisenbahnstrecken** enthält ein im letzten E.-V.-Bl. veröffentlichter Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten Anordnungen, deren wesentlichen Inhalt wir nachstehend mitteilen. Es war in einem einzelnen Fall das nach § 8 Abs. 3 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 erforderliche Einverständnis der Eisenbahnbehörde zur Kreuzung einer dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 unterworfenen Eisenbahnstrecke durch eine mittels Bauwerkes darüber hinwegzuführende Kleinbahn von dem Vorbehalt des Widerrufs abhängig gemacht worden. Obwohl der Kleinbahnunternehmer die Annahme der Bedingung des Widerrufs verweigert hatte und ein zwingender Grund, diese Bedingung aufrecht zu halten, nicht vorlag, hatte die zuständige Königliche Eisenbahndirektion geglaubt, dennoch daran festhalten zu müssen. Es soll nun in Zukunft in dem über eine derartige Frage zu erstattenden Bericht auch angegeben werden, ob und aus welchen besonderen Gründen es für gerechtfertigt erachtet wird, die Zulassung der Kreuzung von dem Vorbehalt des Widerrufs abhängig zu machen. Dies würde z. B. der Fall sein, wenn die Änderung der von der Kleinbahn berührten Kleinbahnanlagen in Aussicht steht oder wenn der dauernden Zulassung einer Schienenkreuzung aus Gründen der Betriebssicherheit Bedenken entgegenstehen sollten, es aber auf Antrag des Kleinbahnunternehmers angängig erscheint, die erforderliche Herstellung der Unter- oder Überführung noch für einige Zeit zu verschieben. Der Minister bemerkt hierzu, daß bei der gesetzmäßigen Feststellung der Kreuzungspläne im allgemeinen nur davon ausgegangen werden kann, daß für die dauernden Bedürfnisse derjenigen Kleinbahnunternehmen, deren Bedeutung für das öffentliche Wohl die Verleihung des Enteignungsrechts rechtfertigen würde, auch dauernde Rechtszustände geschaffen werden müssen, in dem Sinne, in dem dies bei Unternehmen dieser Art überhaupt geschieht. Der Prüfung des einzelnen Falles muß es vorbehalten bleiben, ob etwa nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen die Kreuzung nur widerruflich gestattet werden könne. Sollte im Laufe der Zeit das öffentliche Interesse die Änderung eines Kleinbahnplanes erforderlich machen, nach welchem die dauernde Kreuzung durch eine Kleinbahn ohne Widerruf zugelassen war, so ist darüber nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften zu entscheiden.

Mit Rücksicht auf die hohe Bedeutung, welche die dauernde oder zeitweilige Zulassung von Schienenkreuzungen für die Betriebssicherheit hat, macht der Minister es den Eisenbahndirektionen zur Pflicht, bei der Beurteilung dieser Fragen mit der größten Vorsicht zu verfahren, und bestimmt zugleich, daß vor Ausübung eines vorbehaltenen Widerrufs stets über die Sach- und Rechtslage an ihn zu berichten ist.

— **Der Neubau des Stettiner Bahnhofs in Berlin** naht sich seiner Vollendung. Die Vereinigung der beiden Riesenhallen des Bahnhofs ist noch zum Schluß des alten Jahres erfolgt. Nachdem das Mauerwerk der alten Bahnsteighalle durchbrochen und pfeilerartig ausgebaut, der Anbau der neuen Halle überdacht ist, sind nunmehr beide Hallen freigegeben. Sie besitzen zusammen die Riesenfront von 80 m und bilden die größte überdachte Bahnhofsfläche Berlins. Nicht weniger als

8 Bahnsteige mit 17 Gleisen vermitteln den Verkehr der Bahnstrecken der Stettiner, Nord- und Kremmener Bahn. Auch die Vorhalle des Neubaues ist so weit fertig gestellt, daß die beiden Vestibüle durch drei breite Durchgänge miteinander verbunden werden konnten.

— **Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn.** Da das Grundkapital in der Generalversammlung vom 22. Dezember 1902 nicht in der zur gültigen Abstimmung über den Verhandlungsgegenstand erforderlichen Höhe vertreten gewesen ist, werden die Aktionäre der Gesellschaft gemäß § 51 unter b des Statuts erneut zu einer außerordentlichen Generalversammlung zum 17. d. M. nach Danzig eingeladen, um über das Angebot der königlichen Staatsregierung wegen Ankaufs der Bahn und über die Auflösung der Gesellschaft Beschluß zu fassen.

Nach § 51 unter b des Statuts kann in dieser außerordentlichen Generalversammlung von den anwesenden Stimmberechtigten ohne Rücksicht auf die Höhe des von ihnen vertretenen Grundkapitals ein gültiger Beschluß gefaßt werden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Dezember 1902 in 12 Arbeitstagen 208 159 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 347 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 188 431 und auf den Arbeitstag 15 703 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Jahres 1901 bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Dezember 1902 auf den Arbeitstag 1644 und im ganzen 19 728 Doppelwagen oder 10,4 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Dezember 1902: 30 790 Doppelwagen gegen 28 613, in Oberschlesien 82 404 Doppelwagen gegen 65 655 und in den drei Bezirken zusammen 321 353 Doppelwagen gegen 282 699 und war demnach im Saarbezirk 2177 Doppelwagen oder 7,6 %, in Oberschlesien 16 749 Doppelwagen oder 25,5 % und in den drei Bezirken zusammen 38 654 Doppelwagen oder 13,7 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat Dezember 1902 stellt sich der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 417 137 Doppelwagen gegen 385 420, im Saarbezirk auf 62 379 Doppelwagen gegen 57 754, in Oberschlesien auf 162 172 Doppelwagen gegen 137 963 und in den drei Bezirken zusammen auf 641 688 Doppelwagen gegen 581 137 und betrug demnach im Ruhrbezirk 31 717 Doppelwagen oder 8,2 %, im Saarbezirk 4625 Doppelwagen oder 8,0 %, in Oberschlesien 24 209 Doppelwagen oder 17,5 % und in den drei Bezirken zusammen 60 551 Doppelwagen oder 10,4 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks im Jahre 1902 beträgt im Ruhrbezirk 4 808 796 Doppelwagen gegen 4 830 832, im Saarbezirk 722 891 Doppelwagen gegen 708 829, in Oberschlesien 1 747 661 Doppelwagen gegen 1 790 669 und in den drei Bezirken zusammen 7 279 348 Doppelwagen gegen 7 330 330 und ist demnach im Ruhrbezirk 22 036 Doppelwagen oder 0,5 % geringer, im Saarbezirk 14 062 Doppelwagen oder 2,0 % höher, in Oberschlesien 43 008 Doppelwagen oder 2,5 % und in den drei Bezirken zusammen 50 982 Doppelwagen oder 0,7 % niedriger als im Jahre 1901.

— **Eine neue Freifahrtordnung für die bayerischen Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt** ist mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums am 1. d. M. in Kraft getreten und hierdurch die bisherige Instruktion über die taxfreie Benutzung der bayerischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1880 mit allen Ergänzungen, Nachträgen und Vollzugsbestimmungen, soweit sie nicht ausdrücklich aufrecht erhalten werden, außer Geltung gesetzt worden.

Die der neuen Freifahrtordnung als § 1 vorangedruckten „Allgemeinen Bestimmungen“ enthalten in drei Absätzen folgendes: a) Zur unentgeltlichen Benutzung der bayerischen Staatseisenbahnen sowie der bayerischen Dampfschiffe auf dem Bodensee sind, abgesehen von dem im Fahrberichte vorgetragenen Personal, nur diejenigen Personen berechtigt, welche sich im Besitze eines der in § 24 ausführlich aufgezählten Freifahrtausweise befinden. b) Zuwiderhandelnde werden unbeschadet der etwa veranlaßten strafgerichtlichen Verfolgung nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung wie Reisende ohne gültige Fahrkarte behandelt; gegen Angehörige der bayerischen Verkehrsanstalten tritt außerdem disziplinare Ahndung und unter Umständen Entziehung der Freifahrtvergünstigung ein. c) Wer einen Freifahrtausweis an Nichtberechtigte überläßt oder die mißbräuchliche Benutzung eines Freifahrtausweises ermöglicht, hat gleichfalls die Entziehung der Freifahrtvergünstigung sowie disziplinare Beahndung, nach Umständen strafgerichtliche Verfolgung, zu gewärtigen.

Die sich daran anschließenden weiteren 31 Paragraphen verbreiten sich sodann des näheren über nachstehendes: § 2. Personal der Staatseisenbahnverwaltung bei dienstlichen Reisen; § 3 desgleichen bei außerdienstlichen Reisen; § 4. Personal der Posten und Telegraphen bei dienstlichen und § 5 bei außerdienstlichen Reisen; § 6. Pensionierte Beamte und Bedienstete der Staatseisenbahnverwaltung, dann Familienangehörige der Verkehrsanstalten; § 7. Fahrten des Personals zwischen Wohnort und Dienstort; § 8. Vereinsversammlungen sowie Teilnahme des Personals an Feierlichkeiten und Beerdigungen von Angehörigen der Verkehrsanstalten; § 9. Fahrten zum Arzt oder zur Aufnahme in eine Heilanstalt, dann Beförderung von Arzneien und Heilmitteln; § 10. Fahrten zum Besuche des Gottesdienstes und § 11 zum Schulbesuch; § 12. Fahrten behufs Lebensmittelbeschaffung durch einen Familienangehörigen oder einen Dienstboten; § 13. Fahrten zum Gebrauche von Erfrischungsbädern in den Sommermonaten; § 14. Freier Verzug bei Wechsel des Dienstortes; § 15. Freifahrt des Zoll- und Steuerpersonals zu Reisen im Dienste und im Urlaubsfalle; § 16. Freifahrt für Unternehmer, Gewerbemeister und deren Leute, welche Arbeiten für die Staatseisenbahnverwaltung auszuführen haben; § 17. Freifahrt der Mitglieder der bayerischen Kammer der Reichsräte und jener der Abgeordneten, dann der Mitglieder des Reichstages, der Mitglieder des bayerischen Eisenbahnrates sowie der an den Sitzungen der ständigen Tarifkommission teilnehmenden Mitglieder des Ausschusses der Verkehrsinteressenten; § 18. Freifahrt hilfsbedürftiger Angehörigen deutscher Bundesstaaten und Rußlands; § 19. Bestimmungen über sonstige besondere Freifahrtbewilligungen, wie z. B. für Rentenansprecher zur Teilnahme an der Verhandlung ihrer Unfallsache vor dem Schiedsgerichte oder dem Landesversicherungsamte, dann zur Beförderung von Feuerwehren, Ärzten, Rettungsmannschaften oder anderer Hilfe bei größeren Bränden, Unglücksfällen oder sonstiger gemeiner Gefahr oder von Verunglückten und dergleichen; § 20. Bestimmungen über die den verschiedenen Beamten-und Bedienstetenklassen zustehenden Wagenklassen und § 21 Bestimmungen über Benutzung der Expreß- bezw. Durchgangszüge mit Freifahrtausweisen; § 22. Frachtfreie Abfertigung von Reisegepäck; § 23. Benutzung reiner Güterzüge, Betreten der Bahnanlagen, Mitfahren auf der Lokomotive seitens der Inhaber von Freifahrtausweisen; § 24 führt die verschiedenen Arten der Freifahrtausweise auf und § 25 bestimmt die Ausstellung des Inhalts derselben; § 26 regelt die Zuständigkeit der Ausstellung der verschiedenen Freifahrtausweise durch die Generaldirektion selbst und die unterstehenden Dienststellen; § 27 betrifft die Form der Gesuche um Freifahrtbewilligung; § 28 benennt die Verzichnisse, welche die zur Ausfertigung von Freifahrtausweisen ermächtigten Dienststellen über deren Ausfertigung zu führen haben und § 29 enthält die angeordneten Kontrollvorschriften; § 30 handelt von der Gewährung freier Fahrt auf den bayerischen Bodenseedampfbooten und endlich § 31 und 32 von der Freifahrt Angehöriger fremder Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen auf den bayerischen Staatsbahnen und den bayerischen Bodenseedampfbooten und umgekehrt. — Sieben der neuen Freifahrtordnung angefügte Anlagen enthalten einzelne nähere Verordnungen bezw. Erlasse, auf welche in den entsprechenden Paragraphen jeweils hingewiesen ist.

— **Weihnachtsfeier des Danziger Eisenbahnvereins.** Dieser Verein hatte infolge Anregung der Frau Eisenbahndirektions-Präsident Heinsius am 21. Dezember 1902, Nachmittags zum erstenmale eine Weihnachtsfeier in dem festlich geschmückten Saale des Gasthauses „Zur Ostbahn“ in Ohra veranstaltet. Zu ihr hatten sich Präsident Heinsius und fast sämtliche höhere Beamte der Eisenbahndirektion und Inspektion mit ihren Damen sowie außerdem eine große Anzahl Beamte aller Grade und Eisenbahnarbeiter mit ihren Familienangehörigen eingefunden. Wohl 1200 Erwachsene und Kinder füllten den geräumigen Saal mit seinen Nebenräumen. Zu beiden Seiten der Bühne waren prächtige Weihnachtsbäume aufgestellt, die im hellsten Kerzenschein erglänzten. Bereits zwei Tage zuvor war dieser Feier im Inspektionsgebäude am Hauptbahnhofe eine Beschenkung von 116 Kindern (Knaben und Mädchen), hilfsbedürftiger Witwen früherer Arbeiter und unterer Beamten der Verwaltung sowie auch einiger Bahninvaliden in hohem Lebensalter im Beisein einer aus Damen und Herren unter dem Ehrenvorsitz der Frau Präsident Heinsius gebildeten Kommission, welche die Auswahl der zu beschenkenden Familien getroffen und die Einkäufe der Geschenke besorgt hatte, voraufgegangen. Die Mittel hierzu waren durch eine reichlich ausgefallene Sammlung freiwilliger Beträge unter der Eisenbahnbeamtenschaft Danzigs und der Vorortstrecken aufgebracht. Die Kinder wurden mit nützlichen Sachen (Anzügen, wollenem Unterzeug, Kleidern, Schuhzeug usw.), die Invaliden mit Geldbeträgen und daneben teilweise auch mit

Naturalien (Kaffee, Zucker usw.) reichlich beschenkt. Die eigentliche Feier, bei welcher ein aus musikverständigen Eisenbahnern gebildetes Orchester den instrumentalen Teil des Programms ausführte, wurde durch einen Musikvortrag eingeleitet, worauf von der Festversammlung das bekannte Weihnachtslied „Es ist ein Ros' entsprungen" gesungen wurde. Dann folgte ein schön gelungener Vortrag eines Weihnachtsgedichtes durch die Tochter eines Arbeiters, worauf Konsistorialrat Reinhard eine wirkungsvolle Ansprache hielt, in der er u. a. auch der Weihnachtsfeste gedachte, die in Danzig in schwer bedrängter Zeit, zu Anfang des vorigen Jahrhunderts, gefeiert wurden. Neben verschiedenen Gesängen und Musikvorträgen wurde ein Weihnachtsfestspiel „Knecht Ruprecht" von Arbeiterkindern recht nett aufgeführt. Bei einem flottgespielten Einakter „Eine Weihnachtskiste" wurden an sämtliche Kinder sogenannte „bunte Düten" verteilt, was unter der Kinderwelt große Überraschung und Freude hervorrief. Den Schluß der Festlichkeit bildete der Tanz. Das Fest, dessen Anordnungen vom Verkehrsinspektor Bütow in schönster Weise getroffen waren, darf als wohlgelungen bezeichnet werden.

— **Personalnachrichten**. Im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Geheime Baurat Clausnitzer, bisher in Elberfeld, als Oberbaurat (auftrw.) zur Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., der Regierungs- und Baurat Stündeck, bisher in Frankfurt a/M., als Mitglied zur Eisenbahndirektion in Elberfeld, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Meyer, bisher in Essen, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion nach Jülich, der Regierungsassessor Dr. Seydel, bisher in Breslau, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion 2 nach Cassel.

Verliehen ist: den Regierungs- und Bauräten Leitzmann in Hannover die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst und Traeder in Posen die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, sowie dem Regierungsassessor Marx in Magdeburg die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst; ferner den Eisenbahn-Bauinspektoren Friedrich Müller in Thorn die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion daselbst, Lenz in Dortmund die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte I daselbst und Oppermann in Salbke die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Werkstätteninspektion daselbst.

Ernannt sind: zu Eisenbahn-Bauinspektoren die Regierungsbaumeister Otto Müller in Elberfeld, Meissel in Halle a/S. und Eichemeyer in Hannover; — zu Regierungsbaumeistern: die Regierungsbauführer Andreas Hansen aus Flittard, Kreis Mülheim a/Rhein (Eisenbahnbaufach), Rudolf Jaeschke aus Mittelneuland, Reg.-Bez. Oppeln, und Ferdinand Reepe aus Perleberg, Reg.-Bez. Potsdam (Maschinenbaufach), ferner der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Adolf Teutschbein in Nienburg zum Oberlehrer an der Königlichen Baugewerkschule daselbst, der Eisenbahnrechnungsrevisor Schütz in Bromberg zum Eisenbahnrechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion daselbst sowie der Eisenbahn-Hauptkassenkassierer, Rechnungsrat Retzlaff in Bromberg zum Eisenbahn-Hauptkassenrendanten bei der Eisenbahndirektion daselbst.

Zur Beschäftigung überwiesen sind: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Wienecke der Eisenbahndirektion in Berlin und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Davidsohn der Eisenbahndirektion in Kattowitz.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist erteilt: dem Regierungsrat Schwabach, Mitglied der Eisenbahndirektion in Elberfeld, unter Verleihung des Charakters als Geheimer Regierungsrat; dem Eisenbahn-Hauptkassenrendanten Rechnungsrat Regendanz in Mainz sowie den Regierungsbaumeistern Fritz Krey in Leipzig (Ingenieurbaufach), Max Schubert in Berlin (Eisenbahnbaufach), Heinrich Meyer in Kattowitz, Sigismund Weißenburger in Gera, Anton Kümmel in Stettin, Heinrich Mehlis in Berlin und Georg Simony in Königsberg i. Pr. (Maschinenbaufach).

Pensioniert: Rechnungsrat Heidenreich, Eisenbahn-Hauptkassenrendant bei der Eisenbahndirektion in Bromberg. — Gestorben: Eisenbahndirektor Hinrichs, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau.

Österreich.

— **Südbahn.** Die Berechnungen, welche von der Direktion der Südbahn in betreff des bei den letzten Pariser Besprechungen von den französischen Prioritätenbesitzern vorgelegten Planes zur Gesundung des Unternehmens über den Geldbedarf desselben bis 1917 angestellt worden sind, gelangten kürzlich zum Abschluß, und wurde das umfangreiche Material dem Kurator ausgehändigt. Am 3. d. M. hat die erste Besprechung des Kurators und der Vertrauensmänner in dieser Angelegenheit stattgefunden. Der Vorschlag geht von der Voraussetzung aus, daß in den Jahren 1902 bis 1916 rund 148 000 3 prozentige Obligationen getilgt werden, und zwar in den Jahren 1902 bis 1911 zusammen 20 000 Stück, 1912 bis 1916 zusammen 128 000 Stück. Gegenüber dem bisher geltenden Tilgungsplan würde sich durch die beabsichtigte Verminderung der Tilgung ein Rückstand von 325 000 Stück ergeben, der vom Jahre 1917 an nachzuholen wäre. In den Jahren 1917 bis 1958 wären für die verstärkte Tilgung jährlich 70 000 000 Fr. erforderlich. Nach den Berechnungen der Südbahn würde sich dieser jährliche Tilgungsbetrag nur auf etwa 69 600 000 Kr. stellen. Die Berechnungen der Südbahn, welche dem Kurator und den Vertrauensmännern übermittelt wurden, enthalten eine Übersicht der voraussichtlichen finanziellen Gestaltung in den Jahren 1902 bis 1917, in dem ein Voranschlag der Einnahmen, der Ausgaben, des Erfordernisses für die Investitionen und des Kaufschillings aufgestellt und eine vergleichende Studie über die Ersparnisse nach den neuen und den alten Vorschlägen gemacht worden ist. Die Besprechungen führten zunächst zu keiner Beschlußfassung und werden fortgesetzt werden.

— **Neue Anleihe der Böhmischen Nordbahn.** Im Eisenministerium haben kürzlich Besprechungen in Angelegenheit der Böhmischen Nordbahn ihren Anfang genommen. Es handelt sich zunächst um die Feststellung der Konzessionsbedingungen für die Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz, deren Bau von der Regierung gewünscht wird, und um die von der Nordbahn selbst angestrebte Lokalbahn Zwickau-Gabel sowie um die Art der Geldbeschaffung. Ursprünglich hatte die Verwaltung der Böhmischen Nordbahn die Absicht, eine 3,5 prozentige Anleihe im Betrage von 57 500 000 ℳ auszugeben, von welcher Summe ungefähr 41 000 000 ℳ zur Konvertierung der 4 prozentigen Anleihe von 1882 und der Rest für Investitionszwecke hätten verwendet werden sollen. Schon in der Generalversammlung vom 20. Mai 1896 wurde die Aufnahme einer 3,5 prozentigen Goldanleihe von 22 000 000 Gulden beschlossen. Nunmehr aber hat die Böhmische Nordbahn den Plan fallen lassen und gedenkt eine Anleihe von nur 15 000 000 ℳ in 3,5 prozentigen Obligationen aufzunehmen. Aus dem Erlöse dieser Anleihe soll zunächst die Rückerstattung der für Investitionszwecke aufgenommenen schwebenden Schuld von rund 8 000 000 Kr. erfolgen; der Rest soll zur Bestreitung des Investitionsbedarfs, darunter für den Bau der beiden geplanten Lokalbahnen — die Baukosten für diese sind mit rund 4 000 000 Kr. veranschlagt — verwendet werden, und der Rest bliebe als Rücklage für künftig notwendige Investitionen.

— **Fahrpreisbegünstigungen bei den österreichischen Staatsbahnen.** Zu den mühevollen Arbeiten, welche die Durchführung des Fahrkartensteuergesetzes bei den einzelnen Bahnverwaltungen erheischte oder veranlaßte, zählt auch die durchgreifende Änderung der Fahrbegünstigungsnormen, welche sich im Hinblick auf die durch dieses Gesetz für die Anweisungen zur freien Fahrt und zur Fahrt zu ermäßigtem Preise neu eingeführte Stempelgebühr als notwendig herausstellte. In den letzten Tagen wurde im Eisenbahnministerium nach eingehenden Beratungen mit dem Finanzministerium und den Staatsbahndirektoren ein neues Normale über die auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen bestehenden außertarifmäßigen Fahrbegünstigungen hinausgegeben. Hierbei wurde der vom österreichischen Abgeordnetenhause gefaßten, auf Einschränkung des Fahrbegünstigungswesens auf den Staats- und Privatbahnen gerichteten Resolution tunlichst Rechnung getragen. Es wurde eine Reihe von Begünstigungen, die dem Personal bisher nicht auf Grund fester Normen, sondern nur auf Grund einer bestehenden Übung zugestanden wurden, nunmehr in das neue Normale in der Absicht einbezogen, daß über seine Bestimmungen hinaus, soweit nur immer tunlich, weitere Fahrbegünstigungen nicht mehr zuzugestehen sein.

Der durch das Fahrkartensteuergesetz vorgeschriebenen Entrichtung einer Stempelgebühr für Anweisungen zur ermäßigten Fahrt unterliegen die zur ermäßigten Fahrt auf fremden Bahnlinien berechtigenden Legitimationen der Angehörigen von Eisenbahnbediensteten. Die Belastung, welche aus dieser Bestimmung für das Personal sich ergibt, wurde bei der Durchführung dadurch in ihrer Wirkung außerordentlich gemildert, daß von der Staatsbahnverwaltung im Verein mit den übrigen Bahnverwaltungen beschlossen wurde, die den Frauen und Kindern der Eisenbahnbediensteten mit Gültigkeit für alle österreichischen Bahnlinien verabfolgten dauernden Ermäßigungslegitimationen, die bisher alljährlich erneuert werden mußten, vom 1. d. M. an mit Gültigkeit bis auf Widerruf und längstens auf die Dauer von zehn Jahren auszustellen, dergestalt, daß für diese Legitimationen nur alle zehn Jahre einmal die gesetzliche Stempelgebühr zu entrichten sein wird.

Eine wesentliche Neuerung bildet die seit langem angestrebte Vereinheitlichung der auf den verschiedenen Bahnen in Geltung stehenden Einheitssätze für die sogenannten Regie- (Personal-) Preise, d. h. der begünstigten Tarifsätze für Eisenbahndienstete und deren Familienangehörige.

Es gelang mit Ausnahme der Verwaltung der Österreichischen Nordwestbahn, welche ihre höheren Einheitssätze auch für die Folge festhalten zu müssen erklärte, alle österreichischen Hauptbahnen bezüglich der Taxen für die Personenzüge zur Annahme der billigsten heute bestehenden Regiesätze der Österreichischen Staatsbahnen von 0,5 h. für die III., 1 h. für die II. und 1,5 h. für die I. Klasse für das Kilometer zu veranlassen. Für Schnellzüge wurden die Regiepreise mit 1 h. in der III., 1,5 h. in der II. und 2 h. in der I. Klasse festgesetzt.

Für das Personal der Österreichischen Staatsbahnen erwächst aus der Annahme dieser Sätze bei Reisen auf den Linien der Staatsbahnen allerdings insofern eine Mehrbelastung, als dort von den Eisenbahnbediensteten bisher bei Fahrten mit Schnellzügen die gleichen Fahrpreise eingehoben wurden wie bei Fahrten mit den Personenzügen. Anderseits können die Bediensteten Schnellzüge für Reisen auf Entfernungen von über 100 km im weiteren Umfange wie bisher benutzen. Die geringe Mehrbelastung, welche infolge Annahme der obigen Regiesätze insbesondere für das hauptsächlich auf die Benutzung der III. Wagenklasse angewiesene Arbeiterpersonal erwächst, vermochte aber das Eisenbahnministerium dank der entgegenkommenden Haltung des Finanzministeriums in anderen für dieses Personal wichtigeren Beziehungen des Fahrbegünstigungswesens mehr als wettzumachen. Während nämlich für das Arbeiterpersonal bisher im allgemeinen bei den Bahnen weitaus ungünstigere Fahrbegünstigungsnormen als für die dekretmäßig angestellten Bediensteten in Geltung standen, werden fortab von denjenigen Bahnverwaltungen, welche die vereinheitlichten Grundtaxen für die Personalpreise angenommen haben, alle Arbeiter dieser Bahnen, die mindestens durch zehn Jahre in ununterbrochener Verwendung stehen, hinsichtlich der Erteilung von Fahrbegünstigungen den dekretmäßig angestellten Bediensteten vollkommen gleichgehalten werden, sodaß diese für sich und ihre Familienangehörigen nicht nur der jenen Bediensteten zukommenden weitgehenden Freifahrtbegünstigungen teilhaftig werden.

Des ferneren werden Arbeiter, welche mindestens durch fünf Jahre in ununterbrochener Verwendung stehen, in Erweiterung der ihnen bisher zugestandenen Begünstigungen künftighin auf den eigenen Linien die fallweise Begünstigung der Freifahrt und bei Fahrten auf den Linien der erwähnten anderen Bahnverwaltungen für die eigene Person die Begünstigung der Fahrt zum Personalpreise und für ihre Frauen und Kinder diejenige einer 50prozentigen Fahrpreisermäßigung erhalten.

— **Einnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der Ausweis über die Einnahmen im Monate Dezember des Jahres 1902 zeigt eine erfreuliche Besserung. Im Monate Dezember 1902 betrugen die Einnahmen 6 965 242 (+ 54 021) Kr. und seit 1. Januar 1902: 83 113 351 (— 318 003) Kr. Hierbei sind die Mehreinnahmen auf Grund der endgültigen Abrechnung für den Monat September mit 393 519 Kr. berücksichtigt. Es kann mit Rücksicht auf die Mehreinnahmen, welche die Richtigstellungen infolge der endgültigen Abrechnung in den Monaten Oktober bis Dezember erwarten lassen, wohl angenommen werden, daß die Gesamtjahreseinnahmen mindestens jene des Jahres 1901 erreichen werden.

— **Die Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen betrugen im November 1902 aus dem Personenverkehre 4 265 800 (+ 131 327) Kr., aus dem Güterverkehre 15 940 800 Kr., somit im ganzen 20 206 600 (— 572 374) Kr. Das Zurückbleiben der Einnahmen aus dem Güterverkehre steht bei den westlichen Staatsbahnen in erster Reihe mit dem bedeutend schwächeren Zuckerverkehr und der durch starke Fröste benachteiligten Rübenernte im Zusammenhange, während infolge der strengen Kälte der Versand von Kohle sich sowohl im Inlands- wie auch im Auslandsverkehre etwas gehoben hat. Doch reichte diese Zunahme nicht aus, um den Ausfall in der Verfrachtung anderer Güter auszugleichen. Auf den östlichen Staatsbahnen brachte der Güterverkehr wohl eine geringe Zunahme in der beförderten Menge, doch blieb das Einnahmeergebnis hauptsächlich aus dem Grunde zurück, weil der Durchgangsverkehr von Getreide im Berichtsmonate nicht die gleiche Höhe wie im Jahre 1901 erreicht hat. Die Jahreseinnahme vom 1. Januar bis 30. November 1902 beträgt bei den Staatsbahnen aus dem Personenverkehre 63 027 700 (+ 2 044 737) Kronen, aus dem Güterverkehre 157 920 600 (+ 1 388 311) Kr.

— **Regelung der Betriebsverhältnisse der Eisenbahnlinie Gabela-Bocche di Cattaro.** Bei Verfassung der Pläne für die im Jahre 1898 gesetzlich sichergestellte vorgenannte Eisenbahnlinie, welche zum Teil über dalmatinisches, zum Teil über bosnisch-herzegowinisches Gebiet führt, hat sich ergeben, daß auch die über das letztere Gebiet geführte Strecke Gabela-Landesgrenze bei Dolnia = Glawska an zwei ganz kurzen Stellen dalmatinisches Gebiet durchzieht. Da eine selbständige Betriebführung dieser kurzen Streckenstücke ausgeschlossen erscheint, wurde eine Vereinbarung getroffen, derzufolge der Betrieb dieser Streckenstücke von der bosnischen Eisenbahnverwaltung unter Wahrung der Oberhoheit des österreichischen Staates geführt werden wird.

— **Konzession für die Lokalbahn Janów-Jaworow.** Das Reichsgesetzblatt verlautbart die Verleihung der Konzession für die vollspurige Lokalbahn von Janów nach Jaworow an die Aktiengesellschaft Lokalbahn Lemberg (Kleparow)-Janów. Die Vergebung des Baues der neuen Linie ist bereits erfolgt. Demnächst wird eine außerordentliche Generalversammlung der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Lemberg-Janów stattfinden, der die Bauvergebung zur Genehmigung vorgelegt werden und von welcher der Verwaltungsrat die Ermächtigung ansprechen wird, alle aus der erlangten Konzession sich als notwendig ergebenden Maßnahmen (Satzungsänderungen usw.) durchzuführen.

— **Die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf** ist am 1. d. M. in den Betrieb der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommen worden.

— **Motorwagendienst auf den niederösterreichischen Landesbahnen.** Seit längerer Zeit beschäftigt sich das niederösterreichische Landeseisenbahnamt mit der Einführung des Motorwagendienstes auf den Landesbahnen, wodurch die Betriebskosten eine bedeutende Herabminderung erfahren und gleichzeitig eine wesentliche Steigerung der Leistungsfähigkeit im Personenverkehr erzielt werden soll. Gegenwärtig wird ein Motorwagen hergestellt, welcher sowohl dem Personen- als dem Güterverkehre dienen soll. Auf diese Weise soll es ermöglicht werden, trotz der Einschränkung der Betriebskosten die Verkehrsdichte bedeutend zu erhöhen. Zunächst sind die Strecken der Pielachthal- und der Waldviertler Bahn für den Motorwagendienst in Aussicht genommen. Zur Zeit verkehren auf den erwähnten Bahnen meist nur drei Züge in jeder Richtung, wogegen es in Zukunft möglich sein wird, die Anzahl der Personenzüge bedeutend zu vermehren und die gesamte Kraft des Motorwagens im vereinigten Personen- und Güterdienst vollständig auszunutzen.

— **Verkehr über den Brenner.** Der Dienstag, den 30. Dezember 1902 früh 6 Uhr 40 Minuten in München fahrplanmäßig fällig gewesene Schnellzug Verona-München, der bekanntlich bei Station Gossensaß am Brenner durch Lawinensturz an der Weiterfahrt behindert wurde, ist am 31. Dezember 1902 Nachts gegen 1½ Uhr in München eingetroffen. Der Weg über den Brenner ist somit seit Jahresbeginn für den Personenverkehr wieder frei, für den Frachtenverkehr war er am 2. d. M. vorläufig noch gesperrt.

— **Eisenbahnunterstützungsfonds.** Das auf das Jahr 1901 entfallende Zinsenerträgnis des österreichischen Eisenbahnunterstützungsfonds für dienstuntauglich gewordene, nicht pensionsfähige Eisenbahnbedienstete, welchen das vor 29 Jahren gegründete Eisenbahnballkomitee stiftete, wurde von dem verwaltenden Kuratorium der Stiftung zu Weihnachten an 47 dienstuntaugliche Männer, 673 Witwen mit 455 Kindern und 15 Waisen im Gesamtbetrage von 29 610 Kr. verteilt. Seit dem Bestande dieses Fonds konnten an stiftbriefmäßigen Unterstützungen 415 008 Kr. an 10 586 Bedürftige gewährt werden.

Ungarn.

— **Regelung der Beamtengehälter bei den ungarischen Staatsbahnen.** Im ungarischen Finanzministerium wird eifrigst an der Fertigstellung des Gesetzentwurfs über die Regelung der Beamtengehälter gearbeitet. Den ursprünglichen Entwurf hat der Finanzminister an die einzelnen Ministerien gesendet und die Minister haben in dem jüngst stattgehabten Ministerrat ihre Bemerkungen vorgebracht. Nach dem letzten Entwurf des Gesetzes wird die Gehaltsregelung nahezu 20 000 000 Kr. in Anspruch nehmen. Hiervon entfällt ein Betrag von 1 800 000 Kr. auf die Beamten der ungarischen Staatsbahnen. Den größten Teil des Erfordernisses nimmt die Aufbesserung der Gehälter der niederen Beamten und Angestellten in Anspruch. Für die Aufbesserung der Gehälter der höheren Beamten wird ein verhältnismäßig kleiner Betrag verwendet. Der Gesetzentwurf wird im Abgeordnetenhause demnächst eingereicht werden.

— **Eröffnung des zweiten Gleises auf der Strecke Budapest-Raab.** Das zweite Gleis zwischen Budapest=Kelenföld und Raab wurde kürzlich dem Verkehr übergeben. Der von der technisch-polizeilichen Begehungskommission benutzte Sonderzug verkehrte auf der Rückfahrt von Raab nach Budapest mit einer Fahrgeschwindigkeit von 98 km in der Stunde.

— **Überanstrengung im Dienst.** Vor einiger Zeit entgleiste in einer Station der ungarischen Staatsbahnen ein Güterzug infolge falscher Signalstellung. Der schuldtragende Weichenwärter, welcher wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens angeklagt wurde, machte zu seiner Entschuldigung geltend, er sei nahezu 24 Stunden lang unablässig im Dienst gewesen, infolgedessen er bereits derart erschöpft gewesen sei, daß er sich kaum auf den Füßen zu halten vermochte. Nach durchgeführter Verhandlung wurde der Angeklagte mit der Begründung freigesprochen, daß ein 24stündiger Dienst den Bediensteten unfähig mache, die nötige Aufmerksamkeit bei der Ausübung des Dienstes zu betätigen.

— **Einhebung von Zustellungsgebühren.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat ihre Dienststellen beauftragt, die im Tarif festgesetzten Gebühren für die durch Austräger erfolgte Zustellung der Benachrichtigung über die Ankunft von Waren oder den Eingang von Nachnahmen (in der Höhe von 6 Hellern) auf sämtlichen Linien sowie auf den Linien der von ihr verwalteten Lokalbahnen vom 1. d. M. angefangen wieder einzuheben.

— **Bahnumlegung in Temesvár.** Das in den Temesvár-Josefstädter Bahnhof einmündende Gleis der Orsovaer Linie, welches bisher die innere Stadt durchschnitt und ein stetiges Hindernis des städtischen Verkehrs bildete, wurde mit einem Kostenaufwand von 350 000 Kr. nach dem nördlichen Teil des Festungsrings verlegt und hierdurch der Verkehr der inneren Stadt — bisher wurden die Schranken täglich im Durchschnitt 80 mal herabgelassen — freigegeben. Die Übernahme der neuen Linie fand kürzlich statt.

— **Auf- und Abladegebühren für Militärgüter.** Das gemeinsame Kriegsministerium gibt bekannt, dass mit 1. d. M. auf sämtlichen ungarischen Eisenbahnen (mit Ausnahme der ungarischen Linien der Südbahngesellschaft und der in ihrer Verwaltung stehenden Eisenbahnen) sowie auf den österreichischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die im Militärtarif mit 4 Heller für 100 kg festgesetzte Auflade- und Abladegebühr auf 2 Heller herabgesetzt wurde. Diese Gebühr wird bei jenen für die Militärverwaltung bestimmten, ihr jedoch bei der Versendung noch nicht gehörigen Gegenständen, auf welche der Militärtarif nachträglich zur Anwendung kommt, von den vorgenannten Eisenbahnen auch in dem Falle eingehoben werden, wenn das Auf- und Abladen mit Zustimmung der Bahnverwaltung durch die Partei selbst bewirkt wird.

— **Elektrische Straßenbahnen in Budapest.** Der ungarische Handelsminister hat für den 7. d. M. eine Versammlung einberufen, auf deren Tagesordnung die Erörterung von Maßregeln zur erhöhten Sicherung des Verkehrs auf den elektrischen Bahnen in Budapest steht. Insbesondere sollen zur Beratung gelangen die Einheitlichkeit der Fahrgeschwindigkeit, die Feststellung der Zahl der Plätze in den Wagen sowie die behördliche Prüfung der Motorführer.

Übrige europäische Länder.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** (Nord-, West-, Süd- und Ostbahn, Orleansbahn, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und Staatsbahn) betrugen vom 1. Januar bis 9. Dezember 1902 rund 1346,5 Millionen Franken, d. i. 17 500 000 Fr. mehr als in der gleichen Vorjahrszeit. Kilometrisch zeigen die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, die Nordbahn und die Orleansbahn ein kleines Minderergebnis, die übrigen einen kleinen Mehrbetrag, der bei der Südbahn und Staatsbahn mit 2,25 und 2,38 % am größten ist.

— **Verurteilung wegen des Eisenbahnunfalls von Arleux.** Nach langer Untersuchung ist vom Zuchtpolizeigericht in Douai das Urteil in dem Strafprozeß wegen des schweren Eisenbahnunglücks bei Arleux auf der französischen Nordbahn gefällt worden. Bekanntlich waren bei diesem Unglück infolge fehlerhafter Weichenstellung und Zugentgleisung 21 Personen getötet und eine noch viel größere Zahl verwundet worden. Zwei höhere Inspektionsbeamte und der Abteilungsleiter in Douai, die auch angeklagt waren, wurden freigesprochen. Der Weichensteller Moreau wurde zu 4 Monaten Gefängnis und 50 Fr. Geldstrafe verurteilt; der Bahnhofsvorstand Crespin zu 6 Monaten Gefängnis und 200 Fr. Geldstrafe; der Bezirksvorstand (chef de district) Sougnié in Aubigny=au=Bac zu 1000 Fr. Geldstrafe. Keinem der Verurteilten wurde die Wohltat der loi Bérenger (bedingte Begnadigung) zugesprochen. Die Urteilsgründe besagen, daß Moreau und Crespin einen schweren Fehler begingen; ersterer, indem er die Weiche nicht verschloß, es unterließ, bei der Durchfahrt des Zuges die Weiche mit einem Hebel in der vorgeschriebenen Richtung zu halten und das Signal für langsame Fahrt zu geben; letzterer, indem er keine Aufsicht übte und indem er die Weiche nicht vermöge des Kettenverschlusses unbeweglich machte. Sein Fall wird erschwert durch den Umstand, daß er schon früher wegen eines ähnlichen Verhaltens getadelt worden war und trotzdem alle Nachlässigkeiten Moreaus duldete, obwohl die Vorschriften betreffs der Handhabung der Weichen in seinem Dienstzimmer angeschlagen waren. Der Bezirksvorstand Sougnié, welcher Veränderungen an der Weiche vornahm, hätte den Bahnhofsvorstand benachrichtigen müssen, daß während dieser Veränderungen etwas an der Weiche zerbrach, was er zu tun vernachlässigte.

— **Ein neuer Unfall auf der französischen Nordbahn** ereignete sich am 29. Dezember 1902. Auf dem Bahnhof von Saint=Pol sprang bei einer Weiche die Lokomotive aus dem Gleise und riß vier Wagen mit herunter. Der Lokomotivführer, der unter der Lokomotive lag, war sofort getötet, der Heizer und vier Reisende schwer verletzt.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat hat für die Direktion des ersten Kreises (Lausanne), der ungefähr das Gebiet der demnächst zu verstaatlichenden Jura-Simplonbahn umfaßt, als Direktionspräsidenten und zugleich Vorstand des Rechts- und Finanzdepartements den derzeitigen Direktor der Jura-Simplonbahn Stockmar vorgeschlagen; ferner als Vorstand des Betriebsdepartements Paul Manuel und als Vorstand des Baudepartements Emil Collomb, beide der Leitung der Jura-Simplonbahn angehörig.

— **Elektrische Eisenbahn Freiburg-Murten.** Am 1. d. M. hat nach längerer Verzögerung die endgültige Betriebseröffnung dieser Bahnlinie stattgefunden.

— **Jungfraubahn.** In den letzten Tagen des verflossenen Jahres ist der Tunnel zur Station Eigerwand der Jungfraubahn durchschlagen worden. Diese Station soll, wie bisher beabsichtigt ist, spätestens bis 1. Juli 1903 eröffnet werden. Dann werden 4,5 km der Jungfraubahn im Betrieb sein, 2 km von der Scheidegg bis zum Gletscher, 1 km vom Gletscher zum Rothstock und 1,5 km für die neue Strecke bis zur Eigerwand. Für diese Linie dauerte die Bauzeit gegen drei Jahre. Nun bleiben noch 1200 bis 1300 m, direkt durch den Eigerfelsen auf die andere Seite, bis zur Station „Eismeer“, wo die Bahn vorläufig endigen soll. Man rechnet auf diese letzte Strecke eine Bauzeit von ungefähr zwei Jahren.

— **Montblanc-Bahn.** Wie die „Gazette de Lausanne“ mitteilt, haben Vallot, Leiter der Warte auf dem Montblanc, und Degerret, Professor der Mineralogie der Universität Lyon, ihr Gutachten über den Bau einer elektrischen Bahn zum Gipfel des Montblanc soeben vollendet und halten den Plan für ausführbar. Nach Prüfung verschiedener für die Anlage vorgeschlagener Linien bezeichnen sie das Dorf Houches in Savoyen als den geeignetsten Punkt des Tales für den Beginn der Auffahrt, die von hier aus die geringsten technischen Schwierigkeiten bieten würde. Die Länge der Bahn wird auf 17 600 m geschätzt. Der Plan, von G. Favre entworfen, ist kürzlich dem französischen Ministerium vorgelegt worden.

— **Ein Prozeß der Taff-Vale-Eisenbahngesellschaft** gegen den Gewerkverein der Eisenbahnangestellten (Amalgamated association) auf Schadenersatz von 27 000 £ wegen angeblicher Verabredung der Mitglieder des Verbandes zu dem Ausstand, welcher im August 1900 bei der genannten Eisenbahn eintrat, ist vor einigen Wochen grundsätzlich zugunsten der klagenden Gesellschaft entschieden. Dem Hamb. Korr. wird hierüber aus London folgendes geschrieben: „Nach langen und schwierigen Verhandlungen haben die Geschworenen einen Spruch gegen die Vereinigung von Eisenbahnangestellten gefällt. Die Höhe des Schadenersatzes, zu dem der Verein verurteilt werden wird, ist noch nicht bekannt, spielt aber auch nur eine geringfügige Rolle, da der Verein sehr bemittelt ist; dagegen dürfte die Entscheidung der grundsätzlichen Frage, die selbstverständlich in Zukunft gar oft als Präzedenzfall angezogen werden muß, große Aufregung in allen denjenigen Kreisen hervorrufen, die am Gewerkschaftsleben Interesse nehmen. Die den Geschworenen vorgelegten Schuldfragen lauteten kurz zusammengefaßt wie folgt: 1. Haben sich die Beklagten zu dem Zwecke vereinigt, die Kläger in ihrem Geschäft durch ungesetzliche Methoden zu schädigen? 2. Haben die Beklagten ungesetzlicherweise Männer, deren Kündigung noch nicht abgelaufen war, überredet, ihren

Vertrag zu brechen? 3. Haben sie durch ungesetzliche Maßnahmen den Streik gefördert? Die Geschworenen bejahten alle drei Fragen und gaben so der Ansicht Ausdruck, daß nicht nur einzelne dem Verein angehörige Mitglieder durch ihre mit Drohung verbundene Überredung zum Vertragsbruch das Gesetz übertreten hätten, sondern daß der Verein als Ganzes für die Handlungen der einzelnen — und vice versa — verantwortlich und für den dadurch entstehenden Schaden haftbar sei. Die Presse ist selbstverständlich sofort mit ihrer Kritik auch über diesen Fall bei der Hand, der noch nicht einmal in erster Instanz völlig zum Abschluß gekommen ist. Die arbeiterfreundlichen radikalen ‚Daily News‘ protestieren energisch gegen den Spruch der Geschworenen und hoffen, daß die Vereinigung der Eisenbahnangestellten sich nicht bei dem Urteil beruhigen werde, wie auch die Bemessung des Schadenersatzes ausfalle. Dies ist auch mit Sicherheit anzunehmen. Die konservative ‚Morning Post‘ dagegen begrüßt den Verlauf des Prozesses mit ungeteiltem Beifall und erklärt, der Richter habe dem Gemeinwesen einen unschätzbaren Dienst erwiesen, als er sich in seiner Rechtsbelehrung so deutlich über die von der Gewerkschaft angewandten Methoden zur Abwälzung der Verantwortung ausließ.“

— **Über das rollende Material der Petersburg-Warschauer Bahn** gehen dem „Warsch. Dnewn.“ von zuständiger Seite nicht uninteressante Mitteilungen zu, denen wir nachstehendes entnehmen: Die 113 Lokomotiven, welche die Eisenbahnverwaltung zur Beförderung der Personenzüge besitzt, legen je 40000 Werst alljährlich zurück. Obgleich ihr Unterhalt bei beschränkter Leistungsfähigkeit ebensoviel wie der der Lokomotiven neuen Systems kostet, so genügen sie doch nicht zur Beförderung der großen vierachsigen Schlafwagen. Es ist daher beschlossen worden, die jetzt im Betriebe befindlichen Lokomotiven durch neue von größerer Stärke nach und nach zu ersetzen. Insgesamt verfügt die Petersburg-Warschauer Bahn für den Personen- und Güterverkehr über 353 Lokomotiven, von denen 265 bereits vor dem Jahre 1866 gebaut worden sind, also nahezu 40 Jahre Dienst tun. Von diesen Lokomotiven haben im Laufe der Zeit nur 146 neue Kessel erhalten, während sich die große Zahl der übrigen, abgesehen von einigen Ausbesserungen, auf der Höhe befinden, auf welcher der Lokomotivbau vor nahezu einem Menschenalter stand. Da sich die Lokomotiven der genannten Eisenbahn in diesem Zustande befinden, erscheint es begreiflich, schließt das Blatt, daß sich die Eisenbahnverwaltung genötigt sieht, sich in schroffen Gegensatz zu den derzeitigen Verkehrsbedürfnissen zu setzen und die Fahrgeschwindigkeit der Züge zu verringern — die invaliden, altehrwürdigen Lokomotiven konnen es eben nicht besser.

Es ist das übrigens keineswegs eine Besonderheit der Petersburg - Warschauer Bahn, sondern andere Bahnen leiden genau unter denselben traurigen Verhältnissen. Wenn es sich wirklich bestätigen sollte, daß für die Staatseisenbahnen in den nächsten drei Jahren je 1150 Lokomotiven beschafft werden sollen, dann läßt sich allerdings erwarten, daß die Verhältnisse sich allmählich aufbessern werden. Aber zunächst muß abgewartet werden, ob das auch wirklich geschieht.

Fremde Weltteile.

— **Die anatolische Bahn** ist der Gegenstand eines Aufsatzes des bekannten Kenners jener Gegenden, Dr Paul Rohrbach, im Dezemberheft der Preußischen Jahrbücher. Der Verfasser gibt zunächst eine kurze Entstehungsgeschichte der Bahn und beleuchtet dann ihre innere Entwicklung und den Einfluß, den sie auf das wirtschaftliche Leben der von ihr durchzogenen Provinzen ausgeübt hat. Er entwickelt alsdann das System der sogenannten Kilometergarantien, das auf der anatolischen Bahn besteht. Die türkische Regierung hat der Bahngesellschaft jährlich die runde Summe von 11,3 Millionen Fr. garantiert, doch ist es leicht möglich, daß auf der Stammlinie Haidar Pascha-Angora im Jahre 1902 die eigenen Einnahmen der Bahn die Garantiegrenze bereits überschritten haben und die Notwendigkeit eines Zuschusses der Regierung überhaupt fortfällt. (Vergl. Nr 90 Seite 1369 Jahrg. 1902 d. Ztg.) Es wird dann gezeigt, daß dieses Ergebnis des Bahnbetriebes weder eine Folge der Wareneinfuhr noch des Personenverkehrs, sondern einzig und allein der Steigerung der Getreideerzeugung im Bahngebiet sei. Die Hoffnungen, die man seinerzeit auf die Bahn gesetzt hatte, sie würde die Einfuhr deutscher Industrieerzeugnisse, überhaupt europäischer Waren ins Innere von Kleinasien entwickeln, haben sich in nennenswertem Maße nicht verwirklicht, und zwar ist das eine Folge der den Armeniern feindlichen Politik der Türkei, die vom Standpunkt der türkischen Interessen selbst, namentlich der Finanzlage, eine Torheit ohne gleichen ist und die auf weitere Kreise insofern zurückwirkt, als an eine Aufschließung des inneranatolischen Marktes für die europäische Industrieeinfuhr so lange nicht zu denken ist, wie das gegenwärtige besonders gegen die Armenier gerichtete System der Unterbindung aller persönlichen Bewegungsfreiheit durch den Paßzwang besteht, denn ohne die Armenier ist Handel und Wandel in der Türkei nur in sehr beschränktem Maße möglich, im Innern ist ohne den Armenier nichts zu machen. Die Getreideausfuhr hat sich infolge des Bahnbaues derart entwickelt, daß ihr Ertrag in guten Erntejahren hinreicht, um allein durch die daher rührenden Frachten aus dem Innern zur Küste die Verzinsung des auf die Bahn verwandten Kapitals zu sichern. Die räumliche Ausdehnung der Getreideerzeugung in Anatolien schreitet von Jahr zu Jahr fort, ebenso aber auch die Verbesserung der Kultur durch Verwendung geeigneter Ackergeräte, durch Düngung und ähnliche Kulturmittel. Die Bahnverwaltung hat bekanntlich den Posten eines Kulturinspektors geschaffen, der den Bauern bei der Verbesserung ihrer landwirtschaftlichen Erzeugnisse zur Hand gehen soll. Durch die weitblickenden und geschickten Maßnahmen der anatolischen Bahnverwaltung beginnt der Übergang zu einer besseren Wirtschaftsmethode zu gelingen. Auch bei dem in Jahren der Mißernte auftretenden Mangel an Saatgut hat die Bahngesellschaft mit reichlichen Vorschüssen besten Saatguts eingegriffen.

Die Summe aller von der türkischen Regierung von 1889-1901 gezahlten Garantiebeträge für die Stammlinie der anatolischen Bahn beträgt rund $1^1/_2$ Million türkische Pfund; von diesem Betrag ist im Laufe der Jahre ein erheblicher Teil unzweifelhaft bereits durch die so bald nach Fertigstellung des Bahnbaus beginnende Steigerung der Zehnteingänge gedeckt worden. Heute läßt sich ohne Zweifel das Gesamturteil dahin zusammenfassen, daß infolge der Vergrößerung von Anbaufläche, Ernteertrag und Zehntleistung im Bahngebiet am letzten Ende für die türkische Staatskasse überhaupt kein faktischer Barzuschuß mehr erforderlich ist, daß vom Standpunkt der türkischen Finanzverwaltung das gesamte Netz bereits heute seine Kosten deckt und daß jede weitere Steigerung der Zehnten ein bares Mehr gegen früher bedeutet.

Der Verfasser gibt dann ein sehr anschauliches Bild der mangelhaften Art der Feldbestellung und faßt sein Urteil dahin zusammen, daß selbst in trocknen Jahren, in denen es bisher Mißernten gab, in ganz geringer Tiefe unter den verdorrten Wurzeln des Getreides, nicht tiefer als daß eine halbwegs verständige Bearbeitung dahin gelangen könnte, ein Feuchtigkeitsvorrat liegt, der hinreichte, um die ganze Ernte zu sichern.

Von sehr großer Wichtigkeit hält Dr Rohrbach die etwas schnellere Erbauung kurzer Zufuhrbahnen, wodurch sich die Menge des herangebrachten Getreides noch sehr vermehren ließe. Das anatolische Getreide geht fast ganz nach Konstantinopel, wird dort von der Bevölkerung verbraucht und dient auch zur Verpflegung des türkischen Heeres. Eine ins Gewicht fallende Beeinflussung des Weltmarktes durch das kleinasiatische Getreide steht einstweilen kaum bevor, und die Besorgnis, als bedrohe das anatolische Getreide die deutsche Landwirtschaft mit schwerem Wettbewerb, beruht auf einer durchaus falschen Vorstellung von der Entwicklungsmöglichkeit in Kleinasien für die nächsten Jahrzehnte. Erst, wenn einmal die Bagdadbahn fertig sei, könne vielleicht Getreide aus den durchzogenen Gegenden auf dem Weltmarkt erscheinen. Dr Rohrbach bespricht sodann die Arbeiten zur Anlage eines Hafens für die anatolische Bahn bei Haidar Pascha, der, wie in Nr 91 Seite 1383 Jahrg. 1902 d. Ztg. mitgeteilt ist, bereits am 16. November eröffnet wurde. Er kröne erst das Werk der anatolischen Bahn. Sehr eindringlich wird der Einführung der deutschen Sprache als Betriebssprache das Wort geredet, da der Grad der wirtschaftlichen Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Ländern von dem Maße der gegenseitigen Vertrautheit und Bekanntschaft miteinander, namentlich aber von der Kenntnis der betreffenden Sprachen abhängig ist. Mit der Nötigung für die mittleren und oberen Beamten, deutsch zu können, um bei der anatolischen Bahn eine Anstellung zu erhalten, ist zugleich die Entstehung deutscher Schulen gegeben. Jede deutsche Schule bedeutet mit der Zeit eine vollgültige Anweisung auf so und soviel deutsche Einfuhr, und es bestehen für die weitere Ausdehnung des deutschen Schulwesens in der Türkei geeignete Ansätze. Die Bahngesellschaft selbst unterhält zwei kleinere deutsche Anstalten in Haidar Pascha und Eskischehir, die durchaus entwicklungsfähig sind, doch kann die Eisenbahn allein die Aufgabe nicht übernehmen, für jedermann in der Türkei, der deutsch lernen will, die Gelegenheit dafür zu schaffen; das ist ebensosehr Aufgabe des öffentlichen Verständnisses in Deutschland. Eine deutsche Handelsschule in Konstantinopel wäre eine Kapitalanlage, die sich nach einem Jahrzehnt sicher zu verzinsen beginnen würde. Ebensowichtig hält Dr Rohrbach die Beschaffung ärztlicher Hilfe. Deutsche Ärzte sollten sich an geeigneten Plätzen niederlassen und auch namentlich dafür tätig sein, mit der Zeit eine Anzahl einheimischer Kräfte medizinisch auszubilden und zu schulen. Der Arzt ist in höherem Sinne als irgend jemand anders der Pionier der Zivilisation.

— **Steinkohlenbestände in Sibirien.** Im Anschluß an die von uns in Nummer 89 Seite 1355 des vorigen Jahrgangs gebrachten Nachrichten über das Unternehmen der Tawda-Eisenbahn, welche hauptsächlich zur Aufschließung der ungeheuren Waldbestände des Urals und ihrer Verwertung zu Holzkohle bestimmt ist, schreibt unser russischer Berichterstatter über den obigen Gegenstand:

Auffallend scheint es, daß die Steinkohlenbestände Sibiriens, die zum Teil an schiffbaren Flüssen sich finden, nicht zur Versorgung der uralischen Eisenindustrie-Bezirke herangezogen werden.

Über die Kohlenbestände Sibiriens teilen die „Peterburgskija Wedomosti“ mit:

Im Gouvernement Tomsk ist besonders das Becken von Kusnezk längs dem Flusse Tom bemerkenswert, welches eine Länge von 400 und eine Breite von 100 Werst besitzt und Kohlenschichten von großer Mächtigkeit aufweist. Durch gute Beschaffenheit zeichnet sich die Kohle aus den Gruben bei der Station Sudshenka aus, wo seinerzeit im Jahre 1900 etwa 5000000 Pud Kohle gewonnen wurden. Im Gouvernement Jenisseisk sind folgende Lager von wirtschaftlicher Bedeutung: 1. im Kreise Atschinsk bei dem Dorfe Antropowo; 2. bei der Stadt Krassnojarsk; 3. an den Flüssen Katscha und Kemtschuga; 4. im Kreise Minussinsk am Flusse Abakan und 5. am Laufe der unteren Tunguska. Im Gouvernement Irkutsk ist der Kreis Balagan durch seine bei dem Dorfe Tscheremchowo befindlichen Kohlenlager bemerkenswert, welche bereits ausgenutzt werden und im Jahre 1900 etwa 5000000 Pud Kohle lieferten. Ferner befinden sich Kohlenlager bei den Stationen Kutulik und Golowinskaja und in der Nähe der Stadt Nishneudinsk; sie werden zum Teil bereits betrieben und es laufen immer weitere Konzessionsgesuche ein. Im Gebiete Ssemipalatinsk finden sich Kohlenlager in den Kreisen Ssemipalatinsk, Pawlodar, Karkatin und Saissansk. Besonders mächtig sind die Lager von Ekibas-Tus, welche mit dem Flusse Irtysch bereits durch eine 109 Werft lange breitspurige Bahn verbunden sind.

Als die wichtigsten aller dieser Kohlenlager sind jedenfalls die von Sudshenka im Gouvernement Tomsk zu bezeichnen, welche nicht nur für die Sibirische Bahn, sondern auch für die uralische Montanindustrie von Bedeutung werden können, wenn der Betrieb und der Transport um einiges verbilligt werden.

Die Steinkohlenproduktion Sibiriens, welche im Jahre 1900 bereits 20000000 Pud betrug (wovon 18000000 auf den Verbrauch der Sibirischen Bahn entfielen), wächst, wie unsere Quelle hervorhebt, mit großer Schnelligkeit und wird in nicht allzuferner Zukunft zu hervorragender Bedeutung gelangen. Gerade in der Nähe der großen sibirischen Linie finden sich reiche Kohlenlager.

— **Eisenbahnen zum Tschadsee.** Der von uns in den beiden Schlußabsätzen des unter dieser Überschrift in der letzten Nummer des vorigen Jahrgangs d. Ztg. lebhaft befürwortete Plan einer Bahn von der deutschen Kamerunküste zum Tschadsee ist, wie dem Verfasser bei Niederschrift jener Sätze nicht gegenwärtig gewesen ist, bereits Gegenstand einer von der deutschen Reichsregierung erteilten Konzession geworden, wie wir in Nr 75 S. 1133 Jahrg. 1902 d. Ztg. mitgeteilt haben. Diese Konzession bezieht sich zwar zunächst nur auf eine in das Innere des Schutzgebiets in der Länge von etwa 400 km zu erbauende Eisenbahn, für die drei Linien zur Wahl stehen. Die Absicht des Syndikats geht aber auf eine Verlängerung bis zum Tschadsee, den man mit einer nur 900 km langen Bahn zu erreichen denkt. Hoffen wir, daß der großartige Plan, dessen Aussichten durch die Ergebnisse der Forschungsreise des Oberst Pavel sehr wesentlich verstärkt werden, recht bald zur Ausführung gelange und ihm der Erfolg nicht fehle.

— **Über das große Eisenbahnunglück auf der Grand-Trunk-Linie von Kanada bei London (Ontario),** über das wir in Nr 1 Seite 10 d. Ztg. eine kurze Mitteilung brachten, wird dem „Daily Telegraph“, wie wir dem Hamb. Korresp. entnehmen, folgendes berichtet: 27 Personen wurden getötet und ebensoviele durch den furchtbaren Zusammenstoß schrecklich verletzt. Durch ein Versehen eines Stationsbeamten raste der Pacific-Expreßzug mit der gesteigerten Geschwindigkeit von 50 Meilen in der Stunde bei der Station Wanstead in einen nach Osten gehenden Güterzug. Die Güter- und Personenwagen türmten sich zu einem wirren Haufen aufeinander. Eisige Kälte und ein Schneesturm erhöhten noch die Qualen der unter den Trümmern Liegenden, von denen viele mehr vor Furcht und Kälte starben, als an den erhaltenen Wunden. Plötzlich brach unter den Trümmern Feuer aus, das aber durch die heldenmütigen Anstrengungen der unverletzt gebliebenen Reisenden unterdrückt werden konnte. Sie löschten das Feuer mit Schnee. Die Station Wanstead hat keinen Nachttelegraphisten, und die Verwundeten blieben deshalb längere Zeit ohne Hilfe. Erst sechs Stunden nach dem Zusammenstoß traf ein Zug mit den Verletzten in London ein. Es ist noch nicht festgestellt, wen die Verantwortung für das Unglück trifft, doch ist dies wahrscheinlich einem Telegraphisten zur Last zu legen. Der Telegraphist einer Station, wo die beiden Züge hielten, teilte dem Führer des Güterzuges mit, daß er den Expreßzug bei Wanstead vorbeilassen solle. Eine Abschrift dieses Befehles hätte nach den Vorschriften auch dem Zugführer des Expreßzuges gegeben werden müssen. Statt dessen teilte man diesem mit, der Weg sei bereits frei. Der Frachtzug, der mittlerweile auf ein anderes Gleis überführt werden sollte, wurde infolgedessen von dem Expreßzug vollständig zertrümmert. Dabei war der Schneesturm so blendend, daß man nur wenige Fuß weit sehen konnte. Der Stationsbeamte in Wanstead wollte gerade seinen Dienstraum verlassen, als er das Arbeiten des Telegraphen hörte. Das Telegramm lautete: „Halte Zug Nr 5 auf!“ Der Beamte stürzte sofort mit einer Laterne zur Tür hin, hatte diese aber noch nicht hinter sich geschlossen, als er das Krachen des Zusammenstoßes hörte. Einer der Fahrgäste beschreibt den Unfall wie folgt: „Wir fuhren mit etwa 40 Meilen Geschwindigkeit, als plötzlich die Züge mit furchtbarer Gewalt aufeinanderstießen. Die beiden Maschinen wurden in den Graben geschleudert. Der Gepäckwagen sprang auf das Dach eines Wagens I. Klasse, tötete eine große Anzahl der Insassen und klemmte andere in den Trümmern fest. Das Geschrei, das Stöhnen und Beten der Verwundeten waren herzzerreißend. Eine Frau betete, daß ihr Kind gerettet werden möge, während sie selbst starb. Das kleine Kind wurde sorgfältig aus den Trümmern herausgeholt und wird wahrscheinlich mit dem Leben davonkommen. Verschiedene Frauen starben, während sie Choräle sangen.“

Die hier gegebene Darstellung über die Ursachen des Unfalls ist offenbar ungenügend und läßt nur vermuten, daß entweder auf der fraglichen Hauptbahnstrecke das Blocksystem überhaupt noch nicht besteht oder daß es jedenfalls in diesem Falle fehlerhaft gehandhabt ist.

— **Die steilste Eisenbahn in den Vereinigten Staaten Nordamerikas** und — man wird hinzufügen dürfen — zugleich die kürzeste und die breitspurigste ist nach „Engineering News“ die „Weehawken inclined railway“, eine Drahtseilbahn bei Newyork.

Das rechte, westliche Ufer des Hudsonflusses besteht bis einige 30 km oberhalb der Stadt aus einer steil abfallenden Felsbank von Melaphyr (trap rock) — den sogen. „Palisaden des Hudson“ —, welche den stetig wachsenden Verkehr, namentlich der Lastwagen, zwischen dem schmalen, tiefliegenden Flußufer und dem Höhenrande sehr behinderte und die schwer beladenen Fuhrwerke zu Umwegen von fast einer Stunde zwang. Die Verbindung zwischen dem gegenüber dem Mittelpunkt von Newyork auf der Höhe belegenen Ort West Hoboken und seiner „Schiffslände“ Weehawken erheischte am dringendsten die Verbesserung. So wurde im Jahre 1898 die „New Jersey Elevating & Transportation Co.“ gegründet. Und sie baute die obengenannte, geneigte Drahtseilbahn, welche jetzt mit Erfolg im regelmäßigen Betriebe ist.

Die Endpunkte der „Bahn“ sind, wagerecht gemessen, nur 70,4 m von einander entfernt, während ihr Höhenunterschied 50,42 m beträgt. Das gibt eine Steigung von rund 1 : 1,4. Es liegen zwei Geleise mit 3,66 m Spurweite und 6,71 m Abstand in einem Felseinschnitt. Sie tragen je einen achträdrigen Wagen von dreieckigem Längenschnitt, dessen wagerechte Oberfläche mit Bohlen abgedeckt ist und eine 12,2 m lange, 5,5 m zwischen den Streichschienen breite Fahrbahntafel bildet. Das Leergewicht eines Wagens beträgt rund 40 (am.) t, seine Tragfähigkeit 20 t.

Die beiden Wagen sind in der üblichen Weise durch ein oben über feste Rollen geführtes Drahtseil verbunden, welches die tote Last abbalanziert. Außerdem greifen an jeden Wagen zwei symmetrisch zu dem ersteren angeordnete Seile, welche bestimmt sind, die Nutzlast aufzunehmen und den Bewegungsantrieb von der Maschine auf den emporzuziehenden Wagen zu übertragen. Diese Seilpaare sind an senkrechten, auf einer gemeinsamen Achse sitzenden Trommeln in entgegengesetztem Sinne befestigt. Die Bewegungsmaschinerie wird durchweg elektrisch betrieben. Gleichstrom mit 550 Volt Spannung wird hierzu von einer Gesellschaft geliefert, die auch die elektrische Beleuchtung der Stadt Hoboken und die Straßenbahnen der Nachbarschaft mit Strom versieht.

Unter den baulichen Einzelheiten heben wir die Befestigung der Seilenden an der dazu bestimmten steifen Querverbindung der schrägen Untergurte des Wagengestells hervor. Die Lagerung erfolgt mittels Schraubenmuttern, die im Äußeren als Schneckenräder gebildet sind. In diese greifen Schrauben ohne Ende, die von der Wagenplattform aus mit Aufsteckschlüsseln gedreht werden können, so jederzeit eine genaue Berichtigung der Seillängen, sobald nötig, leicht ermöglichend.

Die sorgfältig durchgebildeten Bremsen, welche zum Teil von der elektrischen Maschinerie selbsttätig zur Wirkung gebracht werden, haben eine besondere Vorrichtung nicht entbehrlich scheinen lassen, um beim Anlanden der Wagen jeden

Stoß zu verhüten. Die Wagen werden kurz vor dem Ende der Bahn angehalten und dann werden die sogen. Anlandepressen in Tätigkeit gesetzt, von denen je eine neben dem oberen Ende jeder Fahrschiene vorhanden ist. Die Presse hat eine Ölfüllung, welche durch einen Akkumulator und eine elektrisch betriebene Pumpe unter einem Druck von rund 50 Atm. gehalten wird. Der Kolben zieht, wenn er nach oben aus dem Zylinder hinausgedrückt wird, einen aus zwei Flachstäben gebildeten Haken nach sich. Dieser gleitet auf einer geeignet geformten Bahn und kann nach einem Leerlauf von 0,15 m den Wagen fassen und mit ihm einen Hub von 0,76 m ausführen.

Die geneigte Bahn wird regelmäßig an 6 Tagen der Woche von 6 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends betrieben mit durchschnittlich über 100 Fahrten täglich. Eine Fahrt dauert alles in allem etwa 2 Minuten. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt ungefähr 0,75 m/Sek. Als Fahrgeld ist festgesetzt: 8 ₰ (2 Cts.) für Fußgänger, 20 ₰ (5 Cts.) für Radler, 1 ℳ (25 Cts.) für vierrädrige Wagen aufwärts, 60 ₰ (15 Cts.) für ebensolche abwärts.

Die Herstellung der geneigten Bahn einschließlich der Grundentschädigung, der Zufahrten und der Maschinenanlage kostete 714 000 ℳ.

— **Eisenbahnerfeste in Amerika.** Auch in Amerika gibt es Eisenbahnerfeste. Im Monat September 1902 versammelten sich 200 bis 250 Beamte der Baltimore- und Ohiobahn im Deerpark in Maryland zu einer außerdienstlichen Zusammenkunft. Die Gesellschaft hatte alle Beamten vom Präsidenten bis zum Zeichenjungen eingeladen. Für beide Abende waren lehrreiche Vorträge angekündigt. Der Hauptzweck war indessen, wie die „Railroad Gazette“ meint, unter den Beamten das Gefühl der Zusammengehörigkeit zu pflegen sowie Interesse und Anhänglichkeit an die Gesellschaft zu fördern. Die „Railroad Gazette“ hält ein derartiges Vorgehen für sehr zweckmäßig.

Allgemeines.

— **Weißdornhecken.** Zu der in Nr 98 S. 1493 Jahrg. 1902 erwähnten Verfügung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, betreffend die Entfernung der Weißdornhecken, schreibt uns Bahnmeister Orschel in Sandersdorf folgendes: „Die fragliche Verfügung trifft das Übel im wahren Sinne des Wortes an der Wurzel. Das Mittel ist gut, aber es gibt bessere. Seit Jahren bespritze ich gewöhnlich im Herbst an einem ziemlich trocknen Tage die Weißdornhecken mit Kalkmilch. Zur Herstellung der Milch ist sowohl gewöhnlicher Weißkalk, wie Acetylengaskalkschlamm verwendbar. Letzterer scheint fast noch besser zu sein. Die Kalkmilch muß alle Zweige überziehen und dann trocknen. Dieser Kalkanstrich tötet die meisten an den Zweigen haftenden Lebewesen. Ganz von Parasiten überzogene Pflanzen, in dieser Weise behandelt, zeigten sich im darauffolgenden Jahre ungezieferfrei. Dem Heckenwuchs schadet der Kalk nichts, es scheint sogar, als ob er dadurch befördert würde, was wohl auf die Düngekraft des Kalkes zurückzuführen ist.

Vielleicht könnte bei Anwendung dieses Mittels die eine oder andere Hecke, die doch Jahre zu ihrem Wachstum gebraucht und Geld gekostet hat, erhalten bleiben. Eine Weißdornhecke rationell zu unterhalten, erfordert geringere Kosten als ein Lattenzaun; dabei sieht sie gut aus und die Vögel erhalten Brutstätten.“

— **Schwere Güterzuglokomotiven.** In den Werkstätten von A. Borsig in Tegel bei Berlin befinden sich zur Zeit Lokomotiven im Bau, die von der Compania del Ferrocarril Central de Aragon in Spanien bestellt sind und wohl die schwersten bisher in Europa gebauten Maschinen sein dürften. Die 2 × 3/3-gekuppelten Verbundtenderlokomotiven mit Dampfdrehgestell sind zur Ausbeutung eines Kohlenreviers bestimmt und haben der Schweizer. Bauztg. zufolge folgende Hauptabmessungen: Spurweite 1,674 m, Zylinderdurchmesser 470/710 mm, Hub 600 mm, Raddurchmesser 1100 mm, Fassungsraum der Wasserkästen 20 cbm, desgleichen der Kohlenkästen 4 cbm, Dampfdruck 12 Atm., Heizfläche des Kessels 219,47 qm, Rostfläche 4,29 qm, Leergewicht der Lokomotive rund 76 t, Dienstgewicht der Lokomotive rund 88—108 t und Zugkraft 14 000 kg.

Rechtsprechung.

— **Begriffsbestimmung der höheren Gewalt im Sinne des Haftpflichtgesetzes.** Der preußische Eisenbahnfiskus war von der Tiefbauberufsgenossenschaft im Wege der Klage wegen Ersatzes des Schadens in Anspruch genommen worden, den sie durch die Entgleisung eines Arbeiterzuges auf einer noch im Bau befindlichen Eisenbahnstrecke erlitten hatte. Die Berufsgenossenschaft machte nämlich geltend, sie habe die den Verletzten zustehende Entschädigung bereits zum Teil bezahlt, zum Teil stehe ihr die Zahlung noch bevor. Das Unglück, bei dem eine Anzahl Arbeiter verletzt, einer sogar getötet worden war, war infolge böswilliger Verstellung einer Weiche durch einen jungen Burschen hervorgerufen worden. Zwar war die Weiche gegen Verschiebung dadurch gesichert, daß eine eiserne Lasche im rechten Winkel zu der Weichenzunge auf die Schienenschwelle genagelt war, doch hatte der Täter diese Lasche durch Aufklopfen mit einem Steine entfernt und den Weichenhebel umgelegt.

Die beiden ersten Instanzen wiesen den Klageanspruch ab, weil sie der Meinung waren, daß hier höhere Gewalt vorliege, denn der Schaden sei zurückzuführen auf ein von außen kommendes Ereignis, welches sich ohne weiteres als ein „außergewöhnliches“ kennzeichne. Die Eisenbahnverwaltung treffe kein Verschulden, denn die an sich vorhandene Möglichkeit, daß die gegen gewöhnliche Eingriffe gesicherte Weiche durch ein ganz ungewöhnliches Verbrechen gelockert werden konnte, habe der Beklagte bei Anordnung seiner allgemeinen Kontrollvorschriften nicht in Berechnung zu ziehen gebraucht, und er hätte jene Möglichkeit überhaupt durch Verschärfung dieser, wie unstreitig, befolgten Vorschriften nicht aus der Welt schaffen können.

Gegen dieses Urteil legte die Tiefbauberufsgenossenschaft Revision ein, und das Reichsgericht hat die Entscheidung aufgehoben und die Sache an die Vorinstanz zurückverwiesen (Urteil des VI. Zivil-Senats vom 9. Oktober 1902). Es frage sich, so meinte dieser Gerichtshof, ob man hier von höherer Gewalt im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes sprechen könne. Unter dem Begriff „höhere Gewalt“ hat man zu begreifen ein von außen, d. h. von außerhalb des Betriebes des Unternehmers einwirkendes Ereignis, welches auch durch die äußerste, nach den gegebenen Umständen gebotene Vorsicht nicht abzuwenden ist. Daß hierunter nicht nur Naturereignisse, sondern namentlich auch Handlungen dritter Personen, sofern jene Voraussetzungen zutreffen, zu rechnen sind, steht außer Zweifel. Im Gegensatze zu diesen unabwendbaren äußeren Zufällen stehen solche Vorkommnisse, welche mit dem Eisenbahnbetriebe zufolge der ihm eigentümlichen Gefahren gewöhnlich verbunden sind, in dem Betriebe regelmäßig oder doch mit einer gewissen Häufigkeit wiederkehren. Um ein Ereignis der letzteren Art handelt es sich im vorliegenden Falle nicht. Die Handlung des Dritten, welche hier in den Betrieb störend eingegriffen hat, das gewaltsame Aufreißen der die Weiche festhaltenden Vorrichtung, stellt sich als ein von außen her einwirkendes, ungewöhnliches, für den Unternehmer zufälliges Ereignis dar. Damit sind jedoch die Erfordernisse der höheren Gewalt noch nicht erfüllt; hinzukommen muß die Unabwendbarkeit des Ereignisses und seiner Schadenfolgen durch menschliche Vorsicht und Bemühung. Zwar konnte die verbrecherische, gefahrbringende Handlung des Täters als ein Vorkommnis bezeichnet werden, das von dem Eisenbahnunternehmer normalerweise nicht in Rechnung gezogen werden konnte. Die Festlegung der Weiche, so wie sie seitens der Bahn vorgenommen war, mag das Maß der dem Beklagten obliegenden äußersten Sorgfalt insoweit erfüllt haben, als es sich darum handelte, einer unbefugten Verstellung der Weiche vorzubeugen.

Nun gehört aber nach dem Vorerwähnten zum Begriff der höheren Gewalt, daß das gefahrbringende Ereignis auch nicht durch Anwendung der größten Sorgfalt in seinen Folgen unschädlich gemacht werden konnte. Und auch bezüglich dieses Moments liegt nach dem Gesetze der Nachweis dem haftpflichtigem Unternehmer ob. Diesen Nachweis hat jedoch der Beklagte nicht erbracht und vermag ihn auch nicht zu erbringen.

Die Klägerin hat unter dem Hinweise darauf, daß die frevelhafte Umstellung der Weiche bereits 16 Stunden vor dem Unfalle erfolgt sei, vorgebracht, daß die Eisenbahnverwaltung während dieser langen Zeit die Strecke hätte revidieren oder die Weiche durch einen Weichensteller hätte beaufsichtigen lassen müssen, und daß, wenn dies geschehen wäre, die Verstellung rechtzeitig bemerkt worden wäre. Auch hätte — meint die Klägerin — der Zug- und Lokomotivführer dahin informiert werden müssen, vor den unbewachten und unbezeichneten Weichen diejenige Fahrgeschwindigkeit einzuhalten, welche gestattet, den Zug in angemessener Entfernung vor den falschstehenden Weichen zum Stehen zu bringen. — Man kann dem Beklagten zugeben, daß die vorgenommene Festlegung der Weichen eine unter normalen Verhältnissen ausreichende Gewähr gegen Veränderungen der Weichenanlage geboten habe. Aber hier lag eine besondere Veranlassung zur zeitweiligen Revidierung vor: der Betrieb auf der noch im Bau befindlichen Strecke, auf welcher damals nur Arbeitszüge verkehrten, hatte während des ganzen vorhergehenden Tages, eines Sonntages, geruht — umsomehr war ein Grund vorhanden, vor dem Wiederbeginn der Arbeit und des Fahrbetriebs am

Montag früh die Strecke und die Weichen auf ihren ordnungsmäßigen Zustand zu prüfen. Der Beklagte behauptet selbst nicht, daß in der Zeit von mehr als einem halben Tage zwischen der Umstellung und dem eingetretenen Unfall irgend eine Revision der Weichenstellung stattgefunden habe. Wäre eine solche vorgenommen worden, so hätte, wie anzunehmen, die eingetretene Veränderung noch rechtzeitig bemerkt werden müssen.

Demgemäß war das Urteil aufzuheben und die Sache selbst zur anderweiten Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuverweisen. C.

— **Haftpflicht der Beamten für Erteilung unrichtiger amtlicher Auskunft.** Der § 839 des deutschen Bürgerlichen Gesetzbuchs bestimmt: „Verletzt ein Beamter vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so hat er dem Dritten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“ Es hatte nun der Kaufmann B. von dem Hauptzollamt in P. auf telegraphische Anfrage die amtliche Auskunft erhalten, er könne Hafer gegen Einfuhrscheine über das Nebenzollamt in R. ins Ausland ausführen. Diese Auskunft erwies sich als unrichtig und dem B. entstanden durch den nutzlosen Transport nach und von R. Kosten in Höhe von etwa 190 ℳ, deren Erstattung er von den Beamten des Hauptzollamts in Anspruch nahm.

Obwohl nun der Provinzialsteuerdirektor die Erklärung abgegeben hatte, daß die Beamten des Hauptsteueramts zur Auskunfterteilung in diesem Falle nicht verpflichtet gewesen wären, hat das Reichsgericht dennoch den Anspruch des Klägers für begründet erkannt, indem es in den Entscheidungsgründen ausführte: Die Tätigkeit der betreffenden Beamten, sobald sie sich — auch ohne dazu verpflichtet sein — zu jener Auskunftserteilung entschlossen, wurde von ihrer Amtspflicht mit ergriffen. die ihnen die bei Ausübung des Amtes überhaupt gebotene Sorgfalt auch für die Ausübung derartiger Befugnisse auferlegt. Eine solchenfalls von den Beamten unter amtlicher Autorität erlassene Kundgebung begründet deren Verantwortlichkeit gegenüber der Dienstbehörde und gegenüber dem beteiligten Dritten. Das staatliche Interesse und der öffentliche Dienst verlangen, daß nicht ein unrichtiger Bescheid amtlich erteilt wird, und den um Auskunft ersuchenden Privaten gegenüber — im Sinne des § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuchs dem Dritten gegenüber — ist der Beamte verpflichtet, zwar nicht dazu Antwort zu geben, aber wenn er solche als amtliche Auskunft gibt, ihn richtig zu bescheiden.

Im neuesten Hefte der Monatsschrift für deutsche Beamte hat jetzt der Landgerichtsrat Delius zu Kottbus die ebengedachte Reichsgerichtsentscheidung einer Kritik unterzogen, in welcher er zu einem abweichenden Ergebnisse gelangt, weil nach der amtlichen Auskunft des Provinzialsteuerdirektors im vorliegenden Falle für die Beamten des Hauptsteueramts keine amtliche Verpflichtung zur Erteilung jener Auskunft bestand. „Wenn sie dies also trotzdem taten, so geschah es freiwillig und nicht in Ausübung einer Amtspflicht. Bei der Beratung des § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuchs wurde erwogen, daß, wenn man die Beamten schlechthin für den Schaden, welcher aus der Verletzung irgend einer Dienstpflicht entstanden ist, verantwortlich machen wollte, dies bei der großen Zahl der Dienstvorschriften zu unerträglichen Härten führen würde. Um die Beamtenhaftung einzuschränken, ist deshalb im § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuches bestimmt, daß nur die Verletzung einer Amtspflicht, welche einem Dritten gegenüber bestehe, zum Schadenersatz verpflichten soll.“ Der Verfasser spricht schließlich die Hoffnung aus, daß der oberste Gerichtshof bei einer ferneren Entscheidung in einem gleichliegenden Falle seinen Standpunkt nicht aufrecht erhalten werde. Jedenfalls ist die hier zur Erörterung gebrachte Frage auch für die Eisenbahnbeamten von höchster und einschneidender Bedeutung. Tagtäglich kann man beobachten, wie Bahnbeamte vom Publikum mit Anfragen bestürmt werden und zwar vielfach auch mit solchen, die gänzlich außerhalb des Wirkungskreises des Betreffenden liegen. Wenn nun jeder Beamte auch für solche lediglich aus Gefälligkeit erteilte Auskünfte mit seinem Vermögen haften soll, so liegt darin eine offenbare Härte, welche anscheinend auch vom Gesetzgeber nicht gewollt ist.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Teilnahme der Nordfriesischen Lokalbahngesellschaft an den Einrichtungen des Vereins.

Die Vereinseinrichtungen haben nach Maßgabe des § 6 der Vereinssatzungen auf die 41 km lange Nordfriesische Lokalbahngesellschaft — Direktion in Leeuwarden — Anwendung zu finden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die schmalspurigen Strecken Hildburghausen-Lindenau=Friedrichshall (30 km) und Eisfeld-Unterneubrunn (18 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, ferner die schmalspurige Strecke Triest-Buje (58,651 km) der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie die Strecken Borken i. W.-Burgsteinfurt — mit Abzweigung Stadtlohn-Vreden — (63,7 km) und Sennelager-Wiedenbrück (32,4 km) der Westfälischen Landeseisenbahn sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Beförderung von lebenden Tieren auf der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Auf der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg (mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde) ist seit 1. Januar d. J. auch die Auf- und Abgabe von lebenden Tieren — Wiederkäuern, Pferden, Maultieren und Schweinen — zugelassen worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Januar d. J. ist die im Kilometer 4 der Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer zwischen den Haltestellen Pichlwang und Siebenmühlen gelegene Haltestelle Lenzing für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 15. Januar d. J. wird der im Kilometer 123,260 der Strecke Konitz-Neustettin zwischen den Stationen Schlochau und Bärenwalde gelegene Haltepunkt Bischofswalde, welcher gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 1 — Inser.-Nr 1 — d. Ztg.)

Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die am 10. April 1902 bis auf weiteres für die Station Borysław eingeführte 24stündige Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen — vergl. Nr 32 S. 530 Jahrg. 1902 d. Ztg. — ist mit Ende Dezember 1902 außer Kraft gesetzt worden. Die seit 1. April 1889 rücksichtlich sämtlicher Staatsbahnlinien Galiziens in Kraft stehende 24stündige Zuschlagsfrist erleidet hierdurch keine Änderung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Der an der Strecke Konitz Neustettin zwischen den Stationen Schlochau und Bärenwalde gelegene Haltepunkt Bischofswalde wird vom 15. Januar d. J. ab die Bezeichnung „Bischofswalde in Westpr.“ erhalten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 619 vom 20. Dezember 1902 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Vereinsbetriebsreglement vom 10. Oktober 1901 (abgesandt vom 21. bis 24. Dezember 1902).

Nr I 632 vom 23. Dezember 1902 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend den Eintritt der italienischen Bahnen in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 24. Dezember 1902).

Nr I 637 vom 24. Dezember 1902 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag wegen Änderung der zusätzlichen Bestimmung A 1 (1) zu § 10 des Vereinsbetriebsreglements (abgesandt am 30. Dezember 1902).

Nr I 644 vom 24. Dezember 1902 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend den II. Nachtrag zu dem arithmetischen und dem alphabetischen Fahrscheinverzeichnis vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 30. Dezember 1902).

Nr I 648 vom 29. Dezember 1902 an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Errichtung einer Ausgabestelle in Paris (abgesandt am 2. Januar d. J.).

Nr III vom 22. Dezember 1902 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Teilnahme der Nordfriesischen Lokalbahngesellschaft an den Einrichtungen des Vereins und Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 2. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

In der Kundmachung (3187) in Nr 95 dieser Zeitung vom 3. Dezember 1902 sind die Worte: „Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis 31. März 1903" abzuändern auf: „Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903".

Wien, am 22. Dezember 1902. (38)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Gruppentarif II und Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1903 wird die Station Saarau des Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif 7 b bezw. 7 a für zum Entzinken bestimmte Schwefelkiesabbrände als neue Empfangsstation aufgenommen. Mit dem gleichen Tage werden die bereits bestehenden Sätze nach Merzdorf ermäßigt.

Über die Höhe der Frachtsätze geben unser Verkehrsbureau sowie die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 30. Dezember 1902. (39)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1903 erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag XIII, welcher u. a. neue oder abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz, St. Johann-Saarbrücken und der süddeutschen Eisenbahn, einen neuen Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge im Versande von den östlichen Verbandsstationen nach den Ruhrkohlenstationen (einschl. Homberg am Rhein) und den Sammellagerstationen Bocholt, Borken i. Westf., Hamm, Herbede, Herdecke-Vorhalle, Ratingen West, Ruhrort Hafen, Saarn und Wesel, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Eisen und Stahl) nach Station Malchow enthält.

Die anderweiten erhöhten Tarifentfernungen für die Stationen Heppenheim a. d. Wiese, Horchheim (Rheinhessen) und Offstein der süddeutschen Eisenbahn gelten erst vom 15. Februar 1903.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.

Essen, den 31. Dezember 1902. (40)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Gütertarif.

Teil V, Abteilung B. Ausnahmetarif 7 für Getreide usw.

Die Frachtsätze der im dritten Nachtrag des Tarifs enthaltenen Stationen der Linien Timirjasewo - Arsamaß und Kustarewka - Semetschino der Moskau-Kasaner Eisenbahn treten mit 28. Dezember alten Stils 1902/10. Januar neuen Stils 1903 in Kraft.

Bromberg, den 5. Januar 1903. (41)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppengütertarif Elberfeld-Essen.

Im Gruppengütertarif VII Elberfeld-Essen treten am 10. Januar d. J. neue ermäßigte Ausnahmesätze für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) im Versande nach Entzinkungsanstalten in Kraft.

Elberfeld, den 2. Januar 1903. (42)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Die Gültigkeit der Romanzementfrachtsätze von Kiefersfelden und Kufstein nach Nußdorf und den Wiener Bahnhöfen (Ausschreiben vom 11. Februar v. J. in Nr 15 vom 19. Februar 1902, Seite 254, Zahl 487) wird bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903, verlängert.

München, den 3. Januar 1903. (43)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil III, Heft 2 vom 1. November 1902.
(Getreideverkehr Ungarn-Bayern.)

Ab 20. Januar 1903 wird die Station Székelyfalu-Burszentgyörgy (U. St. E.) in die Abteilung I für Getreide usw. mit den um 9 ₰ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Nagy-Lévárd aufgenommen.

München, den 3. Januar 1903. (44)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Dem Tarif der preußisch-hessischen und der oldenburgischen Bahnen usw. (Bekanntmachung vom 8. Dezember 1902) für Umschlagsgüter, die infolge plötzlichen Eintritts strengen Frostes mit der Eisenbahn statt auf dem Wasserwege nach der Bestimmungsstation weiterbefördert werden, sind folgende Bahnen beigetreten:

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn,
Großh. badische Staatseisenbahnen,
Kön. bayerische „
Brohlthal-Eisenbahn,
Brölthaler Eisenbahn,
Dahme-Uckroer Eisenbahn,
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn,
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen,
Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn,
Königsberg-Cranzer Eisenbahn,
Lübeck-Büchener Eisenbahn,
Großh. mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn,
Niederlausitzer Eisenbahn,
Paulinenaue - Neu - Ruppiner Eisenbahn,
Pfälzische Eisenbahnen,
Prignitzer Eisenbahn,
Kön. sächsische Staatseisenbahnen,
Stendal-Tangermünder Eisenbahn,
Westfälische Landeseisenbahn,
Wittenberge-Perleberger Eisenbahn,
Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Berlin, den 3. Januar 1903. (45)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Tierverkehr.

Vom 1. Januar 1903 ab ist die direkte Abfertigung von Tieren ab Osterburken und Sennfeld nach Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Viehhof auch über Heidelberg-Louisa zugelassen.

Vom gleichen Tage ab werden Tiere in Wagenladungen im Verkehr der Stationen der Main-Neckarbahn mit solchen der Reinheim-Reichelsheimer, Worms-Offsteiner, Osthofen-Westhofener und Sprendlingen-Fürfelder Nebenbahnen direkt abgefertigt.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 31. Dez. 1902. (46)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit ermäßigt sich die Entfernung Hessenthal-Avricourt (Deutsch-) Grenze von 396 in 296 km.

Stuttgart, den 31. Dezember 1902. (47)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1903 wird Kerkerbach als Versandstation in den auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen gültigen Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen für diejenigen Sendungen einbezogen, die von den Stationen Dehrn und Steeden a. d. L. der Kerkerbachbahn herrühren. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 31. Dez. 1902. (48)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die laut unserer Bekanntmachung vom 18. November l. J. auf den 1. Januar 1903 in Aussicht genommene Erhöhung der Frachtsätze für Kehl transit (Wasserweg) im Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz kommt erst mit dem 1. April 1903 zur Durchführung. Bis dahin bleiben die seitherigen Frachtsätze unverändert in Kraft.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1902. (49)
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1891.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar k. J.

werden die Stationen Algermissen und Fallersleben des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover, Bleicherode und Salzdetfurth des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel und Wittmar der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft in den Ausnahmetarif 12 für Düngemittel (rohe Kalisalze usw.) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 30. Dezember 1902. (50)
Königliche Eisenbahndirektion.

Notstandstarif für die Beförderung von Steinkohlen von Löwen nach Berlin.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in den vorbezeichneten Tarif als Empfangsstationen einbezogen:

Cöpenick mit dem Frachtsatze von . 48,8 ₰ } für
Spandau mit einem solchen von . . 52,8 „ } 100 kg.

Kattowitz, den 31. Dezember 1902. (51)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für a) Eisenerz usw., b) für Koks usw. zum Hochofenbetrieb nach Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets.

Für die Beförderung von Koks usw. zum Hochofenbetrieb nach Station Dahlbruch des Direktionsbezirks Elberfeld treten am 1. Januar 1903 ermäßigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Auskunft bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. Dezember 1902. (52)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.

Zum Saarkohlentarife Nr 7 vom 1. Juli 1902 ist mit Gültigkeit vom 10. Januar 1903 der Nachtrag 1 erschienen, welcher verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält.

Verkaufspreis 10 ₰. (53)

St. Johann=Saarbrücken, 2. Januar 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen

Russisch-westpreußischer Verkehr über Mlawa.

Die auf Seite 18 des Nachtrages III zum Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. veröffentlichten Frachtsätze von Stationen der Linien Timirjasewo-Arsamas und Kustarewka-Semetschino der Moskau-Kasaner Bahn treten sofort in Kraft.

Danzig, den 2. Januar 1903. (54)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die Gültigkeit des im Heft 2 des Tirol-Vorarlberg-süddeutschen Güterverkehrs vorgesehenen Ausnahmetarifs Nr 9 für Thomasschlackenmehl wird bis zum 31. Dezember 1903 verlängert. Außerdem wird die Station Gandringen mit Wirkung vom 1. Januar 1903 in den Ausnahmetarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Gütertarifbureau.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1902. (55)
Generaldirektion.

Innerer Verkehr der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Die Sonderbestimmungen im Abschnitte A des Heftes D des bayerischen Lokaltarifes werden durch folgende vom 1. März 1903 an gültige, unter Lit. f nachzutragende Zusatzbestimmung zu den §§ 66, 68 und 69 der Eisenbahnverkehrsordnung ergänzt:

An die mit Personal nicht besetzten öffentlichen Ladestellen werden ankommende Wagenladungen erst dann verbracht, wenn der zugehörige Frachtbrief bei der die Ladestelle mitbedienenden Güterabfertigungsstelle vom Empfänger ausgelöst und das Gut angenommen ist.

Die Beförderung der Sendung nach der Ladestelle erfolgt mit dem auf die Auslösung des Frachtbriefes nächstfolgenden, hierzu geeigneten Zug.

Die Zeit, während der die Wagenladung auf der vorgelegenen Station bis zur Auslösung des zugehörigen Frachtbriefes und Annahme des Gutes zurückgehalten werden muß, wird der Lieferfrist zugeschlagen und bei der Berechnung der tarifmäßigen Entladefrist miteinbezogen.

München, den 2. Januar 1903. (56)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 ab ist im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Warenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)“ geändert worden in:

„Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger.“

Straßburg, den 29. Dez. 1902. (57)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 20. Januar 1903 tritt im böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr bis auf weiteres und längstens bis 31. Dezember 1903 für die Beförderung mineralischer Kohle in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Altkladno, Buschtêhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smecna=Sternberg und von Strebichowitz=Winaritz (und Libuschiner Schacht) nach Weißwasser (i. d. Oberlausitz) ein Frachtsatz von 73,5 ℳ. für 10 t in Kraft.

Dresden, den 2. Januar 1903. (58)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

(Getreidetarif mit Ungarn Teil III, Heft 2.)

Am 20. Januar 1903 kommen in der Abteilung II für Mais ab einigen ungarischen Stationen in der Tariftabelle A, Schnittafel I, neue Schnittfrachtsätze zur Einführung.

München, den 31. Dezember 1902. (59)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifteil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangt für Eisen des Ausnahmetarifes 12e des in der Überschrift bezeichneten Tarifheftes, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht folgender Frachtsatz zur Einführung:

Von	nach	Pfennige für 100 kg
Oberhausen . . / Oberhausen (Fil. Guteh.-Hütte) .	Nestersitz=Pömmerle	126

Wien, am 30. Dezember 1902. (60)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für:

A. Oele, Fette usw. des Ausnahmetarifes Nr 29,

B. Quebrachoholz-Extrakt

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz nach Ersekujvár . . .	A. 246 ₰ / B. 293 „
Von Schönpriesen=Umschlag nach Ersekujvár . . .	A. 241 ₰ / B. 288 „
Von Dresden=Elbkai nach Ersekujvár . . .	A. 293 ₰ / B. 340 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 3. Januar 1903. (61)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verdingungen.

Zur Verdingung

der Lieferung von folgenden Betriebsmaterialien:

Los Nr		Menge	Gegenstand
Los Nr	1.	5 000 kg	Bindfaden,
„ „	2.	350 „	Plombenschnur,
„ „	3.	6 000 „	Plomben,
„ „	4.	2 000 Stck.	Harzfackeln,
„ „	5.	3 000 „	Piassavabesen,
„ „	6.	20 000 „	Reiserbesen,
„ „	7.	55 000 „	Lampenzylinder,
„ „	8.	35 000 Schtl.	Streichhölzer,
„ „	9.	10 000 Stck.	Bremsknüppel,
„ „	10.	1 200 „	Strohdecken,
„ „	11.	13 000 „	Glühkörper,
„ „	12.	3 500 „	Glühkörperträger,
„ „	13.	12 500 „	Glühlampen,
„ „	14.	256 770 „	Kohlenstifte zu elektrischem Bogenlicht

ist Termin

am 30. Januar 1903, Vormittags 9 Uhr,

bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von zusammen 35 ₰ für die Bedingungen zu Los 1 bis einschl. 4, von 1,40 ℳ. für die Bedingungen zu Los Nr 7 und je 20 ₰ für die Bedingungen zu den Losen 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14 in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 28. Februar 1903 einschließlich.
Erfurt, den 2. Januar 1903. (62)
Königliche Eisenbahndirektion.

Neubau Lampertheim-Weinheim.
Die Erd-, Böschungs- und Wegearbeiten sowie die Ausführung der Kunstbauten einschließlich Lieferung der Materialien für Station 5 + 25 bis 128 + 75 der Neubaustrecke sollen zusammen vergeben werden (84 000 cbm Erdbewegungen, 61 000 qm Böschungen, 19 000 qm Wegeplanierungen, 6 800 qm Chaussierungen, 900 cbm Mauerwerk usw.).
Die Verdingungsunterlagen können bei der Bauabteilung, Bergstrasse Nr 122a, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Übersendung von 1 ℳ 25 ₰ bezw. 3 ℳ 65 ₰ mit Zeichnungen — in bar — bezogen werden.
Die Öffnung der Angebote erfolgt Dienstag, den 3. Februar 1903, Vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist sechs Wochen.
Weinheim, 22. Dezember 1902. (63)
Gr. hess. Eisenbahn-Bauabteilung.

Die Lieferung von 18 210 Schraubenkupplungen, 910 Pufferkreuzen, 5943 Pufferstangen, 1405 Pufferplatten, 5050 Pufferstößern, 775 Puffertellern, 13 667 Kupplungsspindeln, 470 Zughakenführungen und 1130 Zugstangenmuffen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für 1903 soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin am 28. Januar 1903, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 7 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 1 ℳ von unserem Rechnungsbureau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 27. Februar 1903.
Kattowitz, den 31. Dezember 1902. (64)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 13 710 Stück Gummischläuchen zu Luftdruckbremsen, 2330 Stück Gummischläuchen zu Tendern, 2605 kg Gummischläuchen zu Gaslampen, 2932 kg Gummischläuchen zum Anfeuchten der Kohlen, 70 Stück Wasserfüllschläuchen, 320 m Gasfüllschläuchen, 15 Stück Gummischläuchen zum Reinigen der Viehwagen, 71 510 Stück Gummiringen, 8410 kg Gummiplatten, 4920 kg Asbestschnur und 19 010 kg Asbestpappe für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken, geteilt in 178 Lose.
Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Gummischläuchen usw." versehen bis zum 29. Januar 1903, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.
Ende der Zuschlagsfrist 12. März 1903, Nachmittags 6 Uhr.
Cöln, den 30. Dezember 1902. (65)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Werkstattsmaterialien.
Die für das Etatsjahr 1903 erforderlichen Werkstattsmaterialien sollen vergeben werden und zwar:

Loos I:	55 750 kg	Eisenguß aller Art,
	250 „	schmiedbarer Eisenguß,
	7 000 „	Stahlguß (Fassonguß),
	7 100 „	Federstahl,
	20 Stück	Kolbenkörper;
„ II:	19 600 kg	Ölfarbe, fertige,
	6 135 „	Leinölfirnis,
	700 „	Waterprooffirnis,
	470 „	Japanlack,
	5 160 „	Metall- und Fensterkitt;
„ III:	1 045 Stück	Feilen, verschiedene;
„ IV:	320 qm	Glas, farbiges,
	1 600 „	Glas, klares,
	120 „	Glas, mattgeschliffenes,
	40 Tafeln	Spiegelglas,
	450 Stück	Glasplatten,
	4 500 „	Glasscheiben, verschiedene;
„ V:	5 300 Stück	Feilenhefte,
	300 „	Hämmer,
	420 „	Heizerschaufeln,
	180 „	Schlackenschaufeln,
	150 „	engl. Schraubenschlüssel,
	450 „	gewöhnl. Schraubenschlüssel,
	127 000 „	eis. Unterlagsscheiben;
„ VI:	6 900 Stück	Brenner aller Art;
„ VII:	300 kg	Hartlot;
„ VIII:	1 470 Stück	Schwämme;
„ IX:	1 000 Stück	Chamottesteine für Lokomotiven,
	15 „	Schleifsteine;
	74 „	Schmelztiegel;
„ X:	6 500 Stück	Besen-, Schaufel-, Hacken- u. Pickelstiele,
	3 820 „	fertige Hammerstiele aus Hikoryholz,
	230 „	unbearbeitete Hammerstiele;
„ XI:	25 000 Stück	rohe ungeschn. Muttern,
	188 000 „	Schrauben mit Muttern,
	20 000 „	Fugenschrauben,
	15 Mille	Bekleidungsschrauben, eiserne,
	6 „	Schrauben, messingene;
„ XII:	3 000 m	Röhren, eiserne und verzinkte, für Gas-, Wasser- und Bremsleitungen sowie für Dampfheizung;
„ XIII:	230 Stück	Kupplungen für Dampfheizung;
„ XIV:	20 cbm	Pitsch-Pine-Holz.

Termin ist auf den 20. Januar 1903, Vormittags 10 Uhr, im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes anberaumt. Zuschlagsfrist bis zum 3. Februar 1903.
Die Angebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien Loos Nr . . . ." versehen bis zum angegebenen Termine einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen nebst Verzeichnis der Materialien können hier eingesehen bezw. von unserem Zentralbureau hier gegen gebührenfreie Einsendung von 30 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Mainz, den 24. Dezember 1902. (66)
Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Lieferung von 100 Stück Kohlenkasten, 600 Stück Kohlenlöffeln, 100 Stück Müllschippen, 300 Stück Spucknäpfen, 150 Stück Trinkbechern, 100 Stück Trinkgläsern, 100 Stück Linealen, hölzernen, 1500 Stück Hornsignalpfeifen, 300 Stück Schutzbrillen, 200 Stück Feuerhaken und 60 Stück Signalhörnern soll, nach Losen getrennt, verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Zentralbureau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.
Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 13. Februar k. J., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr 1, Zimmer 12, stattfindenden Termin eröffnet.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. Februar 1903.
Magdeburg, den 24. Dezbr. 1902. (67)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.
Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 36 Losen. Zur Besichtigung vom 5. bis zum 20. Januar von 10—12 und 2—4 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges., IV. Abt., Zentraldienst Utrecht, oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 20. Januar portofrei an die I. Abt., Zentraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 3. Februar 1903 an ihre Offerten gebunden.
Utrecht, Januar 1903. (68)
Der Generaldirektor.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Ledertaschen.
Eine größere Anzahl gut erhaltener Ledertaschen (11/21 cm und 15/25 cm groß) mit Umhängeriemen, wie sie früher von Schaffnern und Bahnmeistern benutzt wurden, soll verkauft werden. Angebote sind an unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neust., Lößnitzstraße 12, zu richten, woselbst die Taschen Werktags von 8 bis ¾4 Uhr auch besichtigt werden können. (69)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Januar Vorm. gemeldet.

Nr 1. Berlin, am 7. Januar 1903. Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	6842	2	Bund	Ofenknierohre	—	20	1	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
2	A	5	1	„	4 Roßhaarmatratzen		35	2	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	mit angebd. Bettaufsatz.
3	A B	—	1	—	Ofenunterteil	—	54	3	Altenessen	K. E.-D. Essen	
4	A G	1306	1	Weinfaß	leer	—	25	4	Oppenheim	Direktion Mainz	
5	A H	7	1	Kiste	?	—	44	5	Metz	Reichsbahn	
6	A H	14718	1	Faß	ansch. Öl	—	210	6	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
7	A H	6762	1	Kiste	?	—	35	7	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
8	A L	22429	1	„	Porzellanfiguren	—	94	8	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
9	A L	2358	1	„	Feuerzangen	—	14	9	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
10	A N	371	1	„	Eisenw.	—	74	10	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
11	A O B	—	1	Sack	Haselnüsse	—	98	11	Düsseldorf=D.	„	
12	A St	—	1	Korb	gefüllt	—	16,5	12	Molau	K. E.-D. Erfurt	
13	A W L	2300	1	Kiste	leer	—	58	13	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
14	B	14	1	„	leer	—	25	14	Neustadt b/Cob.	K. E.-D. Erfurt	
15	B	—	3	Kisten	Birnen	—	42	15	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
16	B	—	1	Kiste	Eier	—	47	16	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
17	B	12 13	2 1	Bund Stück	Ofenteile Ofenteil	— —	37,5	17	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
18	B	1	1	Kiste	Pflanzen	—	25	18	Straßburg	Reichsbahn	
19	B A G	585	1	—	Elevatorkasten	—	9	19	Mgd.=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
20	B & Co.	9860/4	1	Kiste	Pfefferkuchen	—	68	20	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
21	B M B	4	1	—	Kette, 9 m	—	7	21	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
22	B M C	50 60	1	Kiste	Pflaumen	—	27	22	Emden	K. E.-D. Münster	
23	B N B	13	1	—	Kette, 12,3 m	—	21,5	23	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
24	B R P*)	—	1	Kiste	?	—	7	24	Wittenberge	K. E.-D. Altona	*) Petersburg.
25	B S	355	1	„	Wurst	—	23,5	25	Carnap	K. E.-D. Essen	
26	B S	14941	1	Korb	gefüllt	—	27	26	Dortmund C. M.	„	
27	B S A B	5020	1	Kiste	Zigarren	—	96	27	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
28	B S J	3280	1	—	Stahlwelle	—	145	28	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
29	B T	774	1	Kiste	leer	—	70	29	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
30	B V C	28	1	„	Bild, Noten	—	28	30	Passau	Bayerische Stsb.	
31	B W X	196	1	„	Malzkaffee	—	34	31	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
32	C	21954	1	Kübel	gesalz. Zungen	—	24	32	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
33	C	1288	1	Faß	Gasöl	—	175	33	Wanne	K. E.-D. Essen	
34	C B	36415	1	Kiste	Bilderrahmen	—	15	34	Triberg	Badische Stsb.	
35	C B D	427 547	1	Ballen	Kaffee	—	78	35	Ocholt	Oldenburgische Stsb.	
36	C B M	702	1	Stange	Stahl	—	2,3	36	Guhrau	K. E.-D. Posen	1 m.
37	C C	2054	1	Kiste	Stroh	—	23	37	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
38	C E	38	1	„	Handpumpen	—	95	38	Speyer	Pfalzbahn	
39	C E D	10718/9	2	—	eis. Achsen	—	33	39	Bühl	Badische Stsb.	
40	C F X	—	1	Faß	leer	—	15,5	40	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
41	C F N	410	1	Korb	gefüllt	—	49	41	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
42	C H O	—	2	Stangen	Rundeisen	—	39	42	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
43	C J O	—	4	Ölfässer	leer	—	41	43	Harthau Erzg.	Sächsische Stsb.	
44	C L	762	1	Korb	Eisenw. (Scharniere)		63	44	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
45	C M S	1148	1	Kiste	leer	—	52	45	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
46	C S	6201	1	—	Gasmotor	—	122	46	Frankf. a/M. Hptgbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
47	C T	26	1	Pack	geräucherte Fische	—	21	47	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
48	D	—	1	Rolle	Walzblei	—	100	48	Lindau	„	
49	D A Z	—	1	Sack	Zucker	—	100	49	Bergwitz	K. E.-D. Halle a/S.	
50	D F	4262	1	Ballen	Leder	—	61	50	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
51	D H	91769	1	Faß	gefüllt	—	67	51	Flensburg	K. E.-D. Altona	
52	D H	1	1	Kiste	Zollgut	—	127	52	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	D H C S	3	1	Faß	gefüllt	290	53	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
54	D J	6	1	Ballen	Holzspunde	37	54	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
55	D K	50	1	—	Blechkanne, leer	5	55	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
56	D O A C	43	1	Ballen	Bast	103	56	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
57	E	9217/19	3	Kisten	gef. Blechbüchsen	310	57	„	„	
58	E B	9572	1	Kiste	eiserne Winde	30	58	„	„	
59	E B	—	1	—	eis. Rohr	4	59	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
60	E F	3064	1	Eimer	Honig	20	60	Schlawe	K. E. Danzig	
61	E & G	23202	1	Bund	3 Eisenkugeln	2	61	Fürth	Bayerische Stsb.	
62	E G	21850	1	Kiste	leer	40	62	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
63	E H	362	1	Sack	Wild	16	63	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
64	E H V	2985	1	Ölfaß	leer	34	64	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
65	E K	—	1	Korb	Obst und Wurst	33	65	Hannover	„	
66	E K	—	1	Kiste	Bild	14	66	Stettin Eilg.	K. E.-D. Stettin	
67	E L	6966	1	„	—	40	67	Rosendaal	Niederländ. Stsb.	[1]
68	E L	30/33	4	Kisten	Drogenware	183	68	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
69	E S	7288	1	Verschlag	Ofen	76	69	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	
70	E S	2473	1	Kiste	leer	45	70	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
71	E S	9439	1	„	?	100	71	Hadmersleben	K. E.-D. Magdeburg	
72	E W	4819/20	2	Kisten	Steuergut	156	72	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
73	E W	—	1	Faß	leer	19	73	Obertürkheim	Württemberg. Stsb.	
74	F	3	1	Sack	Dünger	13	74	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
75	F	6285	1	Faß	ansch. Spirituosen	76	75	Frankf. Allee	K. E.-D. Berlin	
76	F	— —	3 3	— —	Klosettrichter Geruchverschlüsse	51	76	Bad Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
77	F A	4542/3	2	Verschl.	1 Schrank	?	77	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
78	F & C	322	1	Kiste	Feilen	124,5	78	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
79	F F	—	1	Eimer	Mus	25	79	Frankfurt a/Od.	K. E.-D. Berlin	
80	F G	1324 1341	2	Ringe	Draht	115	80	Mannheim N. V.	Direktion Mainz	
81	F G C	1924	1	Kiste	leer	20	81	Fürth	Bayerische Stsb.	
82	F H	306	1	„	ger. Wurst	24	82	Garding	K. E.-D. Altona	
83	F R	6480	1	Paket	Bindfaden	5	83	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
84	F R	200	1	Kiste	Tonornamente	82	84	Eschweiler	K. E.-D. Cöln	
85	F R. u. H M	—	1	„	getrockn. Äpfel	26	85	Apen	Oldenburgische Stsb.	
86	F S B	1680	1	„	Wein in Flaschen	32	86	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
87	F St	—	1	Korb	Äpfel	34,5	87	Frose	K. E.-D. Magdeburg	
88	F T	1	1	„	Kleider	19	88	Göritten	K. E.-D. Königsberg	
89	G	1—3	3	—	leere Fässer	—	89	Göppingen	Württemberg. Stsb.	143, 115 u. 90 kg.
90	G	289	1	Kiste	ged. Pflaumen	13	90	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
91	G B	15644	1	Ballen	Gewebe	63	91	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
92	G B	—	1	—	Gußstück	6	92	Heidelberg	Badische Stsb.	
93	G D	3	1	Sack	Zucker	100	93	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
94	G F	9277	1	Ballen	4 Stück Panamatuche	17	94	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
95	G G	546	1	Kiste	leer	52	95	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
96	G G	—	1	„	Pflaumen	27	96	Rodenkirchen	Oldenburgische Stsb.	
97	G G	2184	1	„	getr. Obst	14	97	Eutin	K. E.-D. Altona	
98	G H	94	1	„	leer	9	98	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
99	G H	1110	1	Harraß	leer	45	99	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
100	Gl S	38	1	—	Kinderstuhl	1	100	„	„	
101	G M	18	1	Faß	Pökelfleisch	55,5	101	Solingen	„	
102	G M	10	1	Ballen	Arbeiterjoppen	13	102	Villingen	Badische Stsb.	
103	G N	996	1	Kiste	leer	15	103	Nierstein	Direktion Mainz	
104	G S	14063	1	Ballen	Teppiche	40	104	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
105	G T	554	1	Kiste	Wirtschaftswagen	56	105	Plauen i/V. ob. Bh.	Sächsische Stsb.	
106	G W	2277	1	—	Winkeleisen	32	106	Burbach S.	St. Johann-Saarbr.	40 cm.
107	H	9836	1	Pack	Papier	28	107	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
108	H	44176	1	Kiste	ger. Fleischw.	19,5	108	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
109	H	610	1	„	12 gußeis. Wellenteile	15	109	Mannheim	Badische Stsb.	
110	H	×	1	Korbfl.	ansch. Maschinenöl	27	110	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
111	H	2	1	—	Ofenteil	4,5	111	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
112	H	4	1	—	Zahnrad	10	112	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	beschr. Krakau.
113	H	2414	1	Faß	gefüllt	140	113	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
114	H	350 oder 550	1	Kiste	Ofenteile	27	114	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
115	H B	—	1	Bund	leere Körbe	14	115	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
116	H B	7453	1	Ballen	Speck	25	116	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
117	H B	7	1	Korb	Nägel, Haken usw.	39	117	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
118	H C	2046	1	Kiste	Manufakturw.	121	118	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
119	H C B	271	1	Verschlag	Holzschachteln	15	119	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
120	H E	6418	1	Kiste	Seifen	14	120	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
121	H H	117	1	„	Tischlerware	18	121	Lippehne	Stargard-Cüstriner	
122	H J	1	1	Sack	alte Sachen u. altes Schuhwerk	20	122	Ohlau	K. E.-D. Breslau	
123	H K	8290	1	Ballen	anscheinend Leinen	29	123	Herne	K. E.-D. Essen	
124	H K	2771 2790	2	Kisten	leer	48,5	124	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	

[1] Adresse: Lobner, Potsdamer Straße.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
125	H L	3933	1	Ballen	Rouleaustoff —	100	125	Witten W.	K. E.-D. Essen	
126	H L	2012	1	—	Kinderklappstuhl —	10	126	Gelsenkirchen	„	
127	H L	3293	1	Kiste	Leinen —	47	127	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
128	H M C	617	1	„	Nähmaschine —	24	128	Bocholt	K. E.-D. Essen	
129	H & N	3/5	3	Säcke	Schrot —	38	129	Ratingen O.	„	
130	H R	—	1	Pack	eis. Hufnägel —	4,5	130	Dormagen	K. E.-D. Cöln	
131	H S	690	1	Kiste	leer —	30	131	Oberlichtenau	Sächsische Stsb.	
132	H S	—	1	Korb	Gemüse —	39,5	132	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
133	H W	4782	1	Kiste	Kaviar —	17	133	Düren	K. E.-D. Cöln	
134	H W	98	1	Faß	Bücher u. Kleider —	17	134	Wegberg	„	
135	J	24	1	Sack	Mohrrübensamen —	40	135	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
136	J B	56	1	Faß	leer —	16	136	Gerolstein	Direktion Mainz	
137	J u. G A	12 1373	1	Ölfaß	leer —	23	137	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
138	J G D	2290	1	Kiste	Zwirn, Spitzen, Haarnetze	75	138	Kiel	K. E.-D. Altona	
139	J G T	82	1	Faß	Schmalz —	55	139	Bocholt	K. E.-D. Essen	
140	J H C	11444	1	Korb	Kognak —	45	140	Jülich	K. E.-D. Cöln	
141	J L	3070	1	Verschlag	Zollgut —	6	141	Tetschen	Sächsische Stsb.	
142	J L & C	4658	1	Kiste	Knopfwaren —	16	142	Würzburg	Bayerische Stsb.	
143	J L S	5346	1	„	leer —	28	143	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
144	J O B	248	7	Körbe	leer —	16	144	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
145	J S	28732	1	Korb	Wein —	30	145	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
146	J S	1	1	Korbfl.	ansch. Säure —	67	146	Ahaus	Dortm.-Gron.-Ensch.	
147	J S N	7	1	Bund	5 Zinkeimer —	15	147	Saargemünd	St. Johann-Saarbr.	
148	J W	353	1	Kiste	Zigarren —	20	148	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
149	J W	955	1	„	Kaffee —	19	149	Saarn	K. E.-D. Essen	
150	J Z	—	1	Korb	totes Geflügel —	42	150	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
151	K	40	1	Ballen	blaues Packpapier —	58	151	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
152	K	—	1	—	Spiegel (alt) —	14	152	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
153	K	9806	1	Kiste	Tabak —	20	153	Ratingen Ost	„	
154	K	29 218	2	Kisten	Porzellan —	29 62	154	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
155	K	42378	1 1	Kiste Sack	Kaffee —	42	155	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
156	K	1	1	Stück	Kinderpferd —	—	156	Northeim	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
157	K	—	1	—	Ofenteil —	6,5	157	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
158	K B	429	1	Ballen	anscheinend neue Betten	21	158	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
159	K B	456	1	Verschlag	Blumenkasten —	19	159	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
160	K K	24	1	Kiste	? —	39	160	Hedersleben	K. E.-D. Magdeburg	
161	K L L	3139	1	Ballen	Leinen —	43	161	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
162	K L M	8238	1	Verschlag	4 Fahrräder —	—	162	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Cöln-Ger. 13/12.
163	K S	468	1	Kiste	Fett und Wurst —	34	163	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
164	K & W	1637	1	Spritfaß	leer —	40	164	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
165	K & W	4378 4375 2257 2919	4	Fässer	leer —	140	165	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
166	L H	407/10	4	Ballen	Fleischw. —	210	166	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
167	L K	217	1	Korbfl.	leer —	7	167	Witten West	„	
168	L M	—	1	—	Hemmschuh —	12	168	Mainz	Direktion Mainz	Dienstgut.
169	L R	60	1	Karton	Kinderspielzeug —	6	169	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
170	L S	1441	1	Sack	Nüsse —	48	170	Bad Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
171	L S	620	1	Kiste	Rosinen —	11	171	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
172	L W O	3692	1	Faß	gefüllt —	62	172	Riedlingen	Württemberg. Stsb.	
173	M	—	1	Kiste	Butter —	98	173	Regensburg	Bayerische Stsb.	
174	M	1	1	Rolle	Drahtseil —	144	174	Neumühl	K. E.-D. Essen	
175	M	9	1	Kiste	getr. Pflaumen —	28	175	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
176	M	10563	1	Pack	Papier —	17	176	Elbing	K. E.-D. Danzig	
177	M A	80305	1	Kiste	leer —	35	177	Fürth	Bayerische Stsb.	
178	M A V	4681	1	—	Wagendecke —	27	178	Öbisfelde	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
179	MB	—	1	Sack	Schwefelphosphor —	15	179	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
180	M B	155 179/180 38 128	1	Rolle	Juteleinen —	77	180	Soltau	K. E.-D. Hannover	
181	M K	20	1	Kiste	Butter —	13	181	Cöln-Nippes	K. E.-D. Cöln	
182	M L	13162	1	„	Papierartikel —	38	182	Herbesthal	„	
183	M M	79	2	—	Eisenkugeln —	1,5	183	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
184	M P V	1/2	1	Bund	2 Stäbe Stahl —	27	184	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
185	M R	4044	1	Kiste	gefüllt —	15	185	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
186	N	6	1	Pack	Holzleisten —	7	186	Homberg Rhein	K. E.-D. Cöln	
187	N	—	13	—	eis. Rosten —	50	187	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
188	N M & Co.	4722	1	Ballen	Tapeten —	10	188	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
189	N M W	198889	1	Kübel	Margarine —	17	189	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
190	N N	1	1	Kiste	leere Säcke —	45	190	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
191	O B	5601	1	Korb	Kandis —	19,5	191	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
192	O C R	682 1240	1	—	eis. Pfanne	340	192	Neunkirchen a/S.	St. Johann=Saarbr.	
193	O H	1/3	3	Fässer	leer	50	193	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
194	O K	353	1	Kiste	Zigarren	20	194	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
195	O O	9872	1	„	Chinois	35	195	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
196	O S C	4370	1	„	Maschine	20	196	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
197	O W	1056	1	—	Sofagestell	25	197	Kyritz	K. E.-D. Altona	
198	P	—	1	—	Verbindungsstange	3	198	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	1,35 m lg.
199	P B	—	1	Sack	Kaffee	21	199	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
200	P F K	—	1	Kiste	gefüllt	23	200	Rostock Eilg.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
201	P J	3069	1	„	gefüllt	20	201	Lebach	St. Johann=Saarbr.	
202	P L	5986	1	Pack	Packpapier	24	202	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
203	P M	59955	1	Kiste	Flaschen	69	203	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
204	P M F	4470	1	„	Papierw.	35	204	Hannover N.	„	
205	P S	6607/8	2	Kisten	Klosettpapier	87	205	Bremen H.	„	
206	P W	2069	1	Bund	Stahl	3	206	Derneburg	„	50 cm.
207	R	3781	1	Pack	3 l. Körbe	7,5	207	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
208	R E	809	1	Faß	gefüllt	22	208	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
209	R H	8	1	Kiste	Butter	18	209	Düsseldorf H.	K. E.-D. Elberfeld	
210	R L	439	1	—	Gasrohr	12	210	Pirna	Sächsische Stsb.	
211	R M	130	1	Weinfaß	leer	7	211	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
212	R O	—	4	Pack	Kartoffelsäcke	48	212	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
213	R R	634, 166, 626, 647, 113	6	eis. Fässer	leer	300	213	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
214	S	62	1	—	Puppenwagen	2	214	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
215	S	6000	1	Kiste	Büchsen mit Öl	40	215	Oberscheden	K. E.-D. Cassel	
216	S	71119 etc.	25	Korbfl.	Flüssigkeit	325	216	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
217	S	9878	1	—	Nähtischchen	11	217	Grunewald	„	
218	Sa St	1902	3	—	Pufferfedern	47	218	Freudenberg	K. E.-D. Elberfeld	
219	S C	11620	1	Kiste	Packstroh	58	219	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
220	Sch	838	1	„	Tuchhosen	62	220	Cöln=Nipp.	K. E.-D. Cöln	
221	Sch C	2308	1	„	mess. Bierhähne	6	221	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
222	S & Co.	—	1	Sack	Haselnüsse	25	222	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
223	S D	—	1 2	— —	gußeis. Becken gußeis. Kniestücke	24	223	Viersen	K. E.-D. Cöln	
224	S H	—	1	Sack	Säcke	5	224	Mannheim	Badische Stsb.	
225	S & H	1212	1	Faß	Öl	50	225	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
226	S M	8795	1	Kiste	Butter	35,5	226	Bochum	K. E.-D. Essen	
227	S S	1287	1	Ballen	woll. Jacken	17	227	Eil-A. Cöln	K. E.-D. Cöln	
228	S S	4743	1	Bund	12 Bügeleisenbolzen	25	228	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
229	Stb.	—	2	—	Vorsatzbretter	—	229	Drieditz	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
230	U E	—	3	—	eis. Gewichte	9	230	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
231	V C P	1425	1	Ballen	1 Strohkorb mit Schaumwein	70	231	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
232	v R	I	1	Korb	Gläser, Topf	13	232	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
233	W	—	2	Pack in Leinen	kupferne Sprungfedern für Matratzen	50	233	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
234	W	434	1	—	Eisenkugel	3,5	234	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
235	W B	4155	1	—	Kochherd	152	235	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
236	W C	9550	1	Kiste	ansch. Gänsebrüste	21	236	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
237	W C	40—41	2	—	Eisenröhren	890	237	Sulz a/Wald	Reichsbahn	
238	W & C	12159	1	Blechkanne	gefüllt	73	238	Rosenberg	Marienb.-MlawkaerE.	
239	W C B	37312	1	Kiste	Weberschiffchen	179	239	Frankenstein	K. E.-D. Breslau	
240	W D	16250	1	Faß	Kakao	31	240	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
241	W H	—	1	„	Schmalz	30	241	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
242	W J	637	1	Kiste	Kalender	90	242	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
243	W L	—	1	Sack	Schuhwaren aus Filz mit Ledersohlen	35	243	Eil-A. Hagen	„	
244	W L	23	1	Korb	Äpfel	44	244	Hagen Eilg.	„	
245	W S C	785	1	Kiste	Holzwolle und Packpapier	61	245	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
246	W T	829	1	„	Schweiz. Käse	30	246	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
247	W W	5123	1	„	Christbaumständer	22	247	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
248	Z	3432	1	„	gefüllt	57	248	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
249	Adler	35	1	—	schwarz. Herrenrad	—	249	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
250	„A. Berchtold Fürth“	—	1	—	Wagendecke	27	250	Fürth	Bayerische Stsb.	
251	Biebrich	—	1	Kiste	Schlösser und Porzellanknöpfe	56	251	Großkarben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
252	Bismarck	—	1	—	Fahrrad	—	252	Berlin L.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
253	Brensburg	20	1	Korb	Leimkocher	6	253	Mengen	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
254	Coblenz	—	1	Bund	4 Küchenstühle	20	254	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
255	Coblenz	—	1	„	2 Bettrahmen	12	255	„		
256	Dresden H.	118	1	Pack	chin. Wandfächer	0,5	256	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
257	L Terborgh	154	1	Bund	Rohrstäbe	38	257	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	2 m lang.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
258	Flatow	—	1	—	gebr. Tisch	—	258	Flatow	K. E.-D. Danzig	
259	Gartenbau-verwltg.	—	1	Kiste	Packheu	17	259	Banteln	K. E.-D. Cassel	
260	Gehlig & Wachenheim & Co.	—	1	—	Petroleumfaß, leer	33	260	Bremerhaven F.	K. E.-D. Hannover	
261	Liselotte H. Harck	I	1	Reisekorb	Wäsche, Umhang	14	261	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
262	Herbesthal	13	1	Holzfaß	Künstlerrequis.	25	262	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
263	S. Herz	3504 13368	2	Ölfässer	leer	102	263	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
264	Herzog	1	1	Sack	Kokoskuchen	50	264	Niedersaulheim	Direktion Mainz	
265	Hildebrand	I/II	2	Säcke	Kartoffeln	190	265	Gr.-Lichterfelde O.	K. E.-D. Berlin	
266	Karin	59470	1	—	Waschmaschine	50	266	Dresden-Alt.	Sächsische Stsb.	
267	Killengray	—	1	Korb	mit 2 Riemen?	25	267	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
268	Koppel, Berlin	—	1	Block	Blei	15	268	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
269	Lagerhaus-A.-G.	—	1	Pack	Säcke	25	269	Baalberge	K. E.-D. Magdeburg	
270	Löbau	271	1	Reisekorb	Tuchelefant, Wurst	25	270	Beeskow	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
271	Loxstedt	144	1	Stück	Kinderwagen	—	271	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
272	Markgraf	—	1	Kiste	Zollgut	60	272	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
273	Niebendorf Neudorf	1899	2	Säcke	Schnittergut	48	273	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
274	Prima	59703 59699	2	Kübel	Margarine	57	274	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
275	Regent	44	1	—	Fahrrad	—	275	Berlin L.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
276	Schilfrohn Bingen	—	1	—	Decke	—	276	Oldenzaal	Niederländ. Stsb.	
277	M. Semran	—	1	Sack	Betten, Wäsche, Plätteisen, Bücher etc.	39	277	Frankenfelde	K. E.-D. Danzig	
278	Sternberg i/M.	—	1	Reisekorb	oval, schw. Wachstuch?	15	278	Eichenberg	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
279	Weber	—	1	Kiste	gef.	20	279	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
280	Wilhelmsh.	12	1	Koffer	braun?	87	280	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
281	van der Zypen	—	1	Kiste	gefüllt	24	281	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
282	—	6	1	Pack	Kleideraufhänger	13	282	Wörth a/Main	Bayerische Stsb.	
283	—	11	1	—	gesalz. Haut	32	283	Essingen	Württemberg. Stsb.	
284	—	24	1	Sack	Leim	49	284	Loxstedt	K. E.-D. Hannover	
285	—	24	1	„	Rosinen	25	285	Steele N.	K. E.-D. Essen	
286	—	46	1	Kiste	Pflaumen	28	286	Herne	„	
287	—	70	1	Korb	Gemüse	28	287	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
288	—	131	1	Kiste	Drucksachen	33	288	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
289	—	227	1	„	Zuckerw.	7	289	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
290	—	232/34	1	Ölfaß	leer	34	290	Mg.-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
291	—	375	1	Korb	Damenjackett	2,5	291	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
292	—	387 381	2	Ölfässer	leer	65	292	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
293	—	684	1	Kiste	eis. Schraubengewd.	15	293	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
294	—	705	1	Faß	ansch. Petroleum	200	294	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
295	—	185/8	4	Ballen	Wolle	800	295	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
296	—	4071	1	Kiste	Kreissägen	65	296	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
297	—	4542	1	„	l. Flaschen	20	297	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
298	—	6178	1	—	Lampengewicht	3	298	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
299	—	8006	1	Kübel	Margarine	29	299	Solingen N.	„	
300	—	27759	1	Leinen	Messingrohre	38	300	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
301	—	37/621 35/615	2	Ölfässer	leer	68	301	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
302	—	51981	1	Kiste	Seife	33	302	Worms	Direktion Mainz	
303	—	58846	1	Sack	ansch. Erbsen	50	303	Niederhone	K. E.-D. Cassel	
304	—	73413	1	Kiste	Reibemaschine	13	304	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
305	//	8	1	—	Roststab	5	305	Schopfheim	Badische Stsb.	
306	weiss /	—	163	—	Pflugschare	456	306	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
307	weiss /	—	1	—	eis. Rohr	40	307	Leipzig II	Sächsische Stsb.	1,55 m lg.
308	blau /	—	1	—	Zahnwalze	4	308	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	z. Häckselmasch.
309	✕	—	1	—	Eisenstück	19	309	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
310	✕	—	2	Bund	4 Ofenrohre	10	310	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
311	⚒	—	1	Rolle	Zink	49	311	Metz	Reichsbahn	
312	R	—	1	Pack	Packtuch		312			
313	⬠	—	1	Sack	Thomasschlackenmehl	50	313	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
314	GH	8362	1	Kiste	Konfektion —	31	314	Clötze	K. E.-D. Magdeburg	
315	E W u. H	265 {4477 3727}	1	Ballen	Kleider —	37	315	Düsseldorf=H.	K. E.-D. Elberfeld	
316	S	749	1	Kiste	Haselnüsse —	20	316	Gr.=Strehlitz	K. E.-D. Kattowitz	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
317	—	—	1	Kiste	Äpfel —	131	317	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
318	—	—	1	„	Apfelsinen —	86	318	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	in Stroh	Ausziehtisch —	36	319	Remscheid	„	
320	—	—	1	Wagen	l. Ballons —	—	320	Schalke Süd	K. E.-D. Essen	Mainz 26125.
321	—	—	1	Bund	10 Besenstiele —	4	321	Gelsenkirchen	„	
322	—	—	1	„	62 Besenstiele —	20	322	Saarlouis	St. Johann=Saarbr.	
323	—	—	1	Sack	Bienenwachs —	30	323	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
324	—	—	2	—	Bindeketten à 10 m —	—	324	Diedenhofen	Reichsbahn	Dienstgut.
325	—	—	1	Blechballon	gefüllt —	62	325	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
326	—	—	1	Pack	Blechbüchsen, gefüllt	2	326	Cassel Gep.-Abf.	K. E.-D. Cassel	
327	—	—	1	Kiste	Blechbüchse —	104	327	Konojad	K. E.-D. Danzig	
328	—	—	1	Blechflasche	gefüllt —	12	328	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
329	—	—	1	Bund	4 Blechflaschen —	16	329	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
330	—	—	1	—	Blechkanne, leer —	2,5	330	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
331	—	—	1	—	Blechkanne, leer —	5	331	Duisburg	K. E.-D. Essen	
332	—	—	1	—	Blechkanne, leer —	52	332	Rummelsburg R.	K. E.-D. Berlin	
333	—	—	1	in Papier	eis. Blumentisch —	13	333	Eilgut Höchst a/Main	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit 3 Füßen.
334	—	—	2	—	eis. Böcke —	263	334	Annen Nord	K. E.-D. Essen	(Masten).
335	—	—	3	—	eis. Schienenstücke —		335			
336	—	—	1	—	rotbuchene Bohle —	—	336	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund, 5 m lang.
337	—	—	1	Dose	Bratheringe —	8	337	Zella=St. Bl.	K. E.-D. Erfurt	
338	—	—	2	Stück	neue Bretter —	—	338	Lage	K. E.-D. Hannover	gelb gestr.
339	—	—	32	„	Bretter —	ca. 400	339	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
340	—	—	9		Böcke —		340			
341	—	—	1	Weidenkörbchen	Bretzel, Früchtenbrot	3	341	Karlsruhe	Badische Stsb.	
342	—	—	1	Wagen	Briketts —	—	342	Barsinghausen	K. E.-D. Hannover	Essen 31456.
343	—	—	1	Sack	Brot —	20	343	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
344	—	—	1	Bund	2 eis. Bruchbänder —	14	344	Kreuzburg O/Schl.	K. E.-D. Kattowitz	
345	—	—	1	Reisekorb	Bücher, Kleider —	37	345	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
346	—	—	1	Korb	Bürsten, Putztücher —	16	346	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
347	—	—	1	Bund	4 Büchsen —	12	347	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
348	—	—	1	Kiste	Butter —	28	348	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
349	—	—	1	„	Cacao, Tabak etc. —	14	349	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	mit Porzellankopf.
350	—	—	1	—	Cementpfahl —	8	350	Appenweier	Badische Stsb.	
351	—	—	1	—	Christbaumständer —	6	351	Esens	K. E.-D. Münster	
352	—	—	1	Kiste	Conserven u. Käse —	45	352	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	1	„	Corinthen —	64	353	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
354	—	—	1	—	Decke, 2,50 m breit, 3,60 m lang	—	354	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
355	—	—	4	—	hölz. Dielen —	112	355	Gustavsburg	Direktion Mainz	gebraucht.
356	—	—	7	—	eis. Röhren —	18	356			3 mm.
357	—	—	1	Ring	Draht —	56	357	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
358	—	—	1	Korb	1 Dunggabel —	4	358	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
359	—	—	1	Stab	Eisen —	19	359	Kirchgerten	Badische Stsb.	
360	—	—	1	Bund	2 Stangen ⌓-Eisen —	91	360	Neuß	K. E.-D. Cöln	
361	—	—	1	„	3 Stangen ⌓-Eisen —		361			
362	—	—	1	Wagen	altes Eisen —	—	362	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	Frankfurt 20452.
363	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	17	363	Stettin Zgb.	K. E.-D. Stettin	
364	—	—	5	Ringe	Eisendraht —	17	364	Jena	K. E.-D. Erfurt	
365	—	—	1	—	Eisenplatte —	14	365	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	Maschinent.
366	—	—	1	Wagen	Eisenplatten —	—	366	Magdeburg=S.	K. E.-D. Magdeburg	Saarbrücken 26587.
367	—	—	1	Bund	3 Eisenrohre —	20	367	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
368	—	—	7	—	verz. Eisenrohre —	110	368	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	m. Muffen.
369	—	—	1	Bund	Eisenteile —	38	369	Mannheim Eil-A.	Badische Stsb.	
370	—	—	1	Wagen	ansch. Fassoneisen —	—	370	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	Kattowitz 12207.
371	—	—	1	in Papier	Fahrrad —	—	371	Eilgut Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	Superior.
372	—	—	1	Faß	leer —	23	372	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
373	—	—	1	—	Feder —	8	373	Urdingen	K. E.-D. Cöln	
374	—	—	1	—	eis. Feldschiene —	10,5	374	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
375	—	—	1	—	Feuerkiste —	18	375	Cloppenburg	Oldenburgische Stsb.	f. Herd.
376	—	—	1	Gestell	4 Büchsen Fische —	17,5	376	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
377	—	—	1	Bund	8 Stäbe Flacheisen —	52,5	377	Neunkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
378	—	—	1	Stange	Flachstahl —	5	378	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	1,12 m.
379	—	—	1	Stab	Flachstahl —	10	379	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	1,30 m.
380	—	—	1	Ballen	Flanelle —	30	380	Hoerde	K. E.-D. Essen	
381	—	—	1	Verschlag	eich. Flurgarderobe	77	381	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
382	—	—	1 1 1	— — —	Paar Frauenstiefel — einzelner Frauenschuh Zigarrenkiste mit Inhalt	1,5	382	Eilgut Hamburg	„	
383	—	—	1	Sack	anscheinend Garn —	35	383	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
384	—	—	1	—	Gashahn mit Gummischlauch	1	384	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
385	—	—	1	Bund	Gasrohre —	196	385	R. Vieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	4—4½ m lg.
386	—	—	14	Stück			386			
387	—	—	1	Kiste	Gedärme —	22	387	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
388	—	—	1	Sack	alte Gipssäcke —	13	388	Hof	Sächsische Stsb.	
389	—	—	1	Kiste	Glasscheiben —	70	389	Altena i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
390	—	—	1	alte Sackleinw.	1 Kollo Guß Gaskocher, alt, 2 Holzknöpfe	1,5	390	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
391	—	—	12	—	eis. Gußstücke —	141	391	Bederkesa	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
392	—	—	6	Päckchen	Haken und Ösen —	0,5	392	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
393	—	—	1	Bund	4 eis. Hämmer —	16	393	Quierschied	St. Johann=Saarbr.	
394	—	—	1	Sack	Haut —	31	394	Kellinghusen	K. E.-D. Altona	
395	—	—	1	—	Herd, alt —	85	395	Lauenbrück	K. E.-D. Münster	
396	—	—	1	Bund	eis. Herdringe —	11	396	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
397	—	—	1	Gestell	5 Dosen Heringe in Gelee	20,5	397	Auerbach	Sächsische Stsb.	
398	—	—	1	Faß	Heringe —	30	398	Neheim=Hüsten	K. E.-D. Cassel	
399	—	—	2	—	Holzbänke —	12	399	Zielenzig	K. E.-D. Posen	
400	—	—	1	Bund	5 Kartoffelhacken —	6	400			
401	—	—	1	Sack	mit Inhalt —	42	401			
402	—	—	1	—	Holzgestell (Regal) —	5	402	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	rotbraun.
403	—	—	1	—	Holzkette, 4,5 m —	45	403	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
404	—	—	1	—	Holzschraube —	2	404	Furth i. Wald	Bayerische Stsb.	
405	—	—	1	Pack	12 Paar Holzschuhe	11,5	405	Saar=Union	Reichsbahn	
406	—	—	1	„	Holzwolle	15	406	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
407	—	—	1	Pack i. gr. P.	1 Stück Jutegewebe zu einem Triumphstuhl	0,5	407	Magdeburg Hb.	K. E.-D. Magdeburg	
408	—	—	1	Ballen	1 St. Juteleinen, 4 Pack versch. Bindfaden	25	408	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
409	—	—	40	—	Käse —	50	409	Emmerich	Niederländ. Stsb.	
410	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	20	410	Soest	K. E.-D. Cassel	
411	—	—	1	Bund	eis. Kapseln —	13	411	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
412	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	52	412	Groß=Quenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
413	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	413	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
414	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	73, 53	414	Dudweiler	St. Johann=Saarbr.	
415	—	—	1	Bund	7 Kartoffelhacken —	8	415	Dühringshof	K. E.-D. Bromberg	mit Stielen.
416	—	—	1	Pack	Kartoffelsäcke —	60	416	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
417	—	—	1	Sack	2 Kegelkugeln —	12	417	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
418	—	—	1	—	eis. Kette, 30 m —	30	418	Emden	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
419	—	—	1	—	eis. Kette —	132	419	Lehrte	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
420	—	—	1	—	eis. Kette, 5,94 m —	35	420	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
421	—	—	1	—	Kette —	72	421	Ludwigsstadt	Bayerische Stsb.	
422	—	—	1	Bund	6 Kinderbettstg. —	9	422	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
423	—	—	2	in Papier	Kinderschlitten —	9	423	Eilgut Hannover	K. E.-D. Hannover	
424	—	—	1	—	Kinderschlitten —	19	424	Höxter	K. E.-D. Cassel	bez. Cassel O. 15/12.
425	—	—	1	—	Kinderschlitten —	8	425	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
426	—	—	1	Pack	2 Kinderstühle —	7	426	Schöneck i/Wpr.	K. E.-D. Danzig	hellbraun mit Rohrsitzen.
427	—	—	1	—	Kinderwagen —	5	427	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
428	—	—	1	Sack	Kleider u. Betten —	28	428	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
429	—	—	1	„	alte Kleider, Wäsche	19	429	Schwentainen	K. E.-D. Königsberg	
430	—	—	1	„	Kleider, getr. Röcke, Hosen usw.	6	430	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
431	—	—	1	Korb	Kleider, Wäsche, Bücher	68	431	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
432	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	20	432	Straßburg i. E. Eilg.	Reichsbahn	
433	—	—	1	Korb	Kleider, Wäsche —	8	433	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
434	—	—	1	Reisekorb	Kleidungsstücke —	21	434	Bismark Eilg. Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
435	—	—	1	Kübel	Kleinfleisch —	27	435	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
436	—	—	1	Wagen	Kohlen —	10 000	436	Düsseldorf=D.	„	Bromberg 39604.
437	—	—	1	„	Kohlen —	10 000	437	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Els. 9068.
438	—	—	1	—	rund. Kohlenkasten	2	438	Marne	K. E.-D. Altona	lackiert.
439	—	—	1	Korbfl.	leer —	6	439	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
440	—	—	1	Bund	8 l. Körbe —	18	440	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
441	—	—	1	Ballen	Kranzgebinde —	42	441	Dömitz	K. E.-D. Altona	Diestelblätter.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
442	—	—	1	Korb	Kraut, Wurst usw. —	9	442	Karlsruhe	Badische Stsb.	
443	—	—	1	Sack	Kreide, gemahlen —	50	443	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
444	—	—	1	Schließkorb	Kuchen, Zuckerw. —	?	444	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
445	—	—	1	Säckchen	Kümmel —	13	445	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
446	—	—	1	Block	Kupfer —	7	446	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
447	—	—	2	—	feiner Kupferdraht —	20	447	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
448	—	—	1	—	Kupferkessel —	6,5	448	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	alt.
449	—	—	1	Bund	3 Kupferrohre —	52,5	449	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
450	—	—	20	Stück	Ladegerüstteile —	188	450	Friedland N/Schl.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
451	—	—	1	Sack	gebr. Lager und Schrauben	28	451	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
452	—	—	2	Körbe	Lampen —	23	452	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
453	—	—	1	Ballen	Leder —	24	453	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
454	—	—	1	„	Leder —	130	454	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
455	—	—	1	Rolle	Leder —	4,5	455	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
456	—	—	1	Ballen	blaues Leinen —	72	456	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	i. Leinen.
457	—	—	1	Sack	Leinmehl —	50	457	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
458	—	—	1	Ballen	3 Stück Manchesterstoffe	15	458	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
459	R E	7686	1	Faß	Marinaden —	62	459	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
460	—	—	1	Eimer	Marmelade —	13	460	Mannheim	Badische Stsb.	
461	—	—	1	—	Maschinenrad —	6	461	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	ca. 50 cm Durchm.
462	—	—	1	—	eis. Maschinent. —	4	462	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	ansch. Schutzvorr.
463	—	—	1	Bund	5 Maschinenteile —	7	463	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
464	—	—	1	Korb	Maschinenteile usw. —	100	464	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
465	—	—	1	—	eis. Maschinenteil —	40	465	Rybnick	K. E.-D. Posen	
466	–	—	1	Leinen	Maschinenteil —	9	466	Gera	K. E.-D. Erfurt	
467	—	—	1	Kiste	gußeis. Maschinenteile	66	467	Liebau	K. E.-D. Breslau	
468	—	—	1	Pack	Matten —	31	468	Steele N.	K. E.-D. Essen	
469	—	—	5	Stück	4 neue, 1 altes Messer	5	469	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	ansch. zur Häckselmasch.
470	—	—	1	Kiste	Messina-Apfelsinen —	—	470	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
471	–	—	1	Bund	3 Messingstangen —	10	471	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	Gepäck
472	–	—	1	—	Milchkanne, leer —	6	472	Spandau	K. E.-D. Berlin	
473	—	—	1	—	Mittelstück zur Küchenanrichte	7	473	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
474	—	—	1	Lattenkiste	Möbel —	28	474	Wilhelmshaven	Oldenburg. Stsb.	
475	—	—	1	Sack	gußeiserne Muffen —	57	475	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
476	—	—	1	Wagen	Müllkalk —	—	476	Geseke	K. E.-D. Cassel	Cassel 29 631.
477	—	—	1	Sack	Nüsse —	56	477	Dobrilugk=Kirchhain	K. E.-D. Halle a/S.	
478	—	—	1	Korb	Obst —	10	478	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
479	—	—	1	Kiste	Obst —	16	479	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
480	—	—	1	Schließkorb	Obst, Konfekt, Kleider	8	480	Karlsruhe	Badische Stsb.	
481	—	—	1	Beutel	getr. Obst u. Nüsse —	4	481	Neumünster	K. E.-D. Altona	
482	·	—	1	Korb	Obst und Wurst —	18	482	Essen W.	K. E.-D. Essen	
483	—	—	1	Faß	Öl —	18	483	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
484	—	—	1	Ölfaß	leer —	39	484	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
485	—	—	1	„	leer —	18	485	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
486	—	—	1	Kiste	Ofen —	68	486	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
487	—	—	1	—	hölz. Ofenbank —	13	487	Posen	K. E.-D. Posen	braun gestr.
488	—	—	1	Bund	12 Ofenkniee —	10	488	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
489	—	—	1	Pack	Ofenplatte —	17	489	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	in Papier.
490	—	—	2	Säcke	Papierschnitzel —	63	490	Büchen	K. E.-D. Altona	
491	—	—	1	—	Pappelbohle —	—	491	Burgkemnitz	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund 3 m lang
492	—	—	1	Pack	2 Pedale (Fahrrad) —	0,5	492	Frkfrt. a/M.H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	i. Leinen.
493	—	—	1	—	Petroleumfaß, leer —	41	493	Diedenhofen	Reichsbahn	
494	– –	– –	1	Ballen	3 Paar Pferdedecken	13	494	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
495	—	—	1	Korb	leb. Pflanzen —	6	495	Karlsruhe	Badische Stsb.	
496		—	1	Wagen	Prellbock —	—	496	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	Kattowitz 20 702.
497	—	—	1	—	Privatkette —	21	497	Bremen Hbf.	K.-E.-D. Hannover	Dienstgut.
498	—	—	1	—	schwarz. Pudel —	—	498	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
499	—	—	1	Bällchen	Pumpen- oder Maschinenteile	3	499	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
500	—	—	1	Kiste	Putzpulver —	60	500	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
501	-	—	1	Stück	Quadratstahl -	15	501	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	2,50 m.
502	—	—	2	—	Rehe —	?	502	Spandau	K. E.-D. Berlin	
503	—	—	1	Reisekorb	leer —	28	503	Magdeburg Westseite	K. E.-D. Magdeburg	
504	—	—	1	„	gefüllt —	69,5	504	Dt. Eylau	K. E.-D. Danzig	
505	—	—	1	„	gefüllt —	29	505	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
506	—.	—	3	—	gußeis. Riemscheiben	15	506	Magdeburg Eil-A.	K. E.-D. Magdeburg	
507	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	11	507	Brilon Wald	K. E.-D. Cassel	
508	—	—	1	Bund	2 eis. Ringe —	5	508	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
509	—	—	1	„	4 Ringe, 2 Deckel —	7	509	Thann	Reichsbahn	
510	—	—	1	—	eis. Rohr —	25	510	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
511	—	—	3	Stück	eis. Röhren —	27	511	Kiel	K. E.-D. Altona	m. Gew. u. Muffen.
512	—	—	2	—	Röhren —	13	513	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
513	—	—	1	Stück	Roheisen —	50	513	Worms	K. E.-D. Mainz	
514	—	—	1	Dose	Rollmöpse —	3	514	Hof	Bayerische Stsb.	
515	—	—	1	Korb	Rosetten, Haken etc.	18	515	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
516	—	—	3	—	Rosten —	29	516	Rheine	K. E.-D. Münster	
517	—	—	1	Bund	2 Roster —	15	517	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
518	—	—	1	Sack	Rotkohl —	70	518	R. Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
519	—	—	1	Rolle*)	Rouleaustäbe —	17	519	Uslar	K. E.-D. Cassel	*) i. Sackleinw.
520	—	—	5	Stangen	Rundeisen —	279	520	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
521	—	—	1	Pack	leere Säcke —	36	521	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
522	—	—	1	„	l. Säcke —	31	522	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
523	—	—	1	„	leere Säcke —	25	523	Schrimm	K. E.-D. Posen	
524	—	—	1	Ballon	Säure —	33	524	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
525	—	—	1	„	ansch. Säure —	26	525	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
526	—	—	1	Kasten	Schnittergut —	94	526	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
527	—	—	1	Bund	4 Schrankfüße —	—	527	Verden	K. E.-D. Hannover	
528	—	—	1	—	Schürze —	—	528	Hildesheim	„	rot gestreift.
529	—	—	1	—	eis. Schutztür —	5	529	Posen	K. E.-D. Posen	
530	—	—	1	Pack i. L.	eis. Schwungrad —	13,5	530	Hamburg H.Eil-A.	K. E.-D. Altona	
531	—	—	1	Sack	Seifenwurzeln —	50	531	Vilshofen	Bayerische Stsb.	
532	—	—	2	Ballen	Speck —	194	532	Herne	K. E.-D. Essen	
533	—	—	1	Kistchen	Spiegelglas —	4	533	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
534	—	—	1	Sack	Spulen mit Wollgarn	25	534	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
535	—	—	1	„	ansch. Stärke —	100	535	Neuruppin	Paulinenaue-Neuruppiner E.	
536	—	—	1	Stück	Stahl —	16	536	Nürnberg Zentrbhf.	Bayerische Stsb.	
537	—	—	1	Bund	5 Stangen Stahl —	5	537	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
538	—		1	—	Stahlrohr —	30	538	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	4,75 m lg.
539	—	—	1	—	Stahlgußwelle —	8	539	Brohl	K. E.-D. Cöln	90 cm lg.
540	—		1	Bund	5 Stahlstangen —	44	540	Basel	Reichsbahn	3,80 m.
541	—	—	18	„	Stallbesen —	270	541	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
542	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	—	542	Dossow	Kremmen-Wittst. E.	Erfurt 24 379.
543	—	—	1	Korbblechkanne	Steinkohlenteeröl —	27	543	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
544	—	—	1	—	eis. Strebe —	530	544	Scharnhorst	K. E.-D. Essen	
545	—	—	1	Wagen	Stückkohlen —	—	545	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	Breslau 30 952.
546	—	—	1	Ballen	Taue, 3 cm dick —	23	546	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
547	—	—	1	Teerfaß	leer —	70	547	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
548	—	—	1	Wagen	Thomasmehl —	—	548	Lehrte	K. E.-D. Hannover	Cöln 14 394.
549	—	—	1	„	Thomasschlacke —	15000	549	Altona	K. E.-D. Altona	Hannover 9402.
550	—	—	1	Kiste	2 Tischwagen —	21	550	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
551	—	—	1	—	Trommelständer —	2	551	Bamberg	Bayerische Stsb.	
552			1	Pack	Unterlaghölzer	58	552	Dresden=Alt.	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
553	—	—	1	—	Ventil —	55	553	Flensburg	K. E.-D. Altona	z.Dampfmasch.
554			1		Verschlußkapsel	2	554	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	f. Kohlens.-Zyl.
555	—	—	1	Stab	Vierkantstahl —	7	555	Basel	Reichsbahn	1,43 m.
556	—	—	1	„	Vierkantstahl —	26	556	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
557	—	—	1	Wagen	beladen —	—	557	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Essen 10 335.
558	—	—	1	—	eis. Wagenachse —	50	558	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	m. Buchsen.
559	—	—	1	—	Wagendecke —	46	559	Worms	K. E.-D. Mainz	Dienstgut.
560	—	—	1	—	Wagenplan 6,16 m lang, 4 m breit	26	560	Dresden=Alt.	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
561	—	—	1	Sack	Wallnüsse —	39	561	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
562	—	—	1	Korb	Wäsche, Kleider —	21	562	Bingerbrück	K. E.-D. Mainz	
563	—	—	1	—	Waschkessel —	4,5	563	Ennigerloh	Westf. Land.-Eisenb.	neu, nicht gebeizt.
564	-	-	1	Pack	2 Waschkommoden	60	564	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
565	—	—	1	—	Waschständer —	2	565	Leipzig I Bay. B.	Sächsische Stsb.	
566	—	—	1	—	Kohleneimer —	4	566			
567	—	—	1	Bund	4 Waschständer —	5	567	Spandau	K. E.-D. Berlin	
568	—	—	1	Ballen	Werg —	50	568	Filehne N.	K. E.-D. Bromberg	
569	—	—	1	—	Wiener Stuhl —	3	569	Posen	K. E.-D. Posen	gebraucht.
570	—	—	1	Wagen	Würfelkohlen	15000	570	Pinne	„	Essen 85 892
571	—	—	1	Bund	Zinkstäbe —	2,5	571	Zittau	Sächsische Stsb.	
572	—	—	1	Sack	Zucker —	50	572	Tirschenreuth	Bayerische Stsb.	
573	—	—	1	„	Zucker —	100	573	Uckro	K. E.-D. Halle a/S.	
574	—	—	1	Kiste	Zuckerw. —	30	574	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 3. | 10. Januar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Einschienenbahn nach der Bauart von A. Lehmann.

(Schluß aus Nr 2.)

Lehmann hat auch die Anwendung seiner Einschienenbahn für Kleinbahnen, Lokalbahnen und Schnellbahnen in Aussicht genommen. Hierbei handelt es sich in erster Linie um die sichere Führung und den ruhigen Lauf der Fahrzeuge. Hierzu bedarf es der Anwendung von Führungsschienen (s. Abb. 2), deren Anordnung am naheliegendsten oberhalb der Fahrzeuge erfolgt. Wenn diese Führungsschienen an Pfeilerkonstruktionen befestigt werden, erinnert das System in der rein äußerlichen Erscheinung etwas an die Schwebebahn, bei der allerdings die Pfeilerbauten einen tragfähigen Überbau zu stützen haben. Die bei mechanisch betriebenen Rollbahnen bewährte Führungsart kann in ihren Grundzügen wohl beibehalten werden; in den Einzelausführungen ist jedoch den vorkommenden größeren Kräften und Beanspruchungen Rechnung zu tragen. Namentlich bei sehr großen Fahrgeschwindigkeiten sind zu bedeutende Umdrehungszahlen der an den Führungsschienen rollenden Gleitgabelteile zu vermeiden. Diesen Forderungen genügt Lehmanns „Differential-Rollgabelbügel". In seiner hauptsächlich für Schnellbahnen bestimmten Ausführung besteht er aus einem gabelförmigen Gehäuse, in dem auf jeder Seite der Führungsschiene zwei lotrecht geführte Bolzen eingesetzt sind. Jeder Bolzen trägt am oberen Ende einen Kugellagerkonus und wird durch kräftige, im Gehäuse befindliche Federn gegen die Kugeln gedrückt; die Grösse der Federdrücke kann durch Schrauben geregelt werden. Das Kugellager besteht aus drei drehbaren Teilen. Zwei Teile drehen sich, durchweg auf Kugeln gelagert, unmittelbar um den Bolzen, während der dritte Teil durch Vermittlung von Kugeln um diese beiden inneren Teile sich bewegt und an der oberen Leitschiene hinrollt. Dieser äußere Ring wird den inneren Ringen bei der Umdrehung

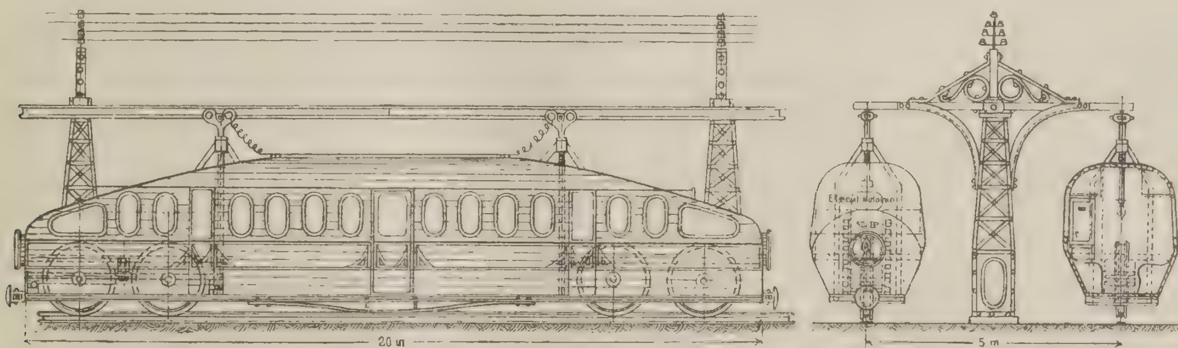


Abb. 2.

vorauseilen, sodaß die Umdrehungszahl der letzteren durch die Mitbewegung verringert wird und die Umdrehungen des Kugellagergehäuses zu den lotrecht geführten Bolzen nur einen Bruchteil der Gesamtumdrehungen der Ringe ergeben würden. Die verminderten Tourenzahlen werden natürlich von den jeweiligen Auflageflächen und der Reibung der Kugeln in ihren Lagern abhängig sein. Der Laufring ist mit einer Nute versehen, die eine Vulkanfibereinlage aufnimmt, um einen geräuschlosen Gang zu erzielen. Alle beweglichen Teile laufen in Öl. Eine Überanstrengung des Bügels ist nicht zu befürchten.

Nicht minder wichtig für Lokal- und Schnellbahnen ist die Sicherungsvorrichtung gegen Entgleisung bei Radbrüchen. Der Wagen ruht auf zwei Drehgestellen mit je zwei hintereinanderlaufenden Rädern, die beiderseits Spurkränze tragen. Das Wagenobergestell besitzt an jedem Ende zwei Querträger, die unterhalb des Drehgestellrahmens liegen und auf denen je ein Drehsegment mit radialer Kugelführung gelagert ist. Diesem Segment entspricht ein an der Unterseite der Querverbindungen des Drehgestelles angebrachtes Gegenkugelsegment. Bricht während der Fahrt ein Rad des Wagens, so senkt sich die nicht mehr gestützte Querverbindung des Drehgestellrahmens mit ihrem Segment auf das entsprechende Kugelsegmentlager des Wagenquerträgers und findet daselbst einen entsprechenden Halt, sodaß der Wagen auf den drei anderen Rädern weiterrollen kann. Die Senkung der Drehgestellquerverbindung beträgt nur wenige Millimeter.

Damit der Schwerpunkt der Wagen tunlich tief gelegt werden kann, sind die Räder in den Wagenkasten eingebaut. Das ist ohne Nachteil, denn die Räder liegen in der Längsachse und an den beiden Enden der Wagen, wo ohnehin besondere Abteile für die Triebmaschinen und den Wagenführer notwendig sind.

Die Fahrschienen werden von entsprechend langen Querschwellen gestützt, deren Breite mit Rücksicht auf den Umstand zu ermitteln ist, daß die gesamte Achslast nur in einem in der Schwellenmitte gelegenen Punkt angreift. In den Bögen ist die Schiene zu neigen, um durch die Schrägstellung des Wagens den Stoßwirkungen der Fliehkraft gefahrlos zu begegnen. Diese Frage wird aber wohl nur bei sehr großen Fahrgeschwindigkeiten und verhältnismäßig kleinen Halbmessern eine bemerkenswerte Rolle spielen; denn es darf nicht übersehen werden, daß die Fahrzeuge durch die obere Führungsschiene und die Rollgabeln gegen Umkippen gesichert sind und eigentlich nur danach zu streben ist, daß weder die innere Rollgabel an die Führungsschiene, noch der innere Radflansch an die innere Kante der Fahrschiene zu stark angedrückt und eine zu bedeutende Abnutzung herbeigeführt wird.

Einschienige Kleinbahnen können mit Gasmotoren, mit Spiritusmotoren, mit Elektrizität betrieben werden. Für Schnellbahnen kommt natürlich nur die Elektrizität in Betracht. Die Führungsschiene kann als Stromzuleiter dienen; sie stellt sich in bezug auf den Kostenpunkt günstiger als das Kupferdrahtkabel. Schwierig aber nicht undurchführbar dürfte die Isolierung der Schiene sein. Für Schnellbahnwagen nimmt Lehmann acht Stück 50pferdige Elektromotoren in Aussicht, von denen je zwei Stück auf eine Radachse einwirken. Die Motoren sind auf den Drehgestellen symmetrisch angebracht und für 10 000 Volt Spannung gebaut. Bei Lokalbahnen und Kleinbahnen würde sich die Zahl und Größe der Motoren, die Höhe der Spannung des elektrischen Stromes und die Gesamtanordnung des Wagens nach der geforderten Leistung, der Verkehrsdichte und den sonstigen besonderen Verhältnissen richten müssen.

Bei einem Vergleiche der Einschienenbahn mit der Zweischienenbahn tritt die größere Schmiegsamkeit der ersteren gegenüber der letzteren bei Kleinbahnen, Lokalbahnen und namentlich Schnellbahnen in erster Linie scharf hervor; man wird bei ihr Halbmesser anwenden können, die bei Gleisen mit zwei Schienensträngen auch bei der kleinsten möglichen Spurweite (60 cm) ausgeschlossen sind. Die Anordnung empfiehlt sich daher auch für Bahnen in engen Stadtvierteln, wie überhaupt für städtische Straßenbahnen, ferner für Bahnen im Hügellande, im Gebirge, für Straßenbahnen, die bevölkerte Talgründe, Ortschaften durchziehen. Die Unterbaukosten werden bei der Einschienenbahn besonders dann, wenn viele Kunstbauten vorkommen oder sehr enge Flußtäler durchzogen werden müssen, oder wenn die Bahn an steilen Lehnen hinzieht, wesentlich geringer sein als bei der Zweischienenbahn, weil es sich bei jener nur um die Stützung eines einzigen, allerdings schwerer belasteten Schienenstranges handelt und für die Begehung der Bahn verhältnismäßig leichte Gehstege, z. B. durch Konsolenträger und dergl., hergestellt werden können. Dieser Vorteil dürfte bei zwei- oder mehrgleisigen Bahnen, bei Hochbahnen und daher auch bei Schnellbahnen besonders stark hervortreten. Die Anlagekosten des Oberbaues der Einschienenbahn werden jedenfalls auch geringer sein, als die der Zweischienenbahn, wenn auch die Ersparnis an Schwellen und an Eisen infolge der Abwesenheit eines zweiten Schienenstranges durch die notwendige stärkere Ausführung der Führungsschiene und der sie tragenden Maste zum Teil aufgewogen wird. Ganz bedeutend wird der Unterschied bezüglich der Oberbaukosten, wenn die Herstellung des Oberbaues — wie für die Schnellbahn Berlin-Hamburg empfohlen wurde — bei der Zweischienenbahn mit doppelten Schienen in jedem Strange des Gleises erfolgen müßte; dann würde der Materialaufwand der Einschienenbahn nur ein Viertel des Materialaufwandes der Zweischienenbahn betragen.

Aber nicht nur die Baukosten, auch die Betriebskosten der Einschienenbahn werden umsoweniger an die Zweischienenbahn heranreichen, je großartiger die Bahnanlage, je dichter der Verkehr, je größer die Fahrgeschwindigkeit der Züge ist. Schon die geringere Zahl der Räder und der Schienenstränge bedeutet eine Ersparnis an Erhaltungskosten infolge der minderen Masse des der Abnutzung unterliegenden Materials; dazu tritt der Minderaufwand für Arbeitslöhne bei der Bahnerhaltung. Der ruhige Lauf der Fahrzeuge, deren Bewegungs- und Lauforgane in der lotrecht durch die Längenachse gelegten Schwerpunktsebene liegen, wird wesentlich zur Schonung des Oberbaues und der Fahrbetriebsmittel beitragen.

Im Vergleiche mit der Schwebebahn kann die Eigenschaft der Einschienenbahn, daß ihr Schienenstrang nicht an eine bestimmte Höhenlage zum Erdboden gebunden ist, unter Umständen einen entscheidenden Vorteil bieten. Die Baukosten werden bei der Schwebebahn sicher höher sein, als bei der Einschienenbahn. Es ist dies übrigens von örtlichen Verhältnissen, namentlich von der Gestaltung des Geländes, abhängig. Unter gewissen Umständen wird nur die Schwebebahn die aufgeworfene Frage einer Verkehrsverbindung zweckmäßig lösen; es wird aber auch Umstände geben, unter denen die einzig richtige und ungezwungene Lösung der Frage nur in der Wahl der Einschienenbahn liegt, die ohne Schwierigkeiten aus der Hochbahn in die Geländebahn oder auch selbst in die Tiefbahn übergehen kann. Gerade für Tief- oder Untergrundbahnen erscheint die Einschienenbahn außerordentlich geeignet, weil hier die Führung der Wagen in einfacher, billiger Weise möglich ist und weil ihr ruhiger Lauf nicht die großen Erschütterungen hervorrufen wird, die für angrenzende Bauwerke unter Umständen nachteilig werden können.

Dem Patentinhaber der Einschienenbahn, Fabrikanten A. Lehmann in Wien, wurde im Herbste des Jahres 1902 vom österreichischen Eisenbahnministerium die Genehmigung zu Vorarbeiten für eine einschienige Kleinbahn in dem ob seiner Naturschönheiten weltberühmten Semmeringgebiete erteilt. Diese Bahn soll von der Station Gloggnitz der Südbahnlinie Wien-Triest, die bekanntlich zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag den Semmeringpaß überschreitet, ausgehen und über Schottwien und Maria Schutz zur Südbahnstation Semmering, den höchsten Punkt der Linie Wien-Triest, führen; späterhin soll sie bis auf die Höhe des Sonnwendsteines verlängert werden. Die geplante Kleinbahn, für die elektrischer

Betrieb in Aussicht genommen ist, würde sonach einen bisher verhältnismäßig wenig besuchten Teil des Semmerings erschließen und mehreren Ortschaften, die abseits des Bahnweges liegen, neues Leben einflößen, größere Bedeutung verleihen. Man steht deshalb auch in den betroffenen Kreisen dem Entwurfe Lehmanns mit freundlicher Teilnahme gegenüber, und zwar umsomehr, als mit der Verwirklichung desselben auch die Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte für elektrische Beleuchtung und industrielle Zwecke aller Art Hand in Hand gehen würde.

Mit Rücksicht auf die Zulässigkeit sehr kleiner Halbmesser — bis herab zu 20 m — kann die bestehende Straße, die mit steilen Windungen zur Höhe führt, durchaus für die Bahnanlage benutzt werden. Das ist ein Umstand, der ihre Ausführbarkeit in den Bereich der Möglichkeit rückt. Nicht zum erstenmale wird der Bau einer Bahn von Gloggnitz über Schottwien nach Semmering geplant; wiederholt ist man dieser verkehrswichtigen Frage nahegetreten; aber nicht zuletzt war es die verhältnismäßig unzureichende Schmiegsamkeit der Zweischienenbahn, die allen bisherigen Plänen verhängnisvoll wurde.

Auch die Einschienenbahn begegnet manchen Schwierigkeiten, die zum größten Teile aus der Benutzung der Straße sich ergeben und vollständig entfallen würden, wenn die Bahn als Lokal- oder Schnellbahn auf eigenem Bahnkörper, über oder unter dem Gelände hinführen würde. Auch manche ernste elektrotechnische Aufgabe harrt ihrer Lösung. Die damit betrauten Persönlichkeiten, vor allen Herr Lehmann selbst, sind mit dem Studium der Fragen vollauf beschäftigt. Wir wollen mit ihnen hoffen, daß es gelingen werde, alle Hindernisse baldigst zu beseitigen.

Der gegenwärtige Stand der Bauausführungen bei den Neubauten der Eisenbahnen Japans.

(Schluß aus Nr 2.)

Im Anschlusse an die Mitteilungen hierüber in Nr 2 d. Ztg. sei noch erwähnt, was weiterhin an Eisenbahnanlagen im Bereiche des Stadtgebietes und der Umgebung von Tokio neuerdings ausgeführt oder geplant wird.

a) Von besonderer Bedeutung für die Hochbahn ist zunächst die Absicht der Kobu-Privat-Eisenbahn, ihre Stadtbahnstrecke über den jetzigen Endbahnhof Jidamachi hinaus in östlicher Richtung teils als Hoch-, teils als Untergrundbahn um etwa 2 km bis zu der neu zu errichtenden Endstation bei Meganebashi, westlich nahe der geplanten Hochbahnlinie, zu verlängern. Die staatliche Genehmigung zu dieser Ausführung ist erteilt, letztere aber noch nicht begonnen. Der Anschluß von der neuen Endstation Meganebashi an die Stadtgleise und zwar das westliche Gleispaar der Hochbahn würde mittels einer südöstlich gerichteten Gleisverbindung unmittelbar nördlich der vorgesehenen Stadtbahnstation Shinkoku-cho ohne Schwierigkeit erfolgen können; es gewinnt neuerdings den Anschein, als ob diese Ausführung sich noch eher verwirklichen würde, als die Durchführung der Hochbahn bis nach Uyeno. Die Kobubahn beabsichtigt für ihren Stadt- und Vorortverkehr in der Umgebung von Tokio zwischen den Stationen Meganebashi und Okubo, nordwestlich Shinjiku, elektrischen Betrieb mit leichten Motorwagen und oberirdischer Stromzuleitung einzurichten; auch hierzu hat die Aufsichtsbehörde ihre Genehmigung bereits erteilt, die Ausführung ist aber zur Zeit über das Stadium der Vorarbeiten noch nicht hinausgekommen.

b) Die nach der Ostküste von Hondo gerichtete Privatbahn der Sobu-Gesellschaft, im fernsten Osten von Tokio, auf dem linken Sumida-Ufer im Bahnhofe Honjo endigend, setzt gegenwärtig ihre Linie im Stadtgebiete von Tokio über den Endbahnhof hinaus in westlicher Richtung fort, als Hochbahn — Pfeilerbahn mit eisernen Trägern — zunächst bis an das Sumida-Ufer, in die Nähe von Riogoku-bashi. Damit erzielt die Bahn den wesentlichen Vorteil, daß ihr Endpunkt in Tokio, der jetzt sehr abgelegen ist, an eine dem Geschäfts- und Stadtmittelpunkt viel nähere und für den allgemeinen Verkehr erheblich bequemere Stelle gerückt wird. Auch für die weitere Verlängerung der Linie von hier über den Sumida in westlicher Richtung bis Akihanohara, den jetzigen südlichen Endpunkt der in Geländehöhe liegenden Güterbahn der Nippon-Gesellschaft, ist die endgültige staatliche Genehmigung bereits erteilt, dieser Abschnitt der Ausführung liegt indessen wegen der zunächst erforderlichen kostspieligen Überbrückung des Sumida-Flusses noch in weiter Ferne. Die Kosten für die im ganzen 4,26 km lange Neubaulinie sind auf 1 200 000 Yen veranschlagt, ein Betrag — rund 585 000 ℳ für das Kilometer —, der selbst bei eingleisiger Ausführung für diese Bahn im Stadtgebiete schwerlich ausreichen dürfte. Falls diese Linie in der vorgesehenen Weise hergestellt wird, so wäre damit der Anschluß der Sobubahn an die Ferngleise der künftigen Hochbahn bei der erwähnten Station Akihanohara gesichert.

c) Die im September 1897 genehmigte Tobu-Privateisenbahn ist zunächst von der Station Nord-Senju der Mito-Linie der Nipponbahn, im Norden von Tokio gelegen, in nördlicher Richtung bis zur Station Kuki der Nippon-Stammbahn, fertiggestellt worden und in dieser Ausdehnung mit 40,13 km seit Herbst 1899 im Betriebe; die Bahn soll weiterhin einerseits in nordwestlicher Richtung bis nach Ashikaga, einem Mittelpunkt des Seidenbaues, 39,3 km, fortgesetzt werden, wobei die Nipponbahn mit einer Überführung gekreuzt wird; auf der anderen Seite ist sie von Nord-Senju aus in südlicher Richtung auf 6,1 km Länge am linken Sumida-Ufer im Weichbild von Tokio bis in die Nähe der Azumabrücke durchgeführt und diese Strecke am 1. April 1902 dem Verkehre übergeben. Damit hat die Tobubahn als vierte Privatbahn im Stadtgebiet von Tokio Eingang gefunden. Der jetzige Endpunkt, nördlich vom Bahnhof Honjo der Sobubahn, liegt allerdings für den allgemeinen Verkehr von Tokio ebenso ungünstig wie jener. Die Gesellschaft beabsichtigt noch eine weitere Flügelbahn, mit Überkreuzung der Sobulinie, in südlicher und westlicher Richtung bis nach der Halbinsel Yetchujima, an der Mündung des Sumida in die Tokiobucht gelegen, herzustellen; die wesentliche Bedeutung dieser Zweigbahn liegt auf dem Gebiete des Güter- und des Umschlagverkehres.

d) Die aus Anlaß des Krieges vom Jahre 1894/95 mit China zu militärischen Zwecken von der Staatsbahn hergestellte 1,45 km lange Gleisverbindung, südwestlich von Shinagawa, von Oi nach Osaki zwischen der Tokaidostaatsbahn und der mehrerwähnten westlichen Gürtelbahn von Tokio war nach dem Kriege als einstweilen entbehrlich unter Herausnehmen der Anschlußweichen völlig außer Betrieb gestellt worden. Mit der stetigen Zunahme des durchgehenden Güterverkehrs zwischen Tokaido- und Nipponbahn wurde aber diese Verbindung inzwischen bald wieder sehr wertvoll; sie wurde daher unter Errichtung einer Blockstation und eines Stellwerks an der Abzweigung aus der Tokaidobahn bei Oi, nördlich von der Station Omori, am 15. März 1901 wieder dauernd in Gebrauch genommen, und seitdem verkehren zwischen den Stationen Yokohama und Omiya im allgemeinen täglich einige durchgehende Güterzüge, ohne die Station Shinagawa zu berühren, die den Durchgangsverkehr zwischen Nord und Süd bedienen.

Hiermit wäre die Zahl der wesentlichsten baulichen Änderungen oder geplanten Entwürfe auf dem Gebiete der Eisenbahnanlagen in und um Tokio erschöpft.

8. Hokkaido. Die Neubauten der Staatsbahn werden auch hier planmäßig zwar langsam aber stetig weitergeführt. Die in Sorachibuto an die Hokkaido-Tanko- (Privat-) Bahn anschließende Staatsbahn ist jetzt über Asahigawa, das künftig den Mittelpunkt der Landes- und Heeresverwaltung von Hokkaido bilden wird, in nördlicher Richtung bis zur Station Shibetsu mit im ganzen 112 km im Betriebe, und die Weiterführung der Bahn bis nach Wakkanai an die Nordspitze der Insel ist eingeleitet; anderseits wird von Asahigawa aus in südöstlicher Richtung auf Kushiro an der Südostküste weitergebaut; hier ist der Betrieb gegenwärtig bis Ochiai eröffnet, 108,3 km. Von Kushiro aus ist ein 28 km langer Abschnitt an der Südküste entlang in westlicher Richtung bis Shiranuka vollendet. Die Arbeiten zur Herstellung der Eisenbahnlinien von Kushiro in nördlicher Richtung nach Abashiri und in östlicher Richtung nach Nemuro sind zum Teil in der Vorbereitung begriffen, zum Teil bereits im Gange. Die Vollendung des einstweilen geplanten staatlichen Gesamtbahnnetzes von im ganzen 962,6 km Bahnlänge — wovon z. Z. rund 248 km dem Betriebe übergeben sind — dürfte wohl mindestens noch weitere acht bis 10 Jahre Zeit in Anspruch nehmen.

Als ein vor kurzem aufgetauchter neuer Plan ist hier zu erwähnen eine etwa 47 km lange Zweigbahn von der Staatsbahnstation Fukakawa, an der Strecke Sunagawa-Asahigawa gelegen, in nordwestlicher Richtung nach dem Hafen Rumoye an der Westküste in der Provinz Teshio, dessen Ausbau

beschlossen ist und der für die Schiffahrt günstige Bedingungen bieten soll. Der Bau dieser Stichbahn, bei der besondere Geländeschwierigkeiten nicht zu bestehen scheinen, wurde früher von der Tanko-Privatbahngesellschaft geplant, neuerdings hat sich aber die Staatsbahnverwaltung der Sache bemächtigt und man beabsichtigt in der kommenden Reichstagstagung die Vorlage zur Anforderung der Mittel für den Bau einzubringen. Durch diese Bahnverbindung würde für viele landwirtschaftliche Erzeugnisse, die aus dem Innern von Hokkaido versendet werden, der Beförderungsweg bis zum nächsten Verschiffungshafen wesentlich abgekürzt und die Fracht somit erheblich ermäßigt werden. Diese Bahnfrachten würden dann allerdings vorwiegend der Hokkaido-Tanko-Gesellschaft verloren gehen.

Bemerkenswert ist ferner, daß man schon jetzt auf verschiedenen der erwähnten staatlichen Betriebsstrecken, u. a. in größerem Umfange bei der Überschreitung der Wasserscheide zwischen den Stationen Ranru und Wakan nördlich von Asahigawa damit vorgeht, die anfangs ausgeführten größten Steigungen von 1:30 durch entsprechende Erhöhung der Dammschüttungen und durch Vertiefung der Einschnitte auf eine Steigung von 1:50 abzuflachen; da der Zugverkehr noch ziemlich gering ist, so ist die Ausführung während der Betriebspausen verhältnismäßig leicht zu bewirken. Außerdem werden zahlreiche anfangs in Holz ausgeführte Durchlässe und kleinere Brücken jetzt allmählich durch massive Bauwerke ersetzt.

Wenn wir hieran anschließend gleich an dieser Stelle noch der privaten Eisenbahnbautätigkeit auf der Insel Hokkaido gedenken, so haben wir vor allem die im Mai 1900 genehmigte Hokkaido-Privatbahn von 250,75 km Länge anzuführen, die von Hakodate nach Otaru gebaut werden soll; ihr Anlagekapital beträgt 8000000 Yen, das sind rund 67500 ℳ für 1 km. Diese Bahn soll die genannten beiden größten Städte und Hafenplätze der Insel, von denen das südlichere Hakodate heute überhaupt noch jedes Eisenbahnanschlusses entbehrt, miteinander verbinden; sie ist die größte zur Zeit im Bau begriffene Privatbahn des japanischen Reiches. Schon lange hatte man sich mit dem Plane befaßt, den südlichen Eingangshafen Hakodate, der jetzt nur auf dem Seewege, durch einzelne Dampferlinien, von den Hafenstädten Muroran und Otaru erreichbar ist, auch auf dem festen Lande mit der Hauptstadt der Insel, Otaru, in Verbindung zu setzen. Mit der zunehmenden Erschließung der Provinz Hokkaido wurde das Bedürfnis hierzu um so dringender, weil die Dampferverbindungen wegen des oft stürmischen Wetters im japanischen Meere vielen Unregelmäßigkeiten und Gefahren unterworfen, insbesondere auch wegen des hier häufig auftretenden lange andauernden Nebels vielen Zeitverlusten ausgesetzt sind. Die Bemühungen um das Zustandekommen der Bahn, deren Bau vorübergehend auch vom Staate selbst unternommen werden sollte, führten schließlich nur dadurch zum Ziel, daß die Regierung der zum Zwecke des Bahnbaues neugegründeten Hokkaido-Eisenbahn-Gesellschaft eine unverzinsliche Bau-Unterstützung von 8000 Yen für die englische Meile, im ganzen 1246000 Yen, zusicherte, was im März 1902 die Genehmigung des Reichstages fand. Die Bahn wird von Hakodate aus zunächst in nordwestlicher Richtung bis an die Südküste der Volkano-Bucht gehen, die sie bei dem Orte Mori erreicht, und von hier der Küste bis zur Stadt Oshamambe folgen; sie wendet sich dann landeinwärts und erreicht in ziemlich stetiger nördlicher Richtung in Otaru ihr Ziel. Die erste rund 17 km lange Neubaustrecke von Hakodate nach Hongo sollte bereits im November 1902 dem Verkehr übergeben werden; auch von Otaru aus hat man seit Juli 1902 mit den Bauarbeiten begonnen; für die Vollendung der Linie dürften wohl wenigstens fünf Baujahre erforderlich sein.

Weiter ist noch zu erwähnen, daß die Hokkaido-Tanko-Eisenbahn*) nach dem Beispiele der Staatsbahn gleichfalls beträchtliche Verbesserungen der Linie auf ihrer schon seit längerer Zeit im Betriebe stehenden, 42,8 km langen Stichbahn von Oiwake nach Yubari durchführt; diese Bahn führt nach den hochgelegenen, äußerst ergiebigen Kohlengruben von Yubari in der Provinz Ishikari hinauf und hat schon jetzt einen ziemlich lebhaften, talabwärts gerichteten Kohlenverkehr nach den Verschiffungsplätzen zu bedienen; um die Leistungsfähigkeit der Bahn zu erhöhen, werden jetzt die größten Steigungen von 1:40 in solche von 1:80 verflacht; diese Arbeiten sind gegenwärtig in der Ausführung begriffen, ohne daß der ziemlich starke Zugbetrieb eine Unterbrechung erfährt. Dabei werden vielfach auch die von früher her bestehenden allzuscharfen Krümmungen der Bahn entsprechend abgeflacht. Die Betriebsmittel der Bahn, die in ihren ersten Strecken ursprünglich von amerikanischen Ingenieuren erbaut war, sind auch heute noch nach amerikanischen Grundsätzen hergestellt als lange Wagen, auch für den Güterverkehr, mit zwei vierrädrigen Drehgestellen, bei denen die Anwendung sehr scharfer Krümmungen damals unbedenklich erschien.

9. Formosa. Auch auf der südlichen Insel Formosa ist die staatliche Bautätigkeit behufs Herstellung der die Insel von Nord nach Süd durchschneidenden Stammbahn im allgemeinen ohne Unterbrechungen fortgesetzt worden. Nachdem im August 1902 die 18 km lange Neubaustrecke von Shinchiku bis Chuko des nördlichen Abschnittes dem Verkehr übergeben wurde, ist jetzt mehr als die Hälfte der geplanten Gesamtlinie vollendet. Im Betriebe stehen zur Zeit folgende Streckenabschnitte: nördlich von Keilung über Taihoku und Shinchiku bis Chuko, 119,85 km, mit der rund 22 km langen Zweigbahn von Taihoku nach dem an der Nordspitze gelegenen Hafen Tamsui, ferner im Süden der Insel von Taku über Tainan bis Kagi, 107,4 km, im ganzen also 249,25 km, sodaß im mittleren Teile der Insel noch 158,55 km auszuführen bleiben, deren Herstellung allerdings wegen der hier obwaltenden größeren Geländeschwierigkeiten verhältnismäßig etwas längere Zeit in Anspruch nehmen wird, als der Bau der zuletzt vollendeten Strecken.

10. Ausbau zweiter Gleise. In bezug hierauf ist nur bei der Staatseisenbahnverwaltung auf der Hauptinsel Hondo ein ziemlich stetiger Fortschritt in den schon seit längerer Zeit begonnenen Arbeiten zur Herstellung des zweiten Gleises auf der Tokaidobahn Tokio-Kobe zu verzeichnen, bei den übrigen Staats- und Privateisenbahnen ist im allgemeinen ein Bedürfnis zur Herstellung weiterer Doppelgleise nicht eingetreten. Die genannte Tokaidobahn ist jetzt doppelgleisig im Betriebe von Tokio bis Shizuoka und von Kobe bis Ogaki, in der Provinz Mino, östlich vom Biwasee gelegen; dazwischen sind noch zwei kleinere Abschnitte südöstlich von Nagoya, nämlich die Strecken Nagoya-Atsuta und Okazaki-Kamagori, doppelgleisig ausgebaut; das Doppelgleis umfaßt gegenwärtig rund 400 km, also nahezu zwei Drittel der Länge der ganzen Tokaido-Stammlinie. Rückständig ist noch der größte Teil der Strecken zwischen Shizuoka, Nagoya und Ogaki, wo zahlreiche größere Flußübergänge den Ausbau des zweiten Gleises empfindlich verteuern und erschweren.

Bei einzelnen Privatbahnen, z. B. bei der Gürtelbahn von Tokio, Shinagawa-Akabane, der Nipponbahn und bei der Sobu-Eisenbahn ist gelegentlich davon die Rede gewesen, daß auf einzelnen Strecken mit dem zweigleisigen Ausbau weiter vorgegangen werden sollte; man ist aber über die allgemeinen Erörterungen hierüber und die vorbereitenden Schritte bisher nirgends hinausgekommen.

---

*) Vergl. hierüber die Mitteilung in Jahrg. 1901 d. Ztg. Nr 90 S. 1388.

Vereine von Eisenbahnbediensteten im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Die Anzahl der Eisenbahnvereine, über deren Entstehung und Ziele bereits in Nr 4 Jahrg. 1900 d. Ztg. näheres mitgeteilt ist, hat sich in der Zwischenzeit wesentlich vermehrt. Zur Zeit bestehen an 128 größeren Orten solche Vereine, die gegen 100000 Beamte und Arbeiter umfassen. Unter ihnen ist bemerkenswert durch die große Zahl seiner Mitglieder und durch seine eigenartige Organisation der im Jahre 1902 gegründete Eisenbahnverein in Berlin. Er umfaßt über 10000 Mitglieder, und hieraus sowie mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse ergab sich die Notwendigkeit, den Verein in Bezirksvereine mit besonderen Vorständen zu gliedern, während an der Spitze des Gesamtvereins der Hauptvorstand steht. Ihm fällt die Aufgabe zu, in Verbindung mit den Vorständen der einzelnen Bezirksvereine die Vereinseinrichtungen einheitlich auszubauen, insbesondere wirtschaftliche Erleichterungen und Wohlfahrtseinrichtungen für die Gesamtheit der Mitglieder zu schaffen, während die geselligen Zusammenkünfte, Feste und Ausflüge innerhalb der einzelnen Bezirksvereine veranstaltet werden.

Alle Eisenbahnvereine, die sich über das ganze Gebiet der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen erstrecken, haben sich neben der Pflege der Geselligkeit, die in gemeinschaftlichen Sommerausflügen, zu denen die Verwaltung unentgeltlich Sonderzüge stellt, in Wintervereinigungen mit belehrenden und unterhaltenden Vorträgen, mit Theater- und Konzertaufführungen und ähnlichen Veranstaltungen zum Ausdruck kommt, und neben anderen Einrichtungen zur Fortbildung und Unterhaltung der Mitglieder, wie Lesezimmer mit Büchersammlungen, insbesondere die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage ihrer Mitglieder immer mehr zur Aufgabe gemacht. Es bestehen Konsumvereine und ähnliche Einrichtungen, die den Mitgliedern den Bezug von

Brennmaterialien, Lebensmitteln und von sonstigen Haushaltungsbedürfnissen zu mäßigen Preisen ermöglichen. Die Vereine vermitteln kostenlos den Abschluß von Versicherungsverträgen und übernehmen die Einziehung und Abführung der Prämien. Sie erleichtern den Töchtern und Frauen der Mitglieder den Besuch von Haushaltungsschulen, veranstalten Weihnachtsbescherungen für die Kinder der wirtschaftlich schwächeren Bediensteten und dergl. mehr.

Eine größere Anzahl von Vereinen ist zur Gründung von Unterstützungsfonds übergegangen, aus denen in Krankheits- und Sterbefällen Beihilfen gewährt werden. Auch haben mehrere Eisenbahnvereine einen Teil ihrer Mitglieder im Samariterdienste ausbilden lassen, von denen erwartet werden darf, daß sie sich bei Eisenbahnunfällen in den Dienst der Verwaltung stellen werden. Als besonders wohltätige Einrichtung sind die bei verschiedenen Vereinen gegründeten Spar- und Darlehnskassen hervorzuheben. Die im Jahre 1900 schon erwähnten Kassen der Eisenbahnvereine in Cassel und Breslau haben sich in gedeihlicher Weise entwickelt. Die Anzahl der Mitglieder und der Geschäftsanteile in Höhe der Spareinlagen ist erheblich gestiegen, und es ist möglich gewesen, durch Darlehen in beträchtlicher Höhe zahlreichen Mitgliedern über augenblickliche wirtschaftliche Schwierigkeiten oder über sonstige Fälle unvorhergesehener Bedrängnis unter den günstigsten Bedingungen hinwegzuhelfen.

Diesem Beispiele sind inzwischen andere Eisenbahnvereine gefolgt; teils sind bei ihnen Spar- und Darlehnskassen bereits gegründet und haben in gleich segensreicher Weise gewirkt, teils sind solche Kassen noch im Entstehen begriffen oder in Aussicht genommen.

Durch alle diese Einrichtungen sind die Vereine, wie ihr stetes Blühen und Gedeihen beweist, ihrer Aufgabe in umfassender Weise gerecht geworden; sie haben ihr Ziel, die Beamten aller Grade und Dienstzweige und die Arbeiter einander persönlich näher zu bringen und das Gefühl der Zusammengehörigkeit als Glieder einer großen staatlichen Verwaltung zu beleben und zu kräftigen, in wirksamster Weise gefördert. Sie haben sich dabei aber auch als hervorragende Pflegstätten echt vaterländischer Gesinnung erwiesen, die besonders am Geburtstage Sr Majestät des Kaisers und Königs, der von allen Vereinen gemeinschaftlich gefeiert wird, zum Ausdruck kommt. In Anerkennung dieser Bestrebungen der Vereine und ihrer bisherigen Erfolge hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in letzter Zeit den Präsidenten der Eisenbahndirektionen die Förderung der Vereine von neuem empfohlen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Uniformfrage der Eisenbahnbeamten.** Verschiedene Zeitungen bringen Nachrichten darüber, daß in der Beschaffung der Uniformen für die preußischen Eisenbahnbeamten wesentliche Änderungen bevorständen. Es soll beabsichtigt sein, in Zukunft die Lieferung fertiger Uniformen an eine oder wenige Konfektionsfirmen für den ganzen Bereich der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zu vergeben, während derzeit die Anfertigung der Uniformen in den einzelnen Bezirken durch kleine Handwerker unter Kontrolle der Direktionen erfolgt. Wie die Berl. Korresp. erfährt, ist die Nachricht, daß die Vergebung der Arbeit an einzelne Handwerksmeister abgeschafft werden soll, durchaus unrichtig.

— **Mit dem Umbau der Wagen der Berliner Stadt- und Ringbahn** soll, wie bereits in dem Aufsatz in Nr 100 S. 1519 fgd. Jahrg. 1902 d. Ztg. ausgeführt wurde, Mitte Januar begonnen werden. Zu diesem Zweck werden daher schon in der Nacht vom 12. zum 13. d. M. aus den seitens der Stationen Westend, Berlin Schlesischer Bahnhof, Rixdorf und Stralau-Rummelsburg zu bildenden Wagenzügen Nr 1 bis 20 des Zugbildungsplans für die Stadt- und Ringbahn (Nordringzüge) sämtliche Stadtbahnwagen zurückgezogen und durch Vorortwagen ersetzt. Aus den übrigen Stadt- und Ringbahnzügen wird ein Teil der Wagen Anfang Februar, der Rest spätestens am 1. März d. J. zurückgezogen und durch Vorortwagen oder bereits umgebaute Stadtbahnwagen ersetzt. Über den 1. März d. J. hinaus darf kein niedriger Stadtbahnwagen in den Zügen verbleiben, weil bekanntlich im März d. J. die Höherlegung der Bahnsteige ausgeführt wird und niedrige Wagen an hochliegenden Bahnsteigen nicht verwendet werden können.

Jeder aus Vorortwagen gebildete Zug der Stadt- und Ringbahn wird 2 Wagen II. und 5 Wagen III. Klasse führen, und zwar durch Kreuzkupplung verbundene Doppelwagen mit Ausnahme eines Einzelwagens III. Klasse. Die derartig gebildeten Züge werden mit Luftdruckbremse gefahren, für welche die Stadtbahnlokomotiven inzwischen eingerichtet sind. Da den Reisenden das Ein- und Aussteigen an den noch niedrigen Bahnsteigen der Stadtbahn erschwert wird, wenn die Züge hohe Vorortwagen führen, wird hierauf durch eine in den Vorhallen und auf den Bahnsteigen der Stadt- und Ringbahnstationen auszuhängende Bekanntmachung noch besonders aufmerksam gemacht werden. In den in die Stadt- und Ringbahnzüge zur Einstellung gelangenden Vorortwagen werden auf den Zugbildungsstationen auch noch in sämtlichen Abteilen rote Plakate angebracht, welche die Aufschrift: „Vorsicht beim Aussteigen. Der Wagen hat zwei Trittstufen“ führen.

In die Vorortzüge, aus welchen die zur Bildung der Stadt- und Ringbahnzüge erforderlichen Wagen entnommen werden, kommen als Ersatz zwei- oder dreiachsige Fernzugwagen mit inneren Türdrückern zur Einstellung. Zunächst wird dies bei den Vorortzügen der Strecken Spandau/Potsdam-Stadtbahn-Erkner/Strausberg geschehen. Später werden hierfür noch Vorortzüge anderer Strecken bestimmt werden.

— **Der Bezirkseisenbahnrat Hannover** hat in seiner Sitzung am 8. d. M. einer Meldung der B. B.-Ztg. zufolge den Ausnahmetarif für Manilahanf genehmigt, die Frage des Schiffsbaueisentarifs für die Seehafenplätze vertagt und die Haftung der Eisenbahn für unverpackte oder mangelhaft verpackte Eisengußwaren gegen eine Versicherungsgebühr empfohlen. Er erörterte sodann noch die zur Verhandlung gestellten Fahrplananträge und vertagte die von einem Mitgliede angeregte Personentariffrage.

— **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.** Von der Verwaltung dieser Bahn ist an die Spitze der Tagesordnung der am 17. d. M. stattfindenden Generalversammlung nachträglich ein Antrag von Aktionären, die $^{1}/_{20}$ des Aktienkapitals vertreten, gesetzt worden, dahingehend: „über das Angebot des Staats wegen Verstaatlichung des Unternehmens eine gesonderte Abstimmung der Besitzer der Stammaktien und der Stammprioritätsaktien zu veranlassen.“

— **Besichtigung neuer D-Zugwagen der bayerischen Staatsbahnen.** Am 7. d. M. besichtigte der Ministerpräsident Dr. Graf v. Crailsheim unter Führung des Generaldirektors v. Ebermayer und des Abteilungsvorstandes Oberregierungsrat Weiß die neuen im Zentralbahnhof München aufgestellten vierachsigen D-Zugwagen, die nach den Plänen der Generaldirektion von bayerischen Wagenbaufirmen gebaut wurden und in bezug auf Festigkeit des Baues und Sicherheit und Bequemlichkeit der Reisenden den weitgehendsten Anforderungen entsprechen. Gleichzeitig waren die Probewagen mit der neuen automatischen Zentralkupplung zur Besichtigung bereitgestellt, an denen die von Oberregierungsrat Weiß angegebene Übergangsform von der jetzigen Schraubenkupplung zur neuen Kupplung zur Vorführung kam. Zum Schlusse wurde noch ein neuer dreiachsiger Rettungs- und Requisitenwagen besichtigt, wie solche den Werkstätten zur Hilfeleistung bei Unfällen zugeteilt werden. Der Wagen ist nach den neuesten Erfahrungen gebaut und ausgerüstet. — Der Herr Ministerpräsident sprach sich über das vorgeführte und eingehend besichtigte Wagenmaterial anerkennend aus.

— **Der Kohlenverkehr auf den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1902.** Trotz der verhältnismäßig ungünstigen Ergebnisse des Kohlenverkehres der sächsischen Staatseisenbahnen in den ersten neun Monaten des Jahres 1902 ist infolge erheblicher Verkehrssteigerung im letzten Vierteljahre die Gesamtmenge des Jahres 1901 doch annähernd erreicht worden. Im Jahre 1902 wurden im ganzen befördert: 10 891 654 t (1901: 11 065 141 t), d. i. eine Abnahme von 173 487 t = 1,57 %. Der Tagesdurchschnitt betrug 29 807 t im Jahre 1902 gegen 30 333 t im Jahre 1901. Der Steinkohlenversand aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Ölsnitz und Dresden betrug 3 395 024 t (1901: 3 409 127 t), d. i. eine Abnahme von 14 103 t = 0,41 %, und der Braunkohlenversand aus Sachsen und Sachsen-Altenburg 2 059 318 t (1901: 1 987 267 t), d. i. eine Zunahme von 72 051 t = 3,63 %. An Steinkohlen aus Schlesien, Westfalen, Böhmen usw. gingen ein: 818 747 t (1901: 925 394 t), d. i. eine Abnahme von 106 647 t = 11,52 %; an Braunkohlen aus Preußen und Thüringen: 664 479 t (1901: 598 300 t), d. i. eine Zunahme von 66 179 t = 11,06 %. Der Empfang an Braunkohlen aus Böhmen betrug 3 954 086 t (1901: 4 145 053 t), d. i. eine Abnahme von 190 967 t = 4,61 %. Die bedeutende Zunahme des Kohlenverkehrs im letzten Vierteljahr 1902, die sich namentlich im böhmischen Braunkohlenverkehre bemerkbar machte, ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die Elbschiffahrt infolge starken Frostes im November und Dezember fast gänzlich darniederlag.

— **Zur Eisenbahnarbeiterbewegung** schreibt die Köln. Zeitung: „Vor mehreren Jahren unternahm das Zentrum den

kühnen Versuch, die vielen Tausende der niederen bayerischen Eisenbahnbediensteten durch einen ‚Eisenbahnerverband‘ seinen Zwecken dienstbar zu machen. Die Sache beunruhigte damals nicht nur in liberalen Kreisen. Die Regierung ließ in der Kammer erklären, daß sie nur so lange ruhig zusehen könne, als die Disziplin nicht gefährdet sei. Inzwischen scheinen manche Beamtenkreise den Geschmack an dem mit übertriebenen Versprechungen ins Leben gerufenen Eisenbahnerverband bereits verloren zu haben. Nach dem Zentrum ist nunmehr die Sozialdemokratie auf dem Platze erschienen, indem sie der klerikalen Vereinsgründung eine solche der bei den Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Arbeiter an die Seite zu stellen verstand. So lange diese Organisationen sich auf je einen Einzelstaat beschränkten, ist wenig darüber in die Öffentlichkeit gedrungen. Neuerdings aber tauchte der Plan auf, in einer am 27. Dezember 1902 zu Ulm abzuhaltenden Delegiertenversammlung die in Bayern, Württemberg und Baden bestehenden Vereinigungen zu einem süddeutschen Eisenbahnarbeiterverband zusammenzuschließen. Da die bayerische Staatsbahn den in Aussicht genommenen Delegierten keinen Urlaub gewährte, da Württemberg seinen Eisenbahnarbeitern dringend anriet, abgesondert zu bleiben, und da auch sonst manches nicht klappte, ist die anstatt am 27. Dezember schon am ersten Weihnachtstage abgehaltene Versammlung ziemlich ergebnislos verlaufen. Ob bei einem neuen Versuch, etwa zu Pfingsten, der geplante Zusammenschluß zustande kommt, mag dahingestellt bleiben.“

— **Eine Explosion der Mischgasanstalt des Hauptbahnhofs zu Straßburg** ereignete sich am 7. d. M. Wie die Straßburger Post meldet, explodierte in der Nähe der großen Lokomotivhalle der Acetylenherstellungsapparat unter mächtigem Knall, der in der Stadt wie ein ferner Kanonenschuß gehört wurde. Ein Arbeiter wurde dabei getötet, einer wurde schwer und zwei wurden durch umherfliegende Splitter und Glasscherben leicht verwundet. Von dem Gebäude der Mischgasanstalt wurde zunächst der Raum, in dem der Acetylenapparat stand, vollständig, derjenige, in dem sich die Kompressionspumpe befindet, mit dieser zum größten Teil, und auch der Karbidlagerraum in seiner ganzen nördlichen Hälfte zerstört. Außerdem wurden an einigen in der Nähe liegenden Häusern sowie an einem von Molsheim her vorüberfahrenden Personenzuge zahlreiche Fenster durch den Luftdruck zertrümmert. Eine Betriebsstörung ist nicht eingetreten, nur ist die Station Straßburg vorläufig außerstande, die Züge mit Gas zu versehen, sodaß der Bedarf solange nach Möglichkeit von den anderen reichsländischen Stationen, die Gasanstalten besitzen, gedeckt werden muß.

— **Eine Entschädigung von 182 500 ℳ** hat, wie die Schles. Volksztg. mitteilt, der preußische Eisenbahnfiskus den Hinterbliebenen des ehemaligen Reichstagsabgeordneten Joh. Friedel in Oberkonnersreuth bei Bayreuth zugesprochen, der bei dem Anfang Mai 1902 stattgehabten Eisenbahnunglück unweit Zschortau in Sachsen seinen Tod fand. Der Verunglückte war bekanntlich im Begriff, nach Schluß des Reichstags zu seiner Familie in die Pfingstferien zu reisen. Bei diesem Unglück wurden, wie erinnerlich sein dürfte, drei weitere Personen schwer verletzt. Alle drei befanden sich längere Zeit im städtischen Krankenhause zu Leipzig, aus dem sie schließlich als völlig wiederhergestellt entlassen werden konnten.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sind ernannt: die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Sannow, Mitglied der Eisenbahndirektion in Erfurt, Baltzer, Mitglied der Eisenbahndirektion in Stettin — z. Z. aus dem preußischen Staatsdienste beurlaubt —, Schepp, Mitglied der Eisenbahndirektion in Elberfeld, Sluyter, Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Stettin, Schorre, Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Aschersleben und v. Milewski, Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion in Wesel, sowie die Eisenbahnbauinspektoren Teuscher, Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion in Erfurt, Schmidt, Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion in Hameln, v. Bischowsky, Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion in Neiße, Weinnoldt, Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion in Leipzig und Simon, Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion 2 in Berlin zu Regierungs- und Bauräten, ferner die Regierungsbauführer Paul Bathmann aus Berlin und Hermann Francke aus Gotha (Eisenbahnbaufach), Karl Hochstädt aus Dramburg, Reg.-Bez. Köslin, Max Chelius aus Rumbeck, Kreis Arnsberg, und Friedrich Selter aus Werdohl, Kreis Altena (Maschinenbaufach) zu Regierungsbaumeistern.

Bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist der bisherige Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Müller in Luxemburg zum Eisenbahnbetriebsdirektor mit dem Range der Räte IV. Klasse ernannt und ihm die Stelle des Vorstehers des betriebstechnischen Bureaus bei der Generaldirektion zu Straßburg übertragen worden. — Der württembergische Regierungsbaumeister Renz ist zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor bei derselben Verwaltung ernannt worden.

Österreich.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen.** Es liegen nunmehr die vorläufigen Einnahmenausweise der großen Privatbahnen für das verflossene Jahr vor. Nach diesen stellen sich die Einnahmen im abgelaufenen Jahre wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	82 795 348	— 318 003
Südbahn	105 121 179	+ 1 451 858
Staatseisenbahngesellschaft	62 970 334	— 1 223 921
Nordwestbahn Lit. A	24 233 586	— 223 226
Elbethalbahn	14 864 205	— 610 290
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn .	8 087 057	— 172 382
Aussig-Teplitzer Bahn	14 920 064	— 610 342
Buschtêhrader Bahn Lit. A	8 035 698	— 382 609
„ „ „ B	14 616 840	— 492 628
Böhmische Nordbahn	10 623 409	+ 182 904

Bei der Kaiser Ferdinands - Nordbahn dürfte die Mindereinnahme durch die noch ausständige Richtigstellung der Einnahmeziffern für Oktober bis Dezember 1902 verschwinden und einer wenn auch nur geringen Mehreinnahme Platz machen. Ebenso dürfte der Einnahmeausfall der Staatseisenbahngesellschaft durch die ausständige Richtigstellung der vorläufig ermittelten Einnahmeziffern für die letzten Monate des abgelaufenen Jahres eine wesentliche Veränderung erfahren.

— **Investitionsanleihe.** In der nächsten Zeit steht der Beginn der Verhandlungen der Finanzverwaltung mit dem Konsortium über die Begebung eines weiteren Betrages der Eisenbahninvestitionsanleihe — der Staatsvoranschlag bezifferte ihn mit rund 125 000 000 Kr. — bevor. Ein unmittelbarer Geldbedarf macht sich für die Finanzverwaltung umsoweniger geltend, als die völlige Verausgabung des Erlöses der bisherigen Begebungen, soweit hierbei die Eisenbahnbauten in Betracht kommen, durch die der Bautätigkeit hinderliche Ungunst der Witterung, vor allem durch den sehr frühzeitigen Beginn der Kälte gehemmt war, ganz abgesehen davon, daß das erste Baujahr schon wegen der Verspätung in der parlamentarischen Erledigung des Investitionsgesetzes für den Bau nicht vollständig ausgenutzt werden konnte. Diese Verzögerung machte sich begreiflicherweise auch späterhin fühlbar.

— **Eisenbahninvestitionen.** Im Hinblick auf die ungünstige Lage der Industrie hat der österreichische Ministerpräsident vor kurzem sämtliche Zentralstellen aufgefordert, mit möglichster Beschleunigung über die in ihrem Ressort sachlich erwünschten Investitionen zu berichten und die erforderlichen Anträge zu stellen. In diese Vorschläge sollten auch diejenigen Investitionen einbezogen werden, die unter anderen Umständen erst im Jahre 1904 ins Auge gefaßt worden wären. Hierbei wurde der Wunsch ausgedrückt, auch diese Investitionen schon im Jahre 1903, und zwar möglichst bald in Angriff zu nehmen, sofern die betreffenden Firmen in einen entsprechenden Aufschub der Bezahlung willigen würden. Diese Einzelberichte und Anträge der verschiedenen Zentralstellen sind nunmehr abgeschlossen und haben im Eisenbahnministerium einheitliche Zusammenfassung in einem ausführlichen Schriftstücke gefunden, das auch als Grundlage für die demnächstige Erledigung der vom Verein der Montanindustriellen an die Regierung überreichten Denkschrift zu dienen bestimmt ist.

— **Böhmische Nordbahn.** Die Verhandlungen zwischen den Vertretern der Regierung und jenen der Böhmischen Nordbahn in betreff der Konzessionierung der Linie Nixdorf-Sebnitz und Zwickau-Gabel sind am 5. d. M. fortgesetzt worden. Die Verstaatlichung der Nordbahn bildete, wie verlautet, keinen Gegenstand der Verhandlungen. Von der Regierung scheint dagegen Gewicht darauf gelegt worden zu sein, daß die Durchführung der notwendigen Investitionen gesichert werde. In den Verhandlungen ist daher verlangt worden, daß die Nordbahn die Investitionen tatsächlich durchzuführen sich verpflichte und die notwendigen Bestellungen für den Fahrpark der neuen Lokalbahnen und der alten Linien vornehme. Die Verhandlungen dürften demnächst beendigt werden. Man glaubt, daß sie zu einem Einvernehmen führen werden.

— **Ergebnisse der Betriebskrankenkassen der österreichischen Privatbahnen im Jahre 1901.** Nach dem vom Eisenbahnministerium überprüften Ergebnisse der Betriebskrankenkassen für das Jahr 1901 bestanden bei den österreichischen Privatbahnen wie im Vorjahre 28 Betriebskrankenkassen. Die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1901 waren günstiger als jene

der Vorjahre, da der Erhöhung der Einnahmen eine wenn auch geringfügige Ermäßigung der Auslagen gegenübersteht, welche durch einen Rückgang der Krankengelder und Entbindungskosten begründet ist. Die Gesamteinnahmen betrugen im Jahre 1901: 2 696 577 Kr. gegen 2 531 214 Kr. im Jahre 1900 und 2 222 071 Kr. im Jahre 1899 und die Gesamtausgaben im Jahre 1901: 2 488 273 Kr. gegen 2 493 041 Kr. im Jahre 1900 und 2 221 382 Kronen im Jahre 1899.

Die Ausgaben verteilen sich wie folgt:

Krankengelder und Entbindungskosten	1 408 633	Kr.	=	56,6 %
Kosten der Ärzte	349 090	„	=	14,0 „
Arznei und Heilmittel	370 241	„	=	14,9 „
Spitalkosten	95 057	„	=	3,8 „
Beerdigungskosten	102 701	„	=	4,1 „
Verwaltungskosten	10 296	„	=	0,4 „
Sonstiges	144 109	„	=	5,8 „
Kursverluste	8 146	„	=	0,4 „
zusammen	2 488 273	Kr.	=	100 %

Der Gebarungsüberschuß betrug sonach 208 304 Kr. gegen 38 174 Kr. im Vorjahre.

Von den Ende 1901 bestandenen Betriebskrankenkassen der Privatbahnen erzielten 21 einen Gebarungsüberschuß, und zwar 7 einen solchen von mehr als 20 % der Jahresbeiträge, während bei 7 Kassen dieser Überschuß zwischen 10 und 20 % schwankt; bei weiteren 7 Kassen betrug er weniger als 10 % und 7 Kassen weisen einen Gebarungsabgang nach.

Der Stand der Reservefonds betrug Ende 1900: 2 757 111 Kronen; hierzu kommen die Gebarungsüberschüsse des Jahres 1901 mit 208 304 Kr., sodaß sich Ende Dezember 1901 ein Stand von 2 965 415 Kr. ergibt.

Die Gesamtergebnisse des Berichtsjahres können nach den vorstehenden Ausführungen als günstige bezeichnet werden, denn es wurden außer den gesetzlichen Leistungen gewährt: Mehrleistungen für Angehörige der Kassenmitglieder mit 316 781 Kr. und Mehrleistungen an die Mitglieder selbst, soweit diese besonders nachgewiesen sind, mit 342 649 Kr., somit zusammen 659 430 Kr.

Wenn die Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen sich nur auf die gesetzlichen Leistungen beschränkt hätten, so würde sich der Gebarungsüberschuß von 208 304 Kr. auf 867 735 Kr. erhöht haben. Die Ergebnisse des Berichtsjahres lassen eine weitere günstige Entwicklung der Betriebskrankenkassen um so sicherer erhoffen, als auch die Bahnverwaltungen unausgesetzt bemüht sind, diese für ihre Bediensteten so wichtige Einrichtung nach jeder Richtung hin zu fördern.

— **Preise für Vorschläge zu Vereinfachungen und sonstigen Verbesserungen im kommerziellen Dienst.** Das Eisenbahnministerium hat im Juni 1902 für Vorschläge von Bediensteten der staatlichen Eisenbahnverwaltung auf Vereinfachung oder ökonomischere Ausgestaltung des kommerziellen Dienstes, Verringerung des Schreibwerks, dann auf Neueinführung, Verbesserung und Vervollkommnung bestimmter einschlägiger Einrichtungen und insbesondere solcher, welche im Interesse der Entwicklung des Verkehrs gelegen sind, Preise ausgesetzt. Die Bedingungen der Preisbewerbung waren folgende:

Die zur Bewerbung eingereichten Vorschläge können sich auf einen beliebigen Zweig des kommerziellen Dienstes (Transportdienst, Reklamationsdienst, Tarifwesen, Einnahmeverrechnung) beziehen. Bestimmte Preisfragen werden nicht aufgestellt; es bleibt dem Bewerber überlassen, jede beliebige zweckdienliche Anregung vorzubringen. Ausführliche Abhandlungen werden nicht gefordert; es genügt, wenn die Vorschläge kurz, jedoch klar und deutlich bezeichnet, begründet und erläutert werden. An der Preisbewerbung können sich sämtliche zum Stande des Eisenbahnministeriums und der diesem untergeordneten Dienststellen gehörigen Bediensteten beteiligen. Die Prüfung der Bewerbungen sowie die Entscheidung darüber, an welche Bewerber Preise zu verteilen sind, erfolgt durch eine vom Eisenbahnministerium zu ernennende Kommission. Die Preise sollen im Höchstbetrage von 800 Kr. und im Mindestbetrage von 200 Kr. verliehen werden.

Auf Grund der Ausschreibung wurden von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen 96 Eingaben mit zusammen 151 Anträgen eingebracht und nach der im Eisenbahnministerium vorgenommenen Prüfung nachstehende 10 Preise zuerkannt und zwar 1. im Betrage von 700 Kr.: dem Adjunkten Wainer für die vorgeschlagene Vereinfachung der Güter-Versand- und Empfangsrechnung der Stationen im Lokalverkehr; 2. im Betrage von 400 Kr.: den Inspektoren Korda und Gögl für die von ihnen gemeinsam ausgearbeitete und beantragte Vereinfachung der Verrechnung der Einnahmen aus dem Salzgeschäft der Staatsbahnen; 3. im Betrage von je 200 Kr.: dem Revidenten Stuks für die beantragte Vereinfachung in der Abfertigung von Gütern, für deren Beförderung die Mindestgebühr zur Einhebung gelangt; dem Revidenten Skuhersky für Vorschläge zur weiteren Ausgestaltung der Abfertigung von Stückgütern mit Frankierungsmarken; dem Bahnkonzipisten Dr. Foregger für beantragte Vereinfachung bei der Abwage der Güter; dem Assistenten Bauer für die von ihm angeregte neuartige Zusammenstellung der direkten Schnellzugverbindungen auf den Fahrplankundmachungen; dem Offizial Pecher für die beantragten Vereinfachungen bei der Verrechnung der Einnahmen aus dem Personenverkehr; dem Assistenten Kollnitz für seine Vorschläge auf Einführung von Barvorschüssen und Regelung des Verfahrens mit Frankaturvorschüssen auf Lokalbahnen; dem Stationsaufseher Vostrak für die beantragte Vereinfachung des Rechnungsmusters für Blankofahrkarten, ferner dem Revidenten Zuber für die beantragte Einführung von Kalkulationstabellen. Außerdem wurde vom Eisenbahnministerium die Anerkennung ausgesprochen: dem Oberrevidenten Sobota für seine Arbeit, betreffend Gebührenstundung an Private, dann dem Oberrevidenten Froschauer und dem Revidenten Plechawski für die von ihnen gemeinsam ausgearbeiteten Vorschläge bezüglich der Zusammenlegung von Verbandsgütertarifen.

Die eingelangten Vorschläge, welche die allgemeine Auszahlung der Einnahmen nach Eingang seitens der Empfangsstationen mittels Post, die Vereinigung des Regiefrachtbriefes mit der Regiefrachtkarte sowie die Abänderung des Übergabe-, Abgabe- und Übergangsverzeichnisses, Verladescheins und Ausladebuchs betrafen, wurden bei der Preisverleihung nicht berücksichtigt, da bezügliche Reformen schon seit längerer Zeit im Eisenbahnministerium erwogen werden.

— **Eine Winternacht auf dem Brenner im Schnee.** In den Innsbrucker Nachrichten entwirft ein Reisender, der am 30. Dezember 1902 mit dem Nachts um 11 Uhr 5 Minuten von Innsbruck abgegangenen Personenzuge fuhr, folgende Schilderung seiner Abenteuer: Nachdem wir die Station Gries am Brenner verlassen hatten, gerieten wir plötzlich in so dichte Schneemassen, daß die Maschine, die mit einem kleinen Schneepflug ausgerüstet war, stehenbleiben mußte. Der Maschinenführer versuchte nochmals, anzufahren, aber umsonst; die Schneemassen, die augenscheinlich von einer Lawine stammten, waren unüberwindbar. Nun hätte man gern den Zug zurückgeschoben, aber auch das ging nicht mehr, da mittlerweile auch hinter dem Zug eine Lawine niedergegangen war. So mußte der Zug eingeschneit auf offener Strecke stehen bleiben. Zu all dem kam bald darauf noch der Umstand, daß auch auf den Zug selbst Lawinen niedergingen, die teilweise die Fenster eindrückten, die Abteile mit Schnee füllten und die Lichter verlöschten. Ringsum hallten die Bergwände den Donner der Lawinen wieder — die Verwirrung unter den Reisenden war grenzenlos; die meisten jammerten, manche weinten oder beteten, und nur die wenigsten hatten kaltes Blut genug, um Ruhe zu bewahren. Erst als um ½5 Uhr Morgens der Lawinensturz ein Ende nahm, wurde die Lage erträglicher. Kurze Zeit vorher wurde auf dem Nebengleise gegen Süden hin ein Schneepflug vorbeigefahren, der zwar nach einigen Hundert Metern auch stecken blieb, aber hinter sich freie Bahn nach Gries hinterlassen hatte. Diesen Weg zu benutzen, wagten zuerst die Beherzteren, um zum genannten Ort zurückzuwandern, wo sie wenigstens etwas zum Essen und zum Trinken bekamen. Gegen Mittag traf der aus Innsbruck telegraphisch herbeigerufene Hilfszug ein, und nun ging die Arbeit des Gleisefreimachens rasch von statten. Mit diesem Hilfszuge wurden auch die noch anwesenden Reisenden wieder nach Innsbruck zurückgebracht, während der grössere Teil schon von Gries aus mit dem Schnellzug zurückgefahren war.

Ungarn.

— **Abwage der Wein- und Mostsendungen.** Bei den in letzterer Zeit auf den ungarischen Staatsbahnen zur Verfrachtung gelangten Wein- und Mostsendungen ist es wiederholt vorgekommen, daß die Gewichtsbestimmung in der oberflächlichsten Weise erfolgte, indem die Sendungen entweder garnicht abgewogen wurden und von den Stationsorganen nur ein annäherndes Gewicht in dem Frachtbriefe verzeichnet wurde, oder aber das Gewicht, wie es durch die aufgebende Partei angegeben worden ist, ohne jede weitere Überprüfung als Grundlage für die Berechnung der Frachtgebühren angenommen wurde. Infolge dieses Vorgangs der Stationen erwächst den ungarischen Staatsbahnen ein bedeutender Schaden, indem gewöhnlich ein zu niedriges Gewicht der Frachtberechnung zugrunde gelegt wird. Um dieser Unzukömmlichkeit abzuhelfen, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen sämtliche Stationen angewiesen, das Gewicht der Wein- und Mostsendungen auf das genaueste zu bestimmen. Auch wurde es den

Betriebsleitungen und Verkehrsinspektoraten zur Pflicht gemacht, eine eingehende Überwachung bezüglich der Behandlung der Wein- und Mostsendungen auszuüben und diejenigen Organe, welche sich eines Versäumnisses schuldig machen, streng zu bestrafen.

— **Schlafwagenbetrieb in Ungarn.** Wie aus Budapest gemeldet wird, steht die Verlängerung des gegenwärtig zwischen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und den Staatsbahnen bestehenden Vertrages, dessen Laufzeit noch acht Jahre beträgt, auf die Dauer von 30 Jahren unmittelbar bevor.

Rumänien.

Der Etatentwurf der Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1903/04 weist eine Einnahme von 58 382 458 Fr. gegen eine Ausgabe von 38 110 758 Fr., somit einen Einnahmeüberschuß von 20 271 700 Fr. auf. Hiervon entfallen: auf den eigentlichen Eisenbahnbetrieb 54 340 000 Fr. Einnahme und 34 680 573 Fr. Ausgabe, auf die Docksverwaltung 1 587 000 Fr Einnahme und 970 454 Fr. Ausgabe, ferner auf die Seeschiffahrt 2 455 458 Fr. Einnahme und 2 459 131 Fr. Ausgabe.

— **Die Organisation der Verwaltung der Eisenbahnen.** Die Generaldirektion zerfällt in folgende Abteilungen: I. Abteilung: Generalsekretariat, Personalangelegenheiten, Hauptbuchhaltung und Hauptkasse mit 6 Unterabteilungen; II. Abteilung für ärztlichen Dienst; III. Abteilung für Material mit 3 Unterabteilungen im Zentraldienst und 3 Materialmagazinen auf der Strecke; IV. Abteilung für Werkstätten und Zugförderung mit 11 Unterabteilungen. Für den äußeren Dienst bestehen 6 Werkstätten, 6 Zugförderungsinspektionen und 29 Maschinendepots; V. Abteilung für Bahnerhaltung mit 3 Unterabteilungen. Für den äußeren Dienst bestehen 6 Divisionen und 24 Sektionen; VI. Abteilung für Neubauten mit 2 Unterabteilungen; VII. Abteilung für den Betriebsdienst mit 11 Unterabteilungen. Für den äußeren Dienst bestehen 6 Betriebsinspektionen und VIII. Abteilung: Seedienst.

— **Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr** ist vom rumänischen Oberhaus in der Sitzung vom 30. November/1. Dezember 1902 einstimmig angenommen worden. Es ist nunmehr auch dem Abgeordnetenhaus zur Beschlußfassung vorgelegt worden.

In der erwähnten Sitzung des Oberhauses gelangten auch die rücksichtlich der technischen Einheit der Eisenbahnen und des Zollverschlusses der Wagen geltenden internationalen Vereinbarungen zur Annahme.

— **Die Einnahmen der Eisenbahnen** betragen: a) im Oktober 1902: Personenverkehr 1 574 144 Fr., Gepäckverkehr 49 094 Fr., Eilgut- und Frachtenverkehr 3 957 725 Fr., insgesamt 5 580 964 Fr. Gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres ergibt sich ein Mehr von 648 948 Fr. und gegenüber dem des Jahres 1900 ein solches von 839 367 Fr.; b) im November 1902: Personenverkehr 1 523 249 Fr., Gepäckverkehr 42 352 Fr., Eilgutverkehr 138 428 Fr., Frachtverkehr 3 355 079 Fr., somit Gesamteinnahme 5 059 288 Fr. oder gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 597 227 Fr. weniger. Die Gesamteinnahme vom 1. April bis Ende November 1902 beträgt 39 985 463 Fr. und ist gegenüber der Gesamteinnahme im gleichen Zeitraum des Jahres 1901 um 3 652 266 Fr. höher.

Übrige europäische Länder.

— **Über den geplanten Umbau der schwedischen Bahnen für elektrischen Betrieb** veröffentlicht der Hamb. Korresp. folgende Zuschrift aus Stockholm: „Am Weihnachtsheiligabend hat die Staatsbahnverwaltung dem König Oskar ein Gutachten über die Umwandlung des bisherigen Eisenbahnbetriebes in den elektrischen Betrieb überreicht, worin zur sofortigen Inangriffnahme der Sache ermahnt wird. Nach den Vorschlägen der Verwaltung wäre zuerst eine elektrische Versuchsbahn zu bauen, die bereits im Jahre 1904 fertig sein kann. Um die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete des elektrischen Betriebes zu studieren, soll inzwischen ein Fachmann ausgeschickt werden. In Schweden liegen die Verhältnisse zur Einführung des elektrischen Betriebes insofern sehr günstig, als das Land über große Wasserfälle verfügt, die sich teils in staatlichem, teils in privatem Besitz befinden und erst zu einem verschwindend kleinen Teil ausgenutzt werden. In neuerer Zeit richtet allerdings die Industrie ihr Augenmerk auf diese großartige Kraftquelle, und die Staatsbahnverwaltung empfiehlt daher in ihrem Gutachten dem Staat, sich auch die privaten Wasserfälle bei Zeiten zu sichern. Wenn man berücksichtigt, daß Steinkohlen auf der skandinavischen Halbinsel ein rarer Artikel sind, ist leicht zu ermessen, welche Bedeutung die Wasserfälle für elektrische Eisenbahnen haben. Übrigens besitzt Schweden in seinen ungeheuren Torfmooren gleichfalls eine große Kraftquelle, und da Wasserfälle und Torfmoore über das ganze Land verbreitet sind, würde mit ihrer Hilfe die Umwandlung des ganzen langgestreckten Eisenbahnnetzes Schwedens in elektrischen Betrieb keine Schwierigkeiten bereiten."

— **Über den Bau der Eisenbahn von Boden in Norrland zur finnischen Grenze** wird dem Hamb. Korresp. folgendes aus Stockholm geschrieben: „Die schwedische Eisenbahnverwaltung hat in einem der Regierung unterbreiteten Berichte auf die Notwendigkeit hingewiesen, ohne Aufschub den Bau der Eisenbahnstrecke von Boden in Norrland bis zur finnländischen Grenze in Angriff zu nehmen, damit die norwegisch-schwedische Querbahn von der norwegischen Küste (Ofoten) sich in naher Zukunft dem Eisenbahnnetz des Großfürstentums Finnland anschließen könne. Als der Bau einer solchen Anschlußbahn angeregt wurde, hat man es von zuständiger militärischer Seite als unerläßliche Bedingung aufgestellt, daß Boden als hochwichtiger strategischer Punkt sehr stark befestigt würde, sodaß die dortigen Anlagen etwaigen Falles imstande wären, die von Osten führende Eisenbahn vollständig zu beherrschen. Die für diesen Zweck nötigen Kredite im Betrage von mehreren Millionen Kronen wurden auch vom Reichstage bewilligt. In der Darstellung der Eisenbahnverwaltung wird darauf hingewiesen, daß die Befestigungen am Boden nunmehr soweit fortgeschritten sind, daß von dieser Seite aus dem Bau der bis zur Grenze führenden Bahn nichts im Wege stehe. Die Baukosten sind auf 5 643 000 schwedische Kronen veranschlagt. Man hält es für möglich, diese Bahnstrecke spätestens im Sommer 1904 fertigstellen zu können, somit fast gleichzeitig mit der Durchführung des finnländischen Eisenbahnnetzes bis zur schwedischen Grenze."

— **Militärdienstleistung und Gehaltszahlung bei den schweizerischen Bundesbahnen.** Laut Verfügung der Generaldirektion der Bundesbahnen erhalten Beamte und ständige Angestellte, welche in pflichtmäßigen Militärdienst einberufen werden, während desselben das volle Gehalt, und zwar ohne Unterschied, ob sie den Militärdienst als Rekruten, Soldaten, Unteroffiziere oder Offiziere tun. Die Generaldirektion kann Nichtauszahlung oder Verringerung des Gehalts eintreten lassen, wenn der Militärdienst freiwillig oder als Strafdienst gemacht wird, wenn es sich um vorläufig Angestellte handelt, deren endgültige Anstellung in Frage steht, oder wenn anzunehmen ist, daß es sich um eine mißbräuchliche Inanspruchnahme der Bundesbahnen handelt. Die Abwesenheit im Militärdienst wird in den gewöhnlichen Jahresurlaub nur dann eingerechnet, wenn und soweit sie drei Wochen im Jahr überschreitet.

— **Die Forderungen der Angestellten der Gotthardbahn und die schweizerischen Eisenbahnerorganisationen.** Schon seit Monaten ist eine erheblich angewachsene Bewegung durch die Angestellten der Gotthardbahn gegangen, die bei der allgemeinen Organisation der schweizerischen Eisenbahner Unterstützung gefunden hat. Von den Zentralkomitees des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, des schweizerischen Zugpersonalvereins und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten sind nunmehr der Direktion der Gotthardbahn in einer gedruckten ausführlichen Eingabe die Forderungen des Gotthardbahnpersonals vorgelegt worden. Es werden darin Vorschläge für die Anstellungsbedingungen und die Neuregelung der Dienst- und Lohnverhältnisse gestellt und u. a. behauptet, der gewaltige, großenteils durch gebirgige und unwirtliche Gegenden führende Verkehr der Weltbahn habe für das Personal eine wirtschaftliche Ausnahmestellung im Gefolge gehabt. Die Lebensmittelpreise an der Bahn seien außerordentlich teuer, auch hätten die Angestellten Schwierigkeiten, ihren Kindern einen entsprechenden Schulunterricht zu verschaffen. Zugleich wird geklagt, daß überhaupt in der Behandlung des Personals die Vorgesetzten oft willkürlich und herausfordernd aufträten, trotz der hohen Verantwortlichkeit der Angestellten. Für eine neue Besoldungsregelung werden Mindestbezüge vorgeschlagen für das Stationspersonal von 1380 (Stationswärter) bis 4500 Fr. (Bahnhofvorstände I. Klasse) und Höchstbezüge von 1900 bis 6000 Fr., für das Bahnaufsichts- und Unterhaltungspersonal Mindestbezüge von 1200 Fr., für das Zugpersonal Mindestbezüge von 1300 bis 1600 Fr. und Höchstbezüge von 1900 bis 2700 Fr. mit den Nebenbezügen, für das Arbeiterpersonal ein Mindestlohn von 90 bis 180 Fr. und ein Höchstlohn von 150 bis 310 Fr. im Monat.

— **Kinderfahrkarten in der Schweiz.** Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat in seiner jüngsten Sitzung als Alters-

grenze für Kinder, welche zum halben Preise fahren können, das zurückgelegte 12. Lebensjahr statt des bisher geltenden 10. bezeichnet.

— **Die Ausstellung zur Eröffnung des Simplontunnels,** welche im Jahre 1905 in Mailand stattfinden soll, wird Abteilungen für Beförderungsmittel zu Lande und zur See, für Luftschiffahrt und für Transportschutzmittel haben; zugleich auch eine künstlerische Abteilung.

— **Finnlands Eisenbahnen im Jahre 1901.** Dem ziemlich spät erschienenen Bericht der Verwaltung der finnländischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1901 ist zu entnehmen, daß der Beginn des neuen Jahrhunderts für die finnländischen Staatseisenbahnen besonders ungünstig war, da er im finanziellen Ergebnis des Eisenbahnverkehrs einen beträchtlichen Rückgang mit sich gebracht hat. Allerdings trat bereits in den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts die Neigung zu einem derartigen Rückgang hervor. Seit 1896 ist die Rente, die die Staatseisenbahnen abwerfen, Jahr für Jahr gefallen, und zwar betrug sie 1896: 3,62 %, 1897: 3,61 %, 1898: 3,54 %, 1899: 3,31 %, 1900: 2,85 %. Im Jahre 1901 betrugen die Einnahmen rund 26 601 000 finnländische Mark (gegen 27 698 000 ℳ im Vorjahre), die Ausgaben 21 848 000 ℳ (gegen 20 545 000 ℳ); die Einnahmen waren somit 1901 um 1 097 000 ℳ geringer als im Jahre 1900, die Ausgaben dagegen um 1 303 000 ℳ größer, sodaß der Reingewinn, der sich 1900 noch auf 7 153 000 ℳ belief, 1901 auf 4 753 000 ℳ herunterging, also um 2 400 000 ℳ oder um 33,5 % fiel. Der Kapitalwert der Eisenbahnen stieg im Berichtsjahre recht bedeutend, hauptsächlich durch den Ankauf von rollendem Material, wofür 6 274 000 ℳ verausgabt wurden, und durch die Ausführung verschiedener Neubauten, die insgesamt 5 082 000 ℳ kosteten. Das Anlagekapital der Eisenbahnen warf daher 1901 eine Rente von nur 1,81 % ab. Von der Einnahme, die, wie erwähnt, 26 601 000 ℳ betrug, entfallen 10 714 000 ℳ oder 40,3 % auf den Personenverkehr und 10 478 000 ℳ oder 58,2 % auf den Frachtverkehr. Ein Vergleich dieser Ziffern mit denen des Vorjahres zeigt, daß der Frachtverkehr im Berichtsjahre 1 183 000 ℳ weniger einbrachte als im Jahre 1900 oder um 7,1 % fiel, während der Personenverkehr nicht geringer als im Vorjahre und die durch ihn erzielte Einnahme fast ebensogroß war. Große Schwankungen finden sich in den durch den Rundreiseverkehr erzielten Einnahmen. Sie beliefen sich 1899 auf 742 000 ℳ, 1900 auf 1 078 000 ℳ und 1901 auf 890 000 ℳ. Die starke Zunahme des Rundreiseverkehrs im Jahre 1900 ist durch die Pariser Weltausstellung zu erklären. Von der gegen das Jahr 1900: 188 000 ℳ betragenden Mindereinnahme des Berichtsjahres entfallen aber auf Finnland nur etwa 56 000 ℳ.

Fremde Weltteile.

— **Zur Erhöhung des Eisenbahntarifs für mittelasiatische Baumwolle.** Seit einiger Zeit läßt sich in der russischen Tarifpolitik ein Abschwenken von der früher eingehaltenen Richtungslinie, die immer zu einer Herabsetzung der Frachtsätze führte, beobachten. Neuerdings besteht demgegenüber das Bestreben, die Tarifsätze zu erhöhen. Unter anderem hat die Erhöhung des Eisenbahntarifs für mittelasiatische Baumwolle in den interessierten Kreisen Befürchtungen für die Zukunft wachgerufen. Vielleicht haben die Interessenten nicht ganz unrecht, wenn sie meinen, daß ihnen der Wettbewerb dadurch erschwert werden wird. Anderseits ist es eine Taktik, die auf russischem Boden eigentlich nicht mehr in Erstaunen setzen und Befremden erwecken sollte. Es ist jedoch nicht zum erstenmale bei der mittelasiatischen Baumwolle der Fall, daß durch außerordentlich niedrige Beförderungskosten usw. Industrien anfangs unterstützt und nachdem sie dann Wurzel geschlagen haben, die Sätze erhöht worden sind, weil man meint, daß die Zeit gekommen sei, daß die Begünstigung entbehrt werden kann. Es kann ein solches Vorgehen unter Umständen sogar nicht falsch sein, nur muß von vornherein die Dauer derartiger Tarife festgesetzt sein. Ob das im vorliegenden Falle geschehen ist, wissen wir nicht, nur scheint es auffallend, daß das wichtigste Erzeugnis Mittelasiens von der Erhöhung betroffen wird, obgleich — soweit bekannt — das Absatzgebiet noch lange nicht unbestritten gegenüber der amerikanischen Baumwolle ist.

Die amtliche Handels- u. Industrie-Ztg. bringt in Nr 278 einen Brief an die Schriftleitung des Blattes, der sich mit der Frage der Tariferhöhung beschäftigt und dem wir die nachfolgenden Mitteilungen entnehmen, deren Berechtigung in vielen Punkten nicht wohl bestritten werden kann. Zunächst wird auf das eigenartige Schicksal der Bitte der Industriellen hingewiesen, die seit der Erhöhung des Einfuhrzolles auf Baumwolle im Jahre 1900 auf 1 R. (= 216 ₰) für 1 Pud (= 16,38 kg) unter Hinweis auf die schwere Krisis, die die Baumwollweberei durchzumachen hat, stets um die Aufhebung der Zollerhöhung nachsuchten, und nun schließlich als Antwort die Erhöhung der Beförderungskosten hinnehmen müssen. Und das zu einer Zeit, wo jede Erhöhung der Beschaffungskosten der Industrie verderblich und jede Verbilligung dringend erwünscht sein muß.

Diese Maßregel wird in die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Fabriken der verschiedenen Umkreise ganz neue Bedingungen hineintragen. Diejenigen Fabriken, welche in der Nähe von Baku, Petrowsk, Ssaratow, Jarosslaw und anderen Häfen liegen, werden die Baumwolle von Krassnowodsk auf dem Wasserwege erhalten und nur 25 Kop. für 1 Pud mehr zu zahlen haben, als bisher, während die Fabriken des Moskauer und Lodzer Bezirks eine Mehrzahlung von etwa 50 Kop. für 1 Pud zu leisten haben werden. Die Fabriken im Kaspischen und Wolga - Gebiete werden also einen weiteren Vorteil vor den übrigen gewinnen. Die Fabriken im Moskauer und Lodzer Gebiete werden, um diese Bevorzugung auszugleichen, zum Teil auf russische Baumwolle verzichten müssen.

Indem man die Erhöhung des Tarifs festsetzte, ging man offenbar von der Anschauung aus, daß die Erzeugung russischer Baumwolle nicht zurückgehen und den Eisenbahnen daher eine Mehreinnahme von etwa 2 500 000 R. zufallen wird. Es wird sich indessen für viele Fabriken als vorteilhaft erweisen, einen Teil der russischen Baumwolle durch ausländische zu ersetzen; im Verhältnis hierzu wird der Absatz und somit die Erzeugung russischer Baumwolle zurückgehen.

Im Laufe eines Jahrzehnts ist die Erzeugung russischer Baumwolle beträchtlich gewachsen, indem sich stets die Neigung zur Erweiterung der Anbaufläche bemerkbar machte, wenn nicht zufällige Hemmnisse eintraten, wie z. B. eine Heuschreckenplage oder sonst ungünstige Verhältnisse. Jetzt aber wird in dieser Beziehung nicht nur ein Stillstand, sondern ein Rückgang in der Ausdehnung der Anbaufläche eintreten. In den mittelasiatischen Besitzungen gibt es keine Bevölkerungsklasse, welche sich ausschließlich und unter allen Umständen mit dem Baumwollenbau beschäftigt. Die Sarten bauen außer Baumwolle auch noch Getreide an. Da in den letzten Jahren der Baumwollenbau vorteilhafter war, als der Getreidebau, so haben die Sarten den ersteren erweitert; diese Erweiterung war so bedeutend, daß die mittelasiatischen Gebiete einer recht bedeutenden Getreideeinfuhr bedurften.

Wenn die Tariferhöhung aber dazu führen sollte, daß die mittelasiatischen Anbauer, um den Absatz für ihre Baumwolle sich zu sichern, die Tariferhöhung übernehmen, da ohne Ermäßigung der Preise an Ort und Stelle die russische Baumwolle durch die ausländische verdrängt werden würde, so würde als Folge eintreten, daß die mittelasiatische Bevölkerung den Baumwollenbau einschränken, daß sie ferner weniger kauffähig werden würde und daher auch weniger Erzeugnisse an Baumwollwaren beziehen würde, obgleich sie gegenwärtig eine sehr bedeutende Abnehmerin ist, daß sodann auch weniger Getreide dorthin verkauft werden könnte und daß endlich aller Wahrscheinlichkeit nach den Eisenbahnen die erwartete Mehreinnahme nicht zufließen werde. Als schließliches Ergebnis der wenig glücklichen Tariferhöhung werde sich eine größere Abhängigkeit der Baumwollenindustrie vom Ausland ergeben.

Soweit der Briefschreiber der Handels- u. Industrie-Ztg.

Ob das wirklich so schlimm werden wird, muß noch erst abgewartet werden, aber daß eine so bedeutende Tariferhöhung auf die Beförderung eines Roherzeugnisses sehr leicht schwere und schädliche Folgen nach sich ziehen kann, liegt auf der Hand.

— **Sibirisches Salzfleisch.** Sibirien tritt wiederum mit einem Handelsartikel auf, indem es gesalzenes Rindfleisch auf den Markt bringt. Die sibirische Butter hat sich schnell Eingang verschafft und einen gesicherten Absatz gefunden. Bleibt die Beschaffenheit gut, so kann kaum daran gezweifelt werden, daß die großen Viehherden auch fernerhin für Sibirien infolge der Butterproduktion eine gute Einnahmequelle bleiben werden. Die Butter wird hierbei aber wohl nur als Nebenerzeugnis eine Rolle spielen, während die Fleischproduktion die Hauptsache bilden wird. Einen Anfang macht hierzu wohl das gegenwärtig in den Handel gebrachte Salzfleisch, das nach der Methode des Dr med. F. Schidlowski zubereitet wird. Diese besteht darin, daß dem geschlachteten Rind unmittelbar nach dem Schlachten eine besondere erhaltende Flüssigkeit in das geöffnete Herz gespritzt wird, von wo sie sich durch die Adern im ganzen Tierkörper verbreitet und den chemischen Vorgang vermittelt. Das Fleisch gelangt zur Zeit in zweierlei Form in den Handel. Entweder wird das geschlachtete Rind nach Entfernung des Kopfes, der Füße und Eingeweide in die eigene Haut eingenäht und als ganzes auf den Markt gebracht, oder

der Körper wird zerlegt und das Fleisch in Blechbüchsen gepackt und leicht gesalzen, worauf die Büchsen luftdicht geschlossen werden. In letzterer Form hält sich das Fleisch, wie die St. Petersburger Zeitung berichtet, jahrelang, ohne an Güte einzubüßen. In den Niederlagen des Kronstädter Hafens befinden sich Proben des Fleisches, welche bereits 7 Jahre hindurch aufbewahrt worden sind. In der russischen Kriegsmarine ist dieses sibirische Salzfleisch schon lange im Gebrauch und soll sich vortrefflich bewährt haben. Gegenwärtig haben die Hersteller, Dr med. Schidlowski und L. Thuran in Omsk, mit der Ausfuhr der Ware begonnen; sie soll auf mehreren europäischen Märkten ungeteilten Beifall gefunden haben.

— **Präsident Roosevelt als Ehrenlokomotivheizer.** Im Weißen Hause zu Washington erschien einer Meldung des Hamb. Korresp. zufolge unlängst eine Abordnung der Gewerkschaft der amerikanischen Lokomotivheizer und überreichte Präsident Roosevelt feierlich eine Karte, durch die er zum Ehrenlokomotivheizer ernannt wurde. Die Karte, die reichen künstlerischen Schmuck trägt, befindet sich in einem geschmackvoll ausgestatteten Album. Der Präsident hat dankend die neue Würde angenommen.

Bücherschau.

— **Nothilfe bei Verletzungen.** Heft 3 der Veröffentlichungen des Deutschen Vereins für Volkshygiene. Von Privatdozent Dr. Feßler. München und Berlin, R. Oldenbourg. 69 Seiten mit 20 Bildern. 8°. 30 ₰.

Bei der hohen Wichtigkeit, von welcher für die spätere Behandlung einer Verletzung deren Vorbereitung durch die erste Inangriffnahme ist, muß die vom Vereine für Volkshygiene eingeleitete Verbreitung sachgemäßer Kenntnisse auf diesem Gebiete als ein überaus segensreiches Beginnen begrüßt werden. Der Verfasser hat in dieser kleinen Flugschrift eine Arbeit geschaffen, die in jedem Haushalte einen schätzenswerten Besitz bilden wird, die aber namentlich auch den Eisenbahnbehörden zur Verteilung unter ihre Beamten und Arbeiter empfohlen werden darf. Bei den großen Anforderungen, die jeder Unfall an die Umsicht und Tatkraft des Betriebspersonals stellt, ist eine volkstümliche, auch dem Arbeiter verständliche Belehrung über den Bau des menschlichen Körpers und die bei Verletzungen zu leistende erste Nothilfe, wie sie hier geboten wird, ein in gesundheitlicher, sozialer und wirtschaftlicher Beziehung dankenswertes Werk.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Januar d. J. von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Betrieb genommene 6,342 km lange Lokalbahnstrecke Stramberg-Wernsdorf ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Aufhebung der Fahrkartenausgabestelle in der Halte- und Ladestelle Domsdorf.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die in der Halte- und Ladestelle Domsdorf — Linie Niederlindewiese-Barzdorf-Heinersdorf — bestehende Fahrkartenausgabestelle ist vom 1. Januar d. J. ab aufgehoben worden. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt vom genannten Zeitpunkt ab durch das Fahrpersonal im Zuge.

Lieferfristen.

Niederländische Staatseisenbahnen, Niederländische Zentraleisenbahn, Holländische Eisenbahn, Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn. Die in der Nr 101 bezw. 102 — Jahrgang 102 — d. Ztg. an dieser Stelle veröffentlichten Lieferfristverlängerungen sind vom 5. Januar ab wieder aufgehoben worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesamtverkehr auf nachstehenden Strecken eingestellt:

Nixdorf - Rumburg und Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde vom 21. bis 27. Dezember,
Eisenerz - Vordernberg vom 21. bis 27. Dezember,
Tlumacz-Palahicze-Tlumacz-Stadt vom 18. bis 30. Dezember,
Chabowka-Zakopane vom 26. bis 30. Dezember,
Podwysokie-Ostrów-Berezowica vom 26. bis 30. Dezember,
Stryj-Lawoczne vom 26. bis 29. Dezember,
Neulupkow-Cisna vom 26. bis 31. Dezember,
Dolina-Wygoda vom 26. bis 30. Dezember,
Kolomeaer Lokalbahnen vom 27. bis 31. Dezember,
Kolomea-Stefanowka vom 27./12. 1902 bis 1./1. 1903,
Biala - Czortkowska - Zaleszczyki vom 27./12. 1902 bis 2./1. 1903,
Wygnanka-Skala vom 27./12. 1902 bis 1./1. 1903.

Aus gleicher Ursache wurde bis auf weiteres der Gesamtverkehr eingestellt:

Borki wielki-Grzymalow am 18./12. v. J.,
Lusan-Zaleszczyki am 27./12. v. J.,
Teresin-Iwanie puste am 27./12. v. J.

Wien, 7. Januar 1903. (70)

2. Verkehrswiederaufnahme.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Güteraufnahme in Linz, Wien, Pozsony und Budapest.

Mit heutigem Tage wird die Güteraufnahme in und nach den folgenden Stationen eröffnet: Linz, Korneuburg, Nußdorf, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterkai, Wien - Donaukai - Bahnhof, Pozsony, Budapest und Budapest-Donau-Uferbahnhof.

Wien, 7. Januar 1903. (71)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Die Ver- oder Entladung von Fahrzeugen jeder Art ist auf Station Lorenzdorf ausgeschlossen.

Breslau, den 30. Dezember 1902. (72)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreich-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft II.

Vom 1. Februar 1903 ab wird die Station Arad-Poltura der königlich ungarischen Staatsbahnen mit den für Arad geltenden Frachtsätzen in den direkten Verkehr einbezogen. Die Sätze sind nur anzuwenden bei Sendungen, die für die Gebrüder Neumann in Arad bestimmt sind.

Kattowitz, den 3. Januar 1903. (73)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Die Station Schermeisel unseres Bezirks wird mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 6a für Braunkohlen (auch pulverisiert), Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbriketts (auch Naßpreßsteine) des Gruppentarifs II aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 5. Januar 1903. (74)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen nach belgischen Stationen.

Die Station Munckswalm der belgischen Staatseisenbahnen wird am 15. Januar d. J. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres über die Frachtsätze bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 6. Januar 1903. (75)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.

Teil II, Heft 5 vom 1. Januar 1895.

Ab 1. Januar 1903 ermäßigt sich im A.-T. 13 für Cellulose der Frachtsatz Hallein-Neudeck von 167 auf 164 h für 100 kg.

München, am 5. Januar 1903. (76)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch - deutsch - russischer Gütertarif, Teil III.

Die Umschlagstelle Breslau Oderhafen der preußischen Staatsbahn ist mit dem 18./31. Dezember 1902 alten/neuen Stils aufgehoben worden.

An deren Stelle wird mit dem 1./14. Februar 1903 alten/neuen Stils die Hafenanlage der Stadt Breslau mit der Bezeichnung Breslau Stadthafen in demselben Umfange wie Breslau Oderhafen in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.

Für die Station Breslau Stadthafen gelten die Entfernungen und Frachtsätze der aufgehobenen Station Breslau Oderhafen, ohne daß die Bedingung des Umschlages für die nach dem Hafen gehenden und von ihm austretenden Wagenladungen an die Frachtsätze geknüpft wird. Für die Behandlung der Sendungen in der städtischen Hafenanlage ist der von dem Magistrat der Stadt Breslau herausgegebene Gebührentarif maßgebend.

Bromberg, den 3. Januar 1903. (77)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Januar 1903 treten im Magdeburg-Halle-sächsischen Verbande für Tiersendungen nach und von den Stationen Hohenmölsen, Lützen und Schönefeld b. Leipzig des Direktionsbezirks Halle neue Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Stationen.

Dresden, den 8. Januar 1903. (78)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch - hessischer Güterverkehr (Gruppenwechseltarif V/VI), Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr (Gruppenwechseltarif V/VII), Mitteldeutsch - linkrheinischer Güterverkehr (Gruppenwechseltarif V/VIII), Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Februar 1903 wird die Station Weißenfels des Direktionsbezirks Erfurt als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen der vorgenannten Verbandstarife einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Dienststellen.

Erfurt, den 7. Januar 1903. (79)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Kilometerzeiger Seite 34 die Entfernung Heidingsfeld - Heidelberg Hauptbahnhof und bei den Ausnahmetarifen Seite 75 der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 5b Heidingsfeld - Heidelberg Hauptbahnhf. zu streichen.

München, den 7. Januar 1903. (80)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rumänisch - deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1903 ab wird die Station Nieder-Salzbrunn des Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif Nr 1 (Güter aller Art) einbezogen und an Stelle der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 10 I für Schweinefett (Filz, Schmeer, Schweineschmalz) in Sendungen von 5000 kg tritt ein Ausnahmetarif Nr. 11 für die genannten Artikel mit Frachtsätzen für 5000 und 10000 kg - Sendungen in Kraft. Soweit der neue Ausnahmetarif Nr 11 von einzelnen rumänischen Stationen keine Frachtsätze mehr vorsieht, oder soweit in einzelnen Stationsverbindungen die neuen Frachtsätze für 5000 kg-Sendungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr 10 I Erhöhungen aufweisen, bleiben die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 10 I für Schweinefett etc. noch bis zum 28. Februar 1903 bestehen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen, die Verkehrsbureaus der königlichen Eisenbahndirektionen und die Auskunftsstellen.

Breslau, den 5. Januar 1903. (81)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb.

In der Abteilung A des vorbezeichneten Ausnahmetarifs treten am 10. d. M. die nachverzeichneten Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

von Lüdenscheid (Direktionsbezirk Elberfeld) nach

Bochum Süd .	Direktionsbezirk Essen	0,17 ℳ
Dortmund B. M.		0,18 „
Hattingen (Ruhr)		0,18 „
Ruhrort Rhein		0,24 „
Herdorf (Dir.-Bez. Frankfurt a/M.)		0,33 „
Georgsmarienhütte . . .		0,34 „

für 100 kg.

Essen, den 3. Januar 1903. (82)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. tritt widerruflich für den Übergangsverkehr mit den osthavelländischen Kreisbahnen (Kleinbahnen) für:

a) Rüben des Spezialtarifs III von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Halle, Hannover, Magdeburg, Posen und Stettin nach Stationen der Kleinbahn,
b) Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, von Stationen der Kleinbahn nach Stationen der vorgenannten Direktionsbezirke,
c) Mülldünger (Haus- und Straßenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten) von den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen nach Stationen der Kleinbahn

in Ladungen von mindestens 10000 kg ein Ausnahmetarif in Kraft, dem die Sätze des Rohstofftarifs und, soweit bei kürzeren Entfernungen die Sätze des Spezialtarifs III gelten, diese Sätze unter Kürzung von je 0,02 ℳ für 100 kg zu Grunde gelegt sind.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Berlin, den 5. Januar 1903. (83)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande Heft 2 treten mit Gültigkeit vom 12. Januar 1903 direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff (A.-T. 19) von Josefihütte (k. k. St. B.) nach Mügeln bei Pirna in Kraft, über deren Höhe die letztgenannte Station und das Verkehrsbureau Auskunft erteilen.

Dresden, am 7. Januar 1903. (84)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr der Station Mannheim-Neckarvorstadt mit den Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Am 1. April 1903 treten die in den einzelnen Tarifen für den Verkehr mit den preußisch - hessischen Staatsbahnen und den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen für Mannheim - Neckarvorstadt, Station des Direktionsbezirks Mainz, vorgesehenen besonderen Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut außer Kraft. Von diesem Zeitpunkte ab sind die in den Tarifen enthaltenen, z. Z. nur für die Frachtberechnung von Wagenladungssendungen gültigen Entfernungen in Verbindung mit den für die einzelnen Verkehre geltenden Kilometertariftabellen auch für die Frachtberechnung von Eil- und Frachtstückgütern anzuwenden. Hierdurch treten im Verkehr zwischen Mannheim-Neckarvorstadt und den nördlichen Gebieten Ermäßigungen, zwischen Mannheim-Neckarvorstadt und den südlichen Gebieten aber Erhöhungen ein. Über deren Umfang geben die Abfertigungsstellen, sowie die Verkehrs- und Tarifbureaus Auskunft.

Mainz, den 28. Dezember 1902. (85)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
königlich preußische und großh. hess.
Eisenbahndirektion.

Deutsch - niederländischer Eisenbahnverband.

Am 15. Januar d. J. wird die Station Bleicherode des Direktionsbezirks Cassel mit Entfernungen sowie mit Frachtsätzen des Spezialtarifs III und demzufolge auch mit Sätzen der Ausnahmetarife 8 (Holz) und 9 (Düngemittel usw.) in den obenbezeichneten Verbandsverkehr (Heft 1 und 2) aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 3. Januar 1903. (86)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-südfranzösischer Güterverkehr.

Die im Verkehr mit südfranzösischen Stationen über Genf - Lindau oder Verrières-Lindau für bayerische Stationen der Linie Crailsheim-Nürnberg-Eger und nördlich derselben sowie für preußische und sächsische Stationen erreichbaren niedrigsten Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf weiteres im Rückvergütungswege auch bei Abfertigung über Alt - Münsterol eingehalten.

Die Erstattung der Unterschiedsbeträge erfolgt gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die unterzeichnete Generaldirektion.

Weitere Auskunft erteilt deren Abrechnungsbureau.

Straßburg, den 2. Januar 1903. (87)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gruppentarif V.

Mit Gültigkeit vom 11. Januar d. J. werden die Entfernungen zwischen Plagwitz-Lindenau pr. Stb. einerseits und Döllstädt sowie Soltendieck anderseits je um 1 km ermäßigt.

Magdeburg, den 5. Januar 1903. (88)

Königliche Eisenbahndirektion.

Erste k. k. priv. Donau - Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme in Wien, Pozsony und Budapest.

Wir bringen zur Kenntnis, daß die Güteraufnahme an unseren Stationen:

Korneuburg, Nußdorf, Wien=Nordbahnlände, Wien=Praterkai, Wien=Donaukaibahnhof, Pozsony, Budapest (auch Budapest=Donauuferbahnhof) am
7. Januar l. J.
eröffnet wird.

Wien, 5. Januar 1903. (89)
Die Direktion.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Eröffnung der Station Mosty für den Eilgutverkehr.

Mit Bezug auf die am 15. Oktober v. J. sub Zahl 50536 erlassene Kundmachung und unter Hinweis auf den Einführungstermin des Nachtrages II zu unserem Lokalgütertarife wird bekannt gegeben, daß die Aufnahme der Eilgüter in der Station Mosty vom 15. Januar 1903 erfolgen wird.

Budapest, am 3. Januar 1903. (90)

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 3 vom 1. April 1901.

Mit Wirksamkeit vom 10. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangen für die Beförderung von Roheisen (Gießerei-Roheisen) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	von Königshof Centimes für 100 kg
Lindau transit*)	177
Aarau	236
Alt=Solothurn	261
Arbon	205
Baden	226
Basel S. B. B. u. Bad. B.	221
Basel=St. Johann	221
Bern	277
Biel (Bienne)	273
Choindez	254
Delémont (Delsberg)	251
Frauenfeld	223
Genève (Genf)	348
Gerlafingen	263
Konstanz S. B. B. u. Bad. B.	192
Luzern	250
Näfels=Mollis	239
Neu=Solothurn	260
Örlikon	223
Olten	243
Romanshorn	195
Rorschach	206
Rüti (Zürich)	235
St. Gallen	216
Schaffhausen S. B. B. und Bad. B.	195
Steckborn	206
Sursee	258
Uster	231
Winterthur	218
Zürich (Hauptbahnhof)	226

Der Frachtsatz nach Lindau transit findet Anwendung:

1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter;
2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden.

Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten.

Wien, am 2. Januar 1903. (91)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Kohle und Koks aus dem Kladnoer Reviere nach Jenbach.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903, werden für Kohle, mineralische, bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und für Koks bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg
Miröschau	Jenbach	1380
Strebichowitz=Winaritz, Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smecna=Sternberg	Jenbach	1532

Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Achenseebahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein.

Das Abladen der Sendungen obliegt der Südbahn.

Wien, am 5. Januar 1903. (92)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Zur Verdingung

der Lieferung von folgenden Betriebsmaterialien:

Los Nr 1.	5 000	kg	Bindfaden,
„ „ 2.	350	„	Plombenschnur,
„ „ 3.	6 000	„	Plomben,
„ „ 4.	2 000	Stck.	Harzfackeln,
„ „ 5.	3 000	„	Piassavabesen,
„ „ 6.	20 000	„	Reiserbesen,
„ „ 7.	55 000	„	Lampenzylinder,
„ „ 8.	35 000	Schtl.	Streichhölzer,
„ „ 9.	10 000	Stck.	Bremsknüppel,
„ „ 10.	1 200	„	Strohdecken,
„ „ 11.	13 000	„	Glühkörper,
„ „ 12.	3 500	„	Glühkörperträger,
„ „ 13.	12 500	„	Glühlampen,
„ „ 14.	256 770	„	Kohlenstifte zu elektrischem Bogenlicht

ist Termin
am 30. Januar 1903, Vormittags 9 Uhr,
bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von zusammen 35 ₰ für die Bedingungen zu Los 1 bis einschl. 4, von 1,40 ℳ für die Bedingungen zu Los Nr 7 und je 20 ₰ für die Bedingungen zu den Losen 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14 in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 28. Februar 1903 einschließlich.

Erfurt, den 2. Januar 1903. (93)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Bedarf an Schreib- und Zeichenmaterialien soll vom 1. Juli 1903 neu vergeben werden. Die Bedingungen können in unserem Centralbureau, Zimmer 41 des Verwaltungsgebäudes, Gartenstraße 106, in der Zeit von 8—3 Uhr eingesehen oder von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar bezogen werden. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Schreib- und Zeichenmaterialien“ versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstermin, welcher am 29. Januar 1903, Vormittags 10 Uhr, im Sitzungssaale unseres Verwaltungsgebäudes stattfindet, an uns einzusenden. Zuschlag auf Lieferung aller oder nur einzelner angebotenen Gegenstände bis zum 26. Februar 1903 vorbehalten.

Breslau, den 5. Januar 1903. (94)
Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe II: 259 500 kg Roststäbe (Roststabguß) in 5 Losen; Gruppe XI: 2000 Sprungfedern, 3028,8 Mille verschiedene Nägel, 31 900 Bolzen und 405 qm Drahtgeflecht; Gruppe XII: 360 Kohlenschaufeln aus Stahl, 960 Schraubenschlüssel (gepreßte) und 376 Bufferpfannen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin, am 4. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion (Postamt II) einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zentralbureau, Gartenstraße 106, Zimmer 41 von 8 bis 3 Uhr aus und werden von demselben zum Preise von 50 ₰ (nicht Briefmarken) für jede der vorgenannten Gruppen abgegeben. Bei Anforderung sind die Gruppen und Materialien, für welche Bedingungen verlangt werden, genau anzugeben. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 4. März 1903.

Breslau, den 5. Januar 1903. (95)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 36 Losen. Zur Besichtigung vom 5. bis zum 20. Januar von 10—12 und 2—4 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges., IV. Abt., Zentraldienst Utrecht, oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 20. Januar portofrei an die I. Abt., Zentraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 3. Februar 1903 an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, Januar 1903. (96)
Der Generaldirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 4. | 14. Januar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 2 des Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke bei.

Die finanziellen Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Rechnungsjahre 1901.

Der schwere Druck, welcher seit Jahr und Tag auf dem gesamten Erwerbsleben lastet, ist auch an der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft nicht spurlos vorübergegangen. Der Betriebsüberschuß hat für das zuletzt abgeschlossene Jahr 1901 betragen: 517 754 000 *M.* gegen 503 899 000 *M.* im Jahre 1896, 531 677 000 *M.* im Jahre 1897, 536 030 000 *M.* im Jahre 1898, 563 418 000 *M.* im Jahre 1899, 564 218 000 *M.* im Jahre 1900.

Der Rückgang im Jahre 1901 gegen das Vorjahr 1900 beträgt also rd. 47 000 000 *M.* Trotzdem muß ein Betriebsüberschuß von 517 000 000 *M.* noch als ein befriedigender bezeichnet werden, wenn man in Betracht zieht, mit welchen wirtschaftlichen Schwierigkeiten die Eisenbahnen im Jahre 1901 sowohl auf der Einnahme- wie auf der Ausgabeseite zu kämpfen hatten. Erfahrungsgemäß verfolgen die Betriebsausgaben in Zeiten des Niedergangs zunächst noch eine steigende Richtung. Eine Mehrausgabe gegenüber einer Mindereinnahme ist also in solchen Zeiten bei den Eisenbahnen durchaus keine ungewöhnliche Erscheinung. Wenn es der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1901 trotzdem gelungen ist, die Betriebsausgaben gegen den Etat um 23 000 000 *M.* niedriger zu gestalten, so steht sie hiermit — soweit wir es haben verfolgen können — ziemlich einzig da; die bayerischen und sächsischen Staatsbahnen z. B. verzeichnen 1901 Mehrausgaben gegen den Etat von 8 000 000 bezw. 1 500 000 *M.*

Dementsprechend gestaltet sich denn auch der Einfluß auf den Betriebskoeffizienten und die Rente. Wir geben hierüber nachstehend eine vergleichende Statistik.

Der Betriebskoeffizient hat betragen nach der Reichsstatistik:

	im Jahre					
	1896	1897	1898	1899	1900	1901
bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft	54,17	55,27	57,53	57,95	59,48	61,75
bei den bayerischen Staatsbahnen	60,04	60,43	68,15	69,30	72,78	78,00
bei den württembergischen Staatsbahnen	61,23	62,22	63,78	68,29	70,28	73,03
bei den sächsischen Staatsbahnen	63,23	66,28	72,91	75,42	75,84	78,15
bei den badischen Staatsbahnen	62,81	62,06	67,30	66,04	78,04	81,25

Die Rente hat nach der Reichsstatistik betragen:

	im Jahre					
	1896	1897	1898	1899	1900	1901
bei den preußischen Staatsbahnen	7,16	7,15	7,09	7,30	7,17	6,43
bei den bayerischen Staatsbahnen	4,17	4,25	3,72	3,70	3,38	2,57
bei den sächsischen Staatsbahnen	5,22	4,85	4,33	3,92	3,87	3,18
bei den württembergischen Staatsbahnen	3,30	3,31	3,46	3,11	2,91	2,60
bei den badischen Staatsbahnen	4,38	4,72	4,45	4,85	3,27	2,51

Die auf Grund des Eisenbahngarantiegesetzes berechneten Beiträge der preußischen Staatsbahnen zu den anderweitigen etatmäßigen Ausgaben des Staates sind von Jahr zu Jahr gestiegen. Sie betrugen:

1892:	95 801 000 ℳ.	1897:	204 270 000 ℳ.
1893:	137 998 000 „	1898:	239 162 000 „
1894:	145 742 000 „	1899:	268 075 000 „
1895:	172 080 000 „	1900:	295 820 000 „
1896:	185 358 000 „	1901:	326 638 000 „

Bei Beurteilung der finanziellen Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Vergleich zu den anderen deutschen Eisenbahnen wird man noch in Betracht ziehen müssen, daß bei jener Verwaltung alle Erweiterungs- und Ergänzungsbauten bis zum Betrage von 100 000 ℳ. für jedes einzelne Objekt als Betriebsausgabe verrechnet werden und daß neben den Kosten der Erneuerung und des Ersatzes noch viele Millionen für Vermehrung des Fuhrparks und Verstärkung des Oberbaues unter den ordentlichen Betriebsausgaben jährlich Platz finden.

Wir behalten uns vor, auf die Einzelheiten des Rechnungsabschlusses der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für 1901 noch weiter zurückzukommen. Nur soviel glauben wir aus den mitgeteilten Zahlen von neuem als Nutzanwendung herleiten zu sollen, daß ein Eisenbahnunternehmen um so weniger den Wechselfällen der Zeit ausgesetzt ist, je breiter seine Grundlage ist, während auf kleinere Wirtschaftskörper der Einfluß kritischer Zeiten weit stärker sich geltend macht, weil sie für sich allein keine so starke Widerstandskraft und Anpassungsfähigkeit besitzen. Ihre im Vergleiche zum Umfang des Unternehmens verhältnismäßig hohen Generalkosten bleiben auch in schlechten Zeiten annähernd dieselben, schon geringe Preis- und Lohnerhöhungen genügen, um das Gleichgewicht zu stören. Ganz andere Macht- und Hilfsmittel trägt ein grosser Wirtschaftskreis in Zeiten schwachen Verkehrs zur Erhaltung seines Gleichgewichts in sich, ihm bietet sich weit reichere Gelegenheit zu wirtschaftlichen Maßregeln der verschiedensten Art. Dort ist ein Ausgleich viel eher möglich, weil auf dem großen Gebiete selten alle Teile gleichmäßig von der Ungunst der Geschäftslage betroffen werden. Durch Erhöhung der Bautätigkeit kann der geschwächte Betrieb außerordentlich belebt, der sonst nicht genügend verwendete Fuhrpark sowie das entbehrlich werdende Personal anderweit nutzbar gemacht werden, auf den langen Strecken und dem weitverzweigten Netz eines großen Verwaltungsbezirks kann der Fahrplan viel leichter den veränderten Verhältnissen angepaßt und wirtschaftlich ausgestaltet werden. So ergeben sich eine Anzahl von Maßregeln, welche in kleinerem Rahmen wenig wirksam sind, im größeren aber sich in ihrer Bedeutung stark vervielfältigen. Solchen Erfahrungen und Erwägungen entspringt auch der auf allen wirtschaftlichen Gebieten sich zeigende Zug der Zeit, durch Zusammenschluß in Form von Trustbildungen und Syndikaten für den Gesamtkreis große wirtschaftliche Erfolge zu erzielen, welche dem Einzelnen versagt bleiben.

Mit Interesse muß man der weiteren finanziellen Entwicklung der deutschen Staatsbahnen entgegensehen.

v. M.

Der Spediteur im deutschen Verkehrsleben.

Vom kaiserlichen Verkehrsinspektor **Pitsch** in Basel.

Der Spediteur spielt im heutigen Verkehrsleben insofern eine eigenartige Rolle, als er nicht nur als Vermittler, sondern trotz amtlich festgelegter Tarife auch als Preisbilder zwischen Publikum und Eisenbahn tritt. Daß dieser Zustand, der die allgemeine Gleichheit vor dem Tarif einschränkt, mit der Zeit die Kritik des Publikums herausfordern mußte, lag auf der Hand. Ebenso kann man die Ansicht, die in der Geschäftswelt vielfach vertreten ist, die Eisenbahnen seien an diesem Zustande schuld, nicht ohne weiteres zurückweisen. Als Übertreibung muß es aber bezeichnet werden, wenn man behauptet, die Eisenbahnen hätten in ihrer Kurzsichtigkeit durch die Annahme eines durchaus verkehrten Tarifsystems die Spediteure erst geschaffen und fänden nun nicht mehr den Mut, diesen lästigen Begleiter wieder zu beseitigen.

Die Annahme, die Spediteure seien erst durch die Eisenbahnen groß gezogen, ist eine durchaus irrige. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Die Abhängigkeit des handeltreibenden Publikums von dem Spediteur war in der Zeit, als es noch keine Eisenbahnen gab, eine fast völlige. Die Hauptverkehrsadern waren Landstraßen, Flüsse und Kanäle. Weder das Sachverständnis, noch der Kredit des eigentlichen Frachtfuhrmannes reichten aus, mit dem Versender in direkte Verbindung zu treten. Fuhrmann und Schiffer waren daher von dem Vermittler ebenso abhängig, wie der Wareneigentümer selbst, der sein kostbares Gut nur einem kaufmännisch gebildeten und kreditfähigen Spediteur anvertrauen konnte. Die Abhängigkeit wurde noch dadurch erhöht, daß die Ferntransporte fast nie direkt, sondern stets nur durch die Vermittlung eines oder mehrerer Zwischenspediteure ausgeführt werden konnten, welche im eigenen Interesse mit direkten Verfrachtern nur ungern in Verbindung traten. Eine direkte Verfrachtung ohne Spediteur war im allgemeinen nur im Nahverkehr möglich. Im Fernverkehr beschränkte sie sich in der Hauptsache auf einzelne Massenwaren, denen vom Ausgangs- bis zum Bestimmungsort eine Wasserstraße zur Verfügung stand. Die Lage war also damals folgende: Der Spediteur beherrschte infolge seines natürlichen Einflusses auf den Fuhrmann und den Zwischenspediteur nicht allein die Preisbildung, sondern war auch die einzige Person, welche dem Versender hinsichtlich der pünktlichen und gesicherten Auslieferung der Waren am Bestimmungsorte diejenigen Garantien zu bieten vermochte, die ein sorgsamer Kaufmann fordern muß.

Die ersten Eisenbahnen, welche nur örtliche Bedeutung hatten, beeinträchtigten die Spediteure wenig. Als sich aber die Schienenstränge aneinanderschlossen und in immer dichteren Maschen die Länder überspannten, machte sich bald eine Überlegenheit der Eisenbahnen fühlbar, gegen die der Spediteur ohnmächtig war. Diese bestand in erster Linie in der schnelleren Beförderung und in der Öffentlichkeit der Tarife; diese letztere legte den Einfluß des Spediteurs auf die Preisbildung vollständig lahm. Dabei übernahmen die Bahnen unter gewissen nebensächlichen Einschränkungen nicht allein die Haftung für den Wert, sondern auch für die rechtzeitige Ankunft der Waren und besorgten außerdem gegen feste Gebühren alle Zwischen und- Nebengeschäfte, die mit dem Transport im Zusammenhange standen. Unter diesen Umständen erschien der Spediteur, zum mindesten im Binnen- und Nachbarverkehr, ebenso überflüssig, wie der bisherige Fuhrmann. Die ausschließende Macht des Spediteurs wurde also gerade durch die Eisenbahnen gebrochen, und es lag bei den einfachen Verkehrsverhältnissen, die bis Mitte der 70er Jahre in Deutschland bestanden, ganz in den Händen der Geschäftswelt, den Spediteur zum einfachen Rollfuhrmann herabsinken zu lassen.

Diese Verhältnisse änderten sich jedoch, als in den 70er Jahren die deutsche Industrie und der deutsche Handel einen ganz unerwarteten Aufschwung nahmen und die Geschäftswelt an die Bahnen mit der sehr natürlichen Forderung herantrat, sie in ihren Bemühungen, der deutschen Arbeit den Weltmarkt zu öffnen, zu unterstützen. Vor allen Dingen mußte ein auf einheitlichen Grundlagen aufgebauter Gütertarif erstellt werden, der zur Entwicklung einer gesunden wirtschaftlichen Lage ebenso nötig war, wie der gesetzlich festgelegte Zolltarif. Ebenso wie letzterer, sollte jener der deutschen Industrie nicht

allein die Beschaffung der Rohstoffe erleichtern, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Erzeugnisse auf dem einheimischen und dem Weltmarkt stärken.

Die Lösung dieser verwickelten Aufgabe, der sich die deutschen Bahnen willig unterzogen, litt zunächst wohl unter der Vielköpfigkeit, die damals noch im deutschen Eisenbahnwesen herrschte. Überdies war noch keineswegs erwiesen, daß der Aufschwung von Dauer sein werde. Man konnte es daher den deutschen Bahnverwaltungen, von denen viele noch die Interessen des Privatkapitals zu vertreten hatten, nicht verdenken, wenn sie bei ihren Verhandlungen mit der größten Vorsicht zu Werke gingen und sich erst nach längerem Tasten über ein Tarifsystem einigten, das zwischen den Interessen der Bahnen und den Bedürfnissen des Handelsstandes und der Industrie dergestalt zu vermitteln sucht, daß es die Anwendung der billigsten Frachten, die nach dem Wert der Waren abgestuft sind, von der gleichzeitigen Auflieferung einer bestimmten Menge abhängig macht.

Dies sogen. gemischte System, welches teils den ausgenutzten Wagenraum und teils den Wert der Ware zur Grundlage nimmt, einfach als ein verkehrtes zu bezeichnen, geht schon deshalb nicht an, weil sich unter seiner Herrschaft Industrie und Großhandel unstreitig ganz wohl gefühlt haben. Dagegen lag in dem System insofern eine unverkennbare Härte, als man die Grenze für die Anwendung der verbilligten Tarife durchweg auf 5000 und 10 000 kg festsetzte und außerdem zwischen der Einzelfracht und der billigeren Wagenladungsfracht einen Unterschied machte, der die Wagenladungssätze unter Umständen um mehr als 50 % überstieg. Allein schon der Umstand, daß die Höhe des Unterschieds gerade den kleineren und mittleren Geschäftsmann benachteiligte, hätte zu einer vorsichtigeren Abmessung führen sollen. Außerdem lag es nach den Erfahrungen, die die Reichseisenbahnen mit ihrem reinen Wagenraumsystem gemacht hatten, auf der Hand, daß sich die Spediteure diese günstige Gelegenheit zum Nachteil der Bahnen und zum Nachteil einer allgemeinen Tarifgleichheit nicht entgehen lassen und überall da Sammelgeschäfte begründen würden, wo sich die Verhältnisse für ihre Interessen günstig gestalteten. Wenn also die Geschäftswelt die Behauptung aufstellt, die deutschen Eisenbahnen hätten durch ihr im Jahre 1878 angenommenes Tarifsystem unbeabsichtigt dem Spediteur einen unnatürlichen Einfluß auf die Preisbildung eingeräumt und dadurch die allgemeine Gleichheit vor dem Tarif beeinträchtigt, so läßt sich gegen eine solche Behauptung wenig einwenden.

Aber nicht das Tarifsystem allein, sondern noch ein anderer Umstand wirkte im Interesse der Spediteure. Vor allen Dingen wurde die Einfachheit, die den neuen Tarif auszeichnen sollte, nicht erreicht. Es stellte sich nämlich bald heraus, daß die wenigen Klassen den Bedürfnissen des Handels, der Industrie und der Eisenbahnen selbst nicht genügend Rechnung trugen. Man sah sich infolgedessen sehr bald zur Einführung zahlreicher Ausnahmetarife gezwungen, die vielfach nur örtlichen Interessen dienten und daher häufig einer festen rechnerischen Grundlage entbehrten. Diese Ausnahmetarife und die fortwährenden Änderungen in der Klassifikation ließen die einzelnen Tarife sehr bald zu umfangreichen Sammlungen anschwellen, deren Unübersichtlichkeit noch ganz besonders dadurch erhöht wird, daß die Tarife der einzelnen Verkehre in der Form wesentlich von einander abweichen. Unter diesen Umständen gestaltete sich schon die Kenntnis der zahlreichen Binnen-, Lokal- und Verbandstarife zu einer Art Wissenschaft, die selbst die Eisenbahndienststellen oft nur insoweit beherrschen, als die eigene Station in Frage kommt. Noch schwieriger wurde jedoch die Lage, als das deutsche Tarifsystem auch in internationalen Verbänden zur Anwendung gelangte, in diesen mit ausländischen Binnentarifen in Wettbewerb trat und dadurch der Gefahr der Unterbietung durch die letzteren ausgesetzt wurde.

Derartige Unterbietungen durch Abmachungen und Verträge dauernd zu verhindern, gehört in allen solchen Ländern zur Unmöglichkeit, die nicht nur eine hochentwickelte Industrie, sondern auch zufuhrbedürftige Häfen besitzen. Hier kommt das Bedürfnis nach neuen Transit- und Ausfuhrtarifen nie zur Ruhe, die, wenn sie von den einheimischen Bahnen gewährt werden, selbstverständlich das Tarifsystem des eigenen Landes zur Grundlage haben. Stimmt nun das letztere mit dem der direkten Tarife nicht überein und ist das System, nach welchem die eigenen Ausfuhr- und Transittarife gebildet sind, beweglicher als das, welches den direkten Tarifen zugrunde liegt, so wird sich eine Unterbietung der letzteren durch die ersteren in vielen Fällen ganz von selbst ergeben. Berücksichtigt man alsdann noch, daß mit den internationalen Verkehrswegen nicht selten Wasserstraßen in Wettbewerb treten, so wird man zugeben müssen, daß die sichere Beherrschung aller dieser Verhältnisse nur einem Spediteur möglich ist, der seine Tätigkeit weise auf bestimmte Relationen beschränkt und dadurch zum Spezialisten für ein bestimmtes Verkehrsgebiet wird.

Die Schwierigkeiten, die sich bei Anwendung der direkten Auslandstarife ergeben, die redaktionellen Mängel der Tarife im allgemeinen, vor allem aber der große Unterschied zwischen der Stückgut- und der Wagenladungsfracht, der eine erhebliche Unterbietung der bahnamtlichen Stückgutfrachten ermöglichte und zur Begründung von Sammelgeschäften geradezu herausforderte, legten in die Hände der Spediteure eine Macht, die sie tatsächlich sowohl im internationalen wie im Binnenverkehr unentbehrlich erscheinen ließ. Zu diesen Vorteilen traten sodann noch die weiteren, daß der Spediteur infolge der direkten Verfrachtung eine weit kürzere Lieferzeit zu gewährleisten vermochte, als die Bahnen für Stückgut, und daß er endlich noch dem Versender jede Sorge für das Gut von der Auflieferung bis zur Aushändigung an den Adressaten abnahm. Im übrigen bewahrte der Wettbewerb die Geschäftsleute vor Übervorteilungen, sodaß durch das Dazwischentreten der Spediteure theoretisch ein Zustand geschaffen schien, der nichts zu wünschen übrig ließ. In der Praxis gestaltete sich die Sache jedoch anders. Zunächst pflegten die Spediteure mit Vorliebe nur den Sammelverkehr auf weite Entfernungen, der ihnen insofern einen größeren Gewinn als der Nahverkehr abwarf, als bei gleichen allgemeinen Unkosten der Unterschied zwischen der Stückgut- und Wagenladungsfracht mit den Entfernungen zunahm. Sodann fiel es keinem Spediteur ein, allen seinen Kunden dieselben Vorteile zu gewähren. Im eigenen Interesse richteten sie gleichfalls eine Preisleiter ein, die nicht nur nach den gleichzeitig aufgelieferten Gewichtsmengen, sondern auch nach der Häufigkeit der Transporte abgestuft war. Unter diesen Umständen gehörte es durchaus nicht zu den Seltenheiten, daß ein Versender, der vielleicht 1000 kg auflieferte, auf eine Entfernung von 600 km nur 4,36 ℳ für 100 kg entrichtete, während sein Wettbewerber an demselben Orte, der dauernd oder vorübergehend geringeren Bedarf hatte, für dieselbe Ware und dieselbe Gewichtseinheit mit 5,36 ℳ belastet wurde. Noch schroffer gestalteten sich die Verhältnisse, wenn vorbelegene Stationen in Frage kamen, die nicht in einen Sammelverkehr einbezogen waren. Die Ungleichheit wurde also durch die Tätigkeit der Sammelspediteure nicht allein nicht abgeschwächt, sondern im Gegenteil noch erhöht. Außerdem lag es sehr nahe, daß die großen Spediteure sich schließlich doch einmal einigen und daß in einem solchen Falle keineswegs die Geschäftsleute die sich freuenden Dritten sein würden.

Daß dieser Zustand auf die Dauer nicht aufrecht erhalten werden konnte, war klar. Aber nicht allein die Interessen des Publikums litten unter ihm, sondern auch die der Bahnen, denen der Sammelverkehr so beträchtliche Mengen Fernstückgüter entzog, daß dadurch die baren Einnahmen und die zweckmäßige Ausnutzung der Stückgutwagen sehr empfindlich beeinträchtigt wurden. Das einzige Mittel, diese Zustände zu beseitigen, lag in einer Herabminderung des Unterschiedes zwischen der Stückgut- und der Wagenladungsfracht. Geschah letzteres in einer Weise, die die Weiterführung des Sammelgeschäftes uneinträglich machte, so war im Binnenverkehr der

unnatürliche Einfluß des Spediteurs gebrochen, während im internationalen Verkehr eine weitgehende Änderung der Verhältnisse aus den bereits erwähnten Gründen kaum zu erwarten stand. Unter diesen Umständen konnte es nicht Wunder nehmen, daß die Spediteure sofort ein panischer Schrecken befiel, als die Absicht der Bahnen, im vorerwähnten Sinne vorzugehen, bekannt wurde. Sie sahen sich bereits zum einfachen Rollfuhrmann herabgedrückt, klagten über die Undankbarkeit der Bahnen, die sie ihrer Ansicht nach stets energisch unterstützt hatten, und suchten ganz besonders bei den Handelskammern Schutz, die vielfach auch sehr warm für sie eintraten. Eine gewisse Beruhigung trat erst wieder ein, als die Grundsätze für die spätere Bemessung der Stückgutfrachten bekannt gegeben wurden.

Inwiefern diese Grundsätze für die Spediteure eine Beruhigung enthalten konnten, geht aus der nachstehenden Gegenüberstellung hervor, die an Hand eines Zahlenbeispiels die Lage der Spediteure vor und nach der Herabsetzung der Stückgutsätze zur Darstellung bringen soll.

Bei einer Entfernung von 600 km betrug vor dem Jahre 1898 der Unterschied zwischen der Stückgut- und der allgemeinen Wagenladungsklasse für 5 t 129 und für 10 t 308 ℳ. Von diesem Überschuß gab der Spediteur etwa die Hälfte an die Verfrachter, sodaß ihm für seine Bemühungen 64,5 bezw. 154 ℳ auf den Wagen übrig blieben. Veranschlagt man die allgemeinen Unkosten des Spediteurs einschließlich Risiko auf durchschnittlich 3 ℳ für die Tonne, so ergab sich immer noch ein sicherer Überschuß von 49,5 bezw. 124 ℳ für den Wagen, der bei einer sehr tätigen Konkurrenz hin und wieder vielleicht noch um 20 %, also auf 39,6 bezw. 99,2 ℳ herabgedrückt wurde. Hierbei darf aber nicht vergessen werden, daß der Unterschied sowohl bei Ladungen von 5 wie von 10 t mit der Entfernung ständig wuchs, sodaß sich beispielsweise bei 800 km der Unterschied zu gunsten des Spediteurs bereits auf 172 bezw. 408 ℳ bezifferte. Nach Einführung der neuen Stückgutfrachten änderte sich dagegen dies Verhältnis dergestalt, daß bei Entfernungen von 500 km und darüber der Unterschied bei 10 t-Ladungen stets derselbe bleibt, während er bei 5 t-Ladungen mit der Entfernung ständig abnimmt. Stellt man den früheren die jetzigen Zahlen gegenüber, so ermäßigt sich der Unterschied von 129 bezw. 308 ℳ auf 50,50 bezw. 153 ℳ. Gibt der Spediteur von dem jetzigen Unterschied nur ein Drittel an die Verfrachter ab, so verbleibt ihm nach Abzug seiner Unkosten, die sich selbstverständlich nicht geändert haben, nur noch ein Reingewinn von 18,66 bezw. 72 ℳ für den Wagen, wobei etwaige Rückgänge infolge Unterbietungen durch die Konkurrenz noch nicht berücksichtigt sind.

Der Verfrachter, der sich eines Sammelspediteurs bedient, hat nach dem vorstehenden außer dem Einheitssatz der Wagenladungsklasse, nach dem die Sammelladung tarifiert ist, noch den Anteil zu entrichten, den der Spediteur von dem Unterschied zwischen der Stückgut- und Wagenladungsfracht für seine Bemühungen beansprucht. Vor dem Jahre 1898 hatte also ein Versender, dem der Spediteur den vollen Gewinnanteil an einer 10 t-Ladung gewährte, bei einer Entfernung von 600 km: 3,72 + 1,54 = 5,26 ℳ für 100 kg zu zahlen, während sich die Gesamtfrachtkosten einschließlich Nebenspesen für Stückgut auf 6,80 + 0,60, also auf 7,40 ℳ beliefen. Der Unterschied zwischen der Sammel- und Stückgutfracht betrug demnach 2,14 ℳ für 100 kg oder 21,4 ℳ für die Tonne. Seit 1898 bezahlt der Versender bei Zugrundelegung der gleichen Vorbedingungen, jedoch unter der Einschränkung, daß ihn der Spediteur nur mit einem Drittel an dem Reingewinn beteiligt, 3,72 + 1,02 = 4,74 ℳ, welcher Summe die Stückgutfracht mit 5,25 + 0,60 + 5,85 ℳ gegenübertritt. Der Gewinn, den der Verfrachter aus der Benutzung der Sammelgelegenheit auch heute noch zu ziehen vermag, beziffert sich demnach auf 1,11 ℳ für 100 kg oder 11,1 ℳ für 1 t.

Zieht man aus dem vorstehenden die Folgerungen, so kommt man zu folgenden Endergebnissen:

1. Durch die anderweite Abstufung der Stückgutfrachten ist der Unterschied zwischen der Stückgutfracht und den Sätzen der Wagenladungsklasse A 1 so gering geworden, daß ein Sammeldienst auf der Grundlage von 5 t ausgeschlossen ist, wenn der Spediteur nicht noch durch andere Faktoren, die mit dem Sammelgeschäft in keinem direkten Zusammenhange stehen, unterstützt wird.

2. Das Sammelgeschäft auf der Grundlage von 10 t ist zwar weniger gewinnbringend als früher, rentiert aber auf Entfernungen von 500 km und darüber immer noch, wenn mit Sicherheit auf die regelmäßige Beschaffung von 10 t gerechnet werden kann.

3. Der Geschäftsmann hat auch heute noch einen wesentlichen Frachtvorteil, wenn er das Gut einem Spediteur, der auf der Grundlage von 10 t sammelt, übergibt.

Hiernach hat die Tarifreform keineswegs radikal gewirkt. Der Haupterfolg liegt in der Unterdrückung der kleinen und der Gelegenheitssammler, wobei jedoch nicht vergessen werden darf, daß die letzteren das Sammelgeschäft auf der Grundlage von 10 t vielfach erschwerten und daß daher ihre Unterdrückung den großen Spediteuren nur angenehm sein kann. Daß die Unterdrückung der kleinen Sammelspediteure den Stückgutverkehr günstig beeinflußt hat, leugne ich nicht. In keinem Falle hat aber diese Maßnahme allein eine so wesentliche Zunahme des Stückgutverkehrs hervorgerufen, wie aus vielen Verkehrsbezirken gemeldet wird. Meines Erachtens ist ein wesentlicher Teil der Zunahme durch die schon seit Jahr und Tag herrschende ungünstige Geschäftslage veranlaßt, die in weniger verkehrsreichen Bezirken das Sammelgeschäft sehr erschwerte und daher manchen Spediteur zwang, seine regelmäßigen Sammelkurse einzuschränken. Sobald sich die Verhältnisse wieder günstiger gestalten, wird sich auch das Sammelgeschäft in diesen Bezirken zum Nachteil des Stückgutverkehrs wieder heben. Ein mittelbarer Beweis für diese Behauptung liegt darin, daß von den zahlreichen mir bekannten Sammelkursen, die den Verkehr zwischen bedeutenden Handels- und Industriebezirken vermitteln, noch keiner eingegangen ist und auch keiner Verluste aufzuweisen hat, die das Verhältnis der allgemeinen Verkehrsabnahme übersteigen.

Hat also wirklich die Absicht bestanden, dem Spediteur im Interesse der allgemeinen Tarifgleichheit und im Interesse der Eisenbahnen seinen Einfluß auf die Gestaltung der Tarife zu nehmen und besteht diese Absicht auch heute noch, so wird man, wenn man das heutige Tarifsystem auch fernerhin beizubehalten gedenkt, nicht umhin können, entweder die Streckensätze für die allgemeine Wagenladungsklasse zu erhöhen oder die Stückgutsätze abermals herabzusetzen. Da letzteres für die Bahnverwaltungen naturgemäß mit Ausfällen verknüpft wäre, läge es wohl im Interesse der Bahnen, den Unterschied dergestalt zu verteilen, daß man die Streckensätze für Stückgut in den ersten fünf Stufen um je einen halben Pfennig kürzte und gleichzeitig die Wagenladungssätze in ähnlicher Weise erhöhte.

Mit einer solchen Maßnahme müßte gleichzeitig aber eine durchgreifende Reform der Stückgutbeförderung verknüpft sein. Daß in dieser Beziehung in letzter Zeit sehr viel geschehen ist und daß einzelne Verkehrswege Stückgut fast ebenso schnell wie Sammelgut befördern, ist Tatsache. Ebenso steht aber auch fest, daß die Beförderungsdauer der einzelnen Linien wesentlich von einander abweicht und daß dadurch für das Gut, welches in monatlichem Wechsel über verschiedene Wege geleitet wird, eine Ungleichheit in der Beförderung herbeigeführt wird, die die Berechnungen der Geschäftswelt ganz ungemein erschwert. Die notwendige Regelmäßigkeit in der Beförderung der Stückgüter wird man aber meines Erachtens erst dann erreichen, wenn man das Stückgut ausnahmslos über den günstigsten Weg, der

gewöhnlich auch der kürzeste ist, leitet und diesen Weg mit allen Einrichtungen versieht, ohne die eine regelmäßige und schnelle Stückgutbeförderung nicht denkbar ist.

Wenn man sodann noch die sämtlichen Lokal- und Verbandstarife nach einheitlichen Grundsätzen erstellt, sodaß es nur des eingehenden Studiums eines Tarifs bedarf, um auch über die Einrichtungen der übrigen im klaren zu sein, so ist unzweifelhaft ein Zustand herbeigeführt, der zum mindesten in den deutschen Binnenverkehren die Taxbildung von der Einwirkung Dritter unabhängig macht und dem Publikum die Möglichkeit gewährt, auch ohne Schädigung der eigenen Interessen mit der Eisenbahn in direkte Verbindung zu treten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einheitliche Gestaltung der deutschen Rechtschreibung.** Der preußische Staatsministerialbeschluß vom 23. Dezember 1902, betr. Einführung der neuen Rechtschreibung, wird im Eisenb.-Verordn.-Bl. vom 31. Dezember 1902 veröffentlicht. Wir lassen ihn nachstehend im Wortlaut folgen:

„Nachdem die verbündeten Regierungen in der Sitzung des Bundesrates vom 18. Dezember 1902 die Einführung einer einheitlichen Rechtschreibung vereinbart haben, wird hierdurch angeordnet, daß für die Schreibweise in dem amtlichen Verkehre der Behörden die im Auftrage des Ministeriums der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten herausgegebenen, in der Weidmannschen Buchhandlung zu Berlin 1902 erschienenen ‚Regeln für die deutsche Rechtschreibung nebst Wörterverzeichnis' vom 1. Januar 1903 ab maßgebend sind. Die Anordnung erstreckt sich nur auf die Reinschriften und Veröffentlichungen. Es wird aber anheimgestellt, auch in den für die Akten bestimmten Entwürfen die neue Schreibweise anzuwenden. Der bestehende Vorrat an Formularen und Stempeln (Druckplatten) kann aufgebraucht werden. Wegen des Gebrauches der in dem Wörterverzeichnisse vorgesehenen Doppelschreibungen einzelner Wörter bleibt weitere Bestimmung vorbehalten. Das Königliche Staatsministerium erwartet, daß auch die kommunalen und sonstigen nichtstaatlichen Behörden sich der neuen Rechtschreibung in dem vorbezeichneten Umfange bedienen werden."

Zur Ausführung dieses Staatsministerialbeschlusses hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlaß vom 31. Dezember 1902, der in demselben Eisenb.-Verordn.-Bl. veröffentlicht wird, angeordnet, daß die neue Schreibweise auch in den für die Akten bestimmten Entwürfen anzuwenden ist. Älteren Beamten kann auf Wunsch die Fortführung der bisherigen Schreibweise bis auf weiteres gestattet werden. Der vorhandene Vorrat an Druckmustern und Stempeln (Druckplatten) ist aufzubrauchen.

Nach einer im Verordnungs- und Anzeigeblatt der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten veröffentlichten Bekanntmachung ist die Kgl. Bayerische Staatsregierung einer Vereinbarung zwischen den deutschen Bundesregierungen und der K. K. österreichischen Regierung bezüglich der einheitlichen Gestaltung der deutschen Rechtschreibung beigetreten.

Auf Grund dieser Vereinbarung hat das Kgl. Staatsministerium des Innern für Kirchen- und Schulangelegenheiten ein neues Regelbuch für die deutsche Rechtschreibung nebst einem Wörterverzeichnis ausarbeiten lassen. Die hiernach einheitlich für das deutsche Sprachgebiet vereinbarte Rechtschreibung hat vom 1. Januar 1903 an bei allen Ausfertigungen und Veröffentlichungen der sämtlichen Stellen und Behörden im Zivil- und Militärdienste des Königreichs Bayern, namentlich in allen Amtsblättern, zur Anwendung zu gelangen.

Das bayerische Regelbuch für die deutsche Rechtschreibung nebst Wörterverzeichnis ist im Verlage von R. Oldenbourg in München erschienen und kann von dort zu dem amtlich bestimmten Preise (geheftet 15 ₰, gebunden 25 ₰) bezogen werden.

Bei den Behörden etwa vorhandene Formulare in der bisherigen Rechtschreibung können unter entsprechender Berichtigung noch aufgebraucht werden.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat November 1902 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen — 5 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 25 Entgleisungen in Stationen (davon 8 bei Personenzügen) und 14 Zusammenstöße, sämtlich in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getötet, 3 Reisende, 12 Bahnbedienstete, 6 Postbeamte und 2 fremde Personen verletzt.

— **Die Reichseisenbahnen im Jahre 1901/02.** Dem von der Generaldirektion zu Straßburg veröffentlichten Bericht über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn im Rechnungsjahre 1901/02 entnimmt die Straßb. Korr., daß der Betriebsüberschuß von 26 800 000 ℳ im Rechnungsjahre 1900/01 auf 17 700 000 ℳ im Jahre 1901/02, also um rund 9 100 000 ℳ = 33,7 % zurückgegangen ist (seitdem sind die Einnahmen wieder im Steigen). Nach dem Abschlusse der Betriebsrechnung betrugen nämlich die Einnahmen im ganzen 84 130 000 ℳ (im Vorjahre 89 740 000 ℳ), die Ausgaben 66 370 000 (62 930 000) ℳ. Gegenüber dem Vorjahre haben sich die Einnahmen um 5 610 000 ℳ vermindert und die Ausgaben um 3 440 000 ℳ erhöht. An dem Einnahmenrückgang ist der Personen- und Gepäckverkehr mit 530 000 ℳ und der Güterverkehr mit 4 170 000 ℳ beteiligt. Ferner gingen weniger ein für Überlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln 450 000 ℳ sowie an Erträgen für Veräußerungen 470 000 ℳ. Von der Ausgabenerhöhung entfallen auf die Besoldungen und sonstige Bezüge der Beamten (infolge Vermehrung der etatmäßigen Stellen für die alten Linien und Hinzutritts von Stellen bei den neueröffneten Strecken) 850 000 ℳ, auf Wohlfahrtszwecke 340 000 ℳ (wegen zahlreicherer Pensionierungen und größerer Zahlungen an Witwen und Waisen sowie auf Grund der Unfallversicherungsgesetze), auf Beschaffung der Betriebsmaterialien usw. 210 000 ℳ (hauptsächlich wegen Preiserhöhung der Kohlen), auf Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der baulichen Anlagen 330 000 ℳ, auf Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel 1 670 000 ℳ.

Die Gesamtlänge der für Rechnung des Reichs betriebenen Bahnstrecken betrug Ende März 1902: 1699,07 km vollspurige und 61,73 km schmalspurige Bahnen, gegen 1901 mehr: 38,11 km vollspurige und 33,75 km schmalspurige Strecken. Hierzu treten die älteren Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn mit 174,14 km. Auf den dem Reiche gehörigen Bahnen sind im ganzen 443 Stationen vorhanden, und zwar 200 Bahnhöfe, 136 Haltestellen und 107 Haltepunkte (Stationen ohne Nebengleise). Auf den im Jahre 1901/02 neueröffneten Strecken befinden sich 22 Stationen. — Die Gesamtlänge der von der Reichseisenbahnverwaltung betriebenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Bahn betrug Ende März 1902: 206,18 km. Auf derselben befinden sich 32 Bahnhöfe, 4 Haltestellen und 9 Haltepunkte, zusammen 45 Stationen.

Größere Betriebsstörungen sind im Jahre 1901/02 im Bereiche der Reichseisenbahnverwaltung nicht vorgekommen. Dagegen wurden beim Eisenbahnbetriebe in Elsaß-Lothringen 29 Personen getötet und 89 verletzt, in Luxemburg 5 und 6. Sämtliche Todesfälle werden als Folgen eigener Unvorsichtigkeit und von den Verletzungen auch nur 11 Fälle als unverschuldete bezeichnet.

Die Gesamtzahl der beförderten Personen (einschließlich des Militärs) hat sich von 27 600 000 im Jahre 1900/01 auf 28 800 000 im Jahre 1901/02 vermehrt, während sich die dafür erzielte Einnahme, wie bereits oben erwähnt, um 500 000 ℳ vermindert hat. Diese Erscheinung ist hauptsächlich darin begründet, daß bei Reisen mehr als früher die III. Wagenklasse benutzt wurde. Auch hat die Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten eine Verbilligung der Fahrpreise herbeigeführt. Von den beförderten Personen entfallen auf die I. Klasse 340 000 (gegen 410 000 in 1900), auf die II. Klasse 3 400 000 (4 100 000) und auf die III. Klasse 24 100 000 (22 300 000). Außerdem wurden 900 000 Militärpersonen befördert.

Als Einnahmen ergeben die Reisen in I. Klasse 1 500 000 ℳ (gegen 1 800 000 ℳ in 1900), in II. Klasse 5 300 000 (6 500 000) ℳ und in III. Klasse 11 600 000 (10 600 000) ℳ. Zeitkarten (Monatskarten) zur Fahrt in allen fahrplanmäßigen Zügen wurden 37 336 (gegen 34 645 im Jahre 1900/01) ausgegeben, Zeitkarten für Schüler 8 260 (7 834) und Arbeiterzeitkarten 114 950 (113 148). Für 926 737 Stück ausgegebene Bahnsteigkarten wurden 92 673,70 ℳ erlöst. Sowohl nach der Zahl der zu- und abgegangenen Personen, als auch nach der Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr steht Straßburg an erster Stelle mit 4 000 000 Personen und 3 900 000 ℳ Einnahme. Die höchste Ziffer der beförderten Personen weist der Monat September auf, die geringste der Monat Februar. In letzterem ist auch die geringste Einnahme verzeichnet, die höchste im Monat August.

Im Güterverkehr berechnen sich die beförderten Gewichtsmengen auf 22 400 000 t gegen 24 500 000 t im Jahre 1900/01. Die größte Gewichtsmenge weisen unter den einzelnen Warengattungen die beförderten Kohlen und Koks auf mit 7 500 000 t. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr berechnen sich auf 58 100 000 ℳ. Sowohl nach der Menge der beförderten Güter

als auch dem Geldertrage nach steht der Monat Oktober in erster und der Monat Februar in letzter Reihe. Unter den einzelnen Stationen weist im Güterverkehr Sierck die größte Gewichtsmenge (2 900 000 t) und die Station Diedenhofen den größten Geldertrag (10 700 000 *M.* gegen 3 900 000 *M.* der Station Straßburg) auf.

Die Zahl der vorhandenen Personenwagen bezifferte sich auf 1553 Stück, die der Gepäckwagen auf 661, der bedeckten Güterwagen auf 3717 und der offenen Güterwagen auf 13 755 Stück, zusammen auf 19 686 Wagen, zu deren Beförderung 768 Lokomotiven zur Verfügung stehen. Die Kosten des Feuerungsmaterials für die Lokomotiven stellen sich auf 6 000 000 *M.* und die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der 768 Lokomotiven auf 4 700 000 *M.* oder durchschnittlich auf 6120 *M.* für eine Lokomotive.

In den Eisenbahnwerkstätten waren in 1901 durchschnittlich täglich 4280 Arbeiter beschäftigt, welche im ganzen 4 779 000 *M.* Arbeitslohn im Jahre 1901/02 empfangen haben, gegen 4 449 000 *M.* im Jahre 1900/01. Der durchschnittliche Tagelohn eines Arbeiters berechnet sich bei 300 jährlichen Arbeitstagen auf 3,72 *M.* gegen 3,61 *M.* im Jahre 1900/01.

Das gesamte Personal der Eisenbahnverwaltung besteht aus 26 647 Personen, und zwar 8641 etatmäßigen Beamten, 1153 diätarisch beschäftigten Beamten und 16 853 Arbeitern.

Bei den zwei Eisenbahnkrankenkassen (Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse und Unterstützungskasse der Reichseisenbahnen) zusammen betrug im Kalenderjahre 1901 die durchschnittliche Anzahl der Mitglieder 18 329, darunter 397 weibliche, der Vermögensstand am Ende des Jahres 614 254 *M.* Die Kasseneinnahmen beliefen sich im Jahre 1901 auf 443 828 *M.*, wovon 271 191 *M.* laufende Beiträge der Mitglieder und 134 900 *M.* solche der Verwaltung waren; die Ausgaben betrugen 452 783 *M.* Von der Pensionskasse für die Arbeiter der Reichseisenbahnen, welche auch als besondere Kasseneinrichtung für die Invalidenversicherung zugelassen ist, wurden Ende Dezember 1901 an 80 Personen Alters-, an 276 Invaliden- und an 4 Krankenrenten, außerdem wurden 345 Zusatzrenten und Pensionen, in 445 Fällen Witwen- und in 400 Waisengeld gezahlt. Der Vermögensstand der Kasse betrug Ende Dezember in Abt. A. 1 439 397 *M.*, B. 3 600 372 *M.*

Die durchschnittliche Zahl der gegen Unfall versicherten Bediensteten und Arbeiter belief sich auf 14 903. An Unfallrenten kamen 341 770 *M.* zur Auszahlung, außerdem 2819 *M.* erhöhtes Krankengeld aus Betriebsfonds der Verwaltung, 8641 *M.* Kosten des Heilverfahrens, 1923 *M.* Beerdigungskosten.

— **Bahngrundbücher.** Der preußische Justizminister hat am 11. November 1902 eine allgemeine Verfügung betreffend die Bahngrundbücher erlassen, welche durch einen im Eisenb.-Verordn.-Bl. vom 30. Dezember 1902 veröffentlichten Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten den königlichen Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissaren zur Kenntnisnahme und Beachtung mitgeteilt wird. Wir entnehmen der Verfügung, die sich auf die §§ 9 und 10 Abs. 1 des Ges. über die Bahneinheiten (Bekanntm. vom 8. Juli 1902, G.-S. S. 237) stützt, daß auf die Einrichtung und die Führung der Bahngrundbücher die Vorschriften der Allgem. Verf. vom 20. Nov. 1899 zur Ausführung der Grundbuchordnung entsprechende Anwendung finden, soweit nicht im Gesetz oder in dieser Verfassung anderes bestimmt ist. Das Bahngrundbuch wird für den ganzen Amtsgerichtsbezirk eingerichtet. Der Verfügung ist ein für die Einrichtung der Grundbuchblätter maßgebendes, mit Probeeintragungen versehenes Formular beigefügt. Jedes Blatt besteht aus dem Titel und drei Abteilungen. Die bestehenden Bahngrundbücher sind fortzuführen.

— **Verbesserung der Beleuchtung in den Personenwagen III. Klasse älterer Bauart und Abänderung der Türschlösser an den Abteilpersonenwagen.** Die in bezug hierauf angeordneten besonderen Arbeiten sollen nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten im nächsten Etatsjahr (1903) zu Ende geführt werden. Die königlichen Eisenbahndirektionen sind daher angewiesen worden, zu berichten, inwieweit hiernach die Veranschlagung im Etatentwurf für 1903 einer Änderung bedarf.

— **Direkter Verkehr der preußischen Staatsbahnen mit der Ruppiner Kreisbahn.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat genehmigt, daß die Herstellung direkter Tarife mit der Ruppiner Kreisbahn unter Auflassung der halben Abfertigungsgebühr seitens der preußischen Staatseisenbahnen erfolgt, wenngleich diese Bahn ihrerseits einen Kilometerzuschlag von 25 % zu den Staatsbahntaxen berechnet. Vor Ablauf von drei Jahren soll von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin berichtet werden, ob nach den Betriebsergebnissen der Privatbahn die fernere Beibehaltung des Kilometerzuschlags zu einer angemessenen Rentabilität des Unternehmens erforderlich ist.

— **Frachtbriefe im Übergangsverkehr mit Kleinbahnen.** In einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlaß hält es der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten auf Grund der ihm erstatteten Berichte für unbedenklich, den Kleinbahnen auch im gebrochenen Verkehr die Eintragung ihrer Fracht- usw. Gebühren in die Rechnungsspalten sowie der Nummer und Position der Frachtkarte in die linke obere Ecke des Frachtbriefes zu gestatten. Zum überwiegenden Teil wird bereits jetzt so verfahren. Dagegen muß der für den Einlieferungs- und Wägestempel der Versandstation im Frachtbrief vorgesehene Raum für die Eisenbahn-Übergangsstation vorbehalten bleiben (§ 27, VI. Schlußsatz, § 30, II. Allg. Abf.-V.). Es wird jedoch, falls die Kleinbahnen Wert darauf legen, nichts dagegen zu erinnern sein, daß sie ihre Stempel auf der Rückseite des Frachtbriefes aufdrücken lassen.

— **Aushangfahrpläne und Kursbücher.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat Anlaß genommen, die königlichen Eisenbahndirektionen wiederholt darauf aufmerksam zu machen, daß bei Aufstellung und Anfertigung der amtlich herausgegebenen Fahrpläne für das Publikum und der Kursbücher auch in redaktioneller Beziehung mit peinlichster Gewissenhaftigkeit verfahren wird, um Fehler und Unstimmigkeiten in den Zeitangaben und in den Bemerkungen unter allen Umständen zu vermeiden. Ganz besondere Aufmerksamkeit ist der Übereinstimmung der in den Aushängen und Kursbüchern mehrerer Direktionen gleichzeitig zu veröffentlichenden Fahrpläne zuzuwenden. Etwaige Druckfehler und Abweichungen sind unverzüglich durch Deckblätter zu berichtigen, deren alsbaldige und richtige Verwendung zu überwachen ist.

— **Eine Betriebsstörung auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Auf der gesamten Strecke der Hochbahn westlich vom Potsdamer Bahnhof war am 8. d. M. Abends von 6¼ bis 9¼ Uhr der Verkehr unterbrochen. Bei einem Zug, der vom Anschlußdreieck in der Richtung nach der Haltestelle Bülowstraße fuhr, war ein Stromabnehmer von der Stromschiene abgeglitten. Als nun der Zug die vor der Haltestelle liegende Weiche passierte, an welcher die Stromschienen unterbrochen sind, lief der abgeglittene Stromabnehmer auf die jenseits dieser Weiche liegende Stromschiene wieder auf und verursachte damit eine Beschädigung der Stromleitungsanlage. Im Augenblick entstand in derselben Kurzschluß, und der Betrieb wurde damit auf der Leitungsstrecke vom Anschlußdreieck bis zum Knie lahmgelegt. Sechs Züge, die bis zu diesem Augenblick sich in Fahrt befanden, wurden zum Stillstand gebracht. Der Fahrgäste, welche naturgemäß keine Kenntnis von der Ursache der Fahrtunterbrechung hatten, bemächtigte sich anfänglich große Beunruhigung, die sich aber legte, als das Fahrpersonal zur Ruhe mahnte und ein Aussteigen besonders ängstlicher Personen aus den Wagen verhütete. Es gelang, mit dem vorhandenen schwachen Strom die Züge bis zu den nächsten Haltestellen zu bringen, wo die Fahrgäste die Wagen verlassen mußten. Die Instandsetzungsarbeiten an der Leitungsanlage nahmen geraume Zeit in Anspruch, weil man die beschädigten Stellen nicht sogleich entdecken konnte. Auf der Oststrecke war der Betrieb nicht gestört.

— **Gehaltsaufbesserungen bei den mecklenburgischen Staatsbahnen.** Die von dem vorjährigen mecklenburgischen Landtag bewilligten Gehaltsaufbesserungen für Beamte der großherzoglichen Eisenbahnverwaltung gehen in der Hauptsache hervor aus einer Revision des bereits im Jahre 1897 genehmigten Normalbesoldungsetats, durch den derzeit — wenige Jahre nach der Verstaatlichung der verschiedenen Privatbahnen Mecklenburgs — eine den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechende allgemeine Erhöhung der überall reichlich niedrig bemessenen Beamtengehälter ermöglicht wurde.

Das pensionsfähige Diensteinkommen stellt sich nach den Verhandlungen mit dem Landtage bei den einzelnen Beamtenarten folgendermaßen:

Vorsteher des betriebstechnischen Bureaus und der Maschinen- und Werkstätteninspektion Anfangsgehalt 4800 *M.* (Höchstgehalt 6900 *M.*), Vorsteher des bahnbautechnischen Bureaus 4600 (6900) *M.*, Vorsteher der Bauinspektionen 4200 (6300) *M.*, Vorsteher des Hauptbureaus, des Verkehrsbureaus, der Hauptkassenverwaltung 4200 (5100) *M.*, Vorsteher des Bureaus für die Rechnungsrevision, der Materialienverwaltung 3000 (4500) *M.*, Vorsteher der Telegrapheninspektion 3000 (4500) *M.*, Baumeister, Maschinenmeister, Geometer 3000 (4500) *M.*, Oberkontrolleure, Hauptbuchhalter, Hauptkassier, Abteilungsvorsteher der einzelnen Bureaus (Oberbahnsekretäre) 2550 (3900) *M.*, Eisenbahnsekretäre, auch technische, Betriebs- und Verkehrskontrolleure 2400 (3600) *M.*, Stationsvorsteher I. Klasse an größeren Stationen 2625 (3975) *M.*, Stationsvorsteher I. Klasse und Güterexpedienten I. Klasse 2475 (3675) *M.*, Ingenieure 2100 (3600) *M.*, Werkmeister (Werkstättenvorsteher) 2400 (3600) *M.*, technische Betriebssekretäre 1800 (3300) *M.*, Betriebssekretäre, Hilfsgeometer,

Maschinenkontrolleure 1800 (3000) ℳ, Stationsvorsteher II. Klasse, Güterexpedienten II. Klasse (Expeditionskassierer) 1875 (3075) ℳ, Telegraphenverwalter 1800 (3000) ℳ, Werkführer (Werkmeisterassistenten) 1500 (2550) ℳ, Bahnmeister 1575 (2775) ℳ, Stations- und Expeditionsassistenten 1575 (2475) ℳ, Bureauassistenten, Zeichner 1500 (2400) ℳ, Hilfsbahnmeister 1575 (1875) ℳ, Lokomotivführer 1536 (2436) ℳ, Zugführer 1575 (2175) ℳ, Bezirks-Telegraphenaufseher 1275 (1875) ℳ, Werkstättenvorarbeiter 1200 (1800) ℳ, Stationsaufseher 1260 (1710) ℳ, Hilfslokomotivführer 1386 (1686) ℳ, Telegraphisten I. Klasse, Güterbodenmeister 1170 (1560) ℳ, Packmeister 1410 (1860) ℳ, Drucker, Materialienaufseher, Gasanstaltaufseher 960 (1500) ℳ, Bureaudiener, Kassendiener, Portiers, Wägemeister 1020 (1410) ℳ, geprüfte Lokomotivheizer 1196 (1586) ℳ, Rangiermeister, Wagenrevisoren, Telegraphenvorarbeiter, Materialienvorarbeiter 975 (1365) ℳ, Stations- und Expeditionsgehilfen 1020 (1260) ℳ, Bureaugehilfen (Kanzlisten) 900 (1800) ℳ, Stationswärter, exped. Weichenwärter 942 (1182) ℳ, Streckenvorarbeiter 825 (1065) ℳ, Schaffner, Bahnsteigschaffner 1085 (1355) ℳ, Lokomotivheizer 1046 (1316) ℳ, Güterbodenvorarbeiter 795 (1065) ℳ, Telegraphisten II. Klasse 840 (1080) ℳ, Bremser und Schmierer 980 (1160) ℳ, Dampfpumpenwärter, Dampfkrahnwärter, Druckergehilfen 740 (920) ℳ, Weichenwärter, Hilfsweichenwärter 732 und 702 (882 und 852) ℳ, Bahnwärter, Hilfsbahnwärter, Reservewärter 672 (792) ℳ, Nachtwächter auf Stationen 490 (610) ℳ.

Beim Aufrücken in eine höher dotierte Beamtenklasse erhält der Beamte nicht den Anfangssatz, sondern den seinem bisherigen Gehalt nächstliegenden höheren Gehaltssatz dieser Klasse.

Das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal erhält Fahr- und Übernachtungsgelder zum pensionsanrechnungsfähigen Betrage von 300 ℳ bei Lokomotivführern, Zugführern und Packmeistern, 200 ℳ bei Schaffnern, Lokomotivheizern, Bremsern und Schmierern. In den vorstehend aufgeführten Anfangs- und Höchstsätzen des pensionsfähigen Diensteinkommens sind diese Beträge von 300 und 200 ℳ mitenthalten.

Die bei Stellwerken und Blocksignalen eingestellten Weichen-, Bahn- und Hilfswärter erhalten neben dem vorstehend verzeichneten pensionsfähigen Diensteinkommen für Stellwerksbedienung und Blocksignaldienst noch besondere Zulagen von 60 bis 36 ℳ; außerdem werden den Ehefrauen mancher dieser Unterbeamten für Schrankenbedienung besondere Zulagen von 120 bis 60 ℳ für das Jahr gewährt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 4½ Arbeitstagen 70 467 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 659 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 65 126 und auf den Arbeitstag 14 472 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 1187 und im ganzen 5341 Doppelwagen oder 8,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 11 960 offene Wagen gegen 10 180 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 1780 oder 17,0 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 10 350 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 71 Doppelwagen.

— **Gegen den Alkohol.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat, wie die Nordd. Allg. Ztg. mitteilt, ihre Eisenbahnbetriebsdirektionen ermächtigt und angewiesen, den von dem Eisenbahndirektor de Terra in Stolp in Preußen herausgegebenen Aufruf an alle deutschen Eisenbahner, der geeignet ist, sachdienliche Aufklärung über die Bedeutung der Gegen-Alkoholbewegung für das allgemeine und individuelle Interesse zu geben, in entsprechender Anzahl zu bestellen und in den Übernachtungslokalen, Diensthütten und an sonst geeigneten Orten aufzulegen. Die Kosten hierfür werden vom Ärar getragen.

Österreich.

— **Die staatlichen Investitionen.** Der österreichische Ministerpräsident hat an das Präsidium des Vereins der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen ein Schreiben gerichtet, welches die Antwort auf die Eingabe dieser Körperschaft in Angelegenheit der Beschleunigung der Staatsaufträge an die Privatindustrie bildet. Das Schreiben stimmt zunächst der Forderung dieser Industriegruppe zu, es möge eine Klarstellung jener staatlichen Aufträge veranlaßt werden, auf welche die Industrie in den nächsten Jahren zu rechnen hat. Der Ministerpräsident erklärt ferner in dem Antwortschreiben, es sei unmöglich, der Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse ausschließlich durch die Staatshilfe zu begegnen, weil so weitgehende Maßnahmen den Staatskredit und das Budget schädigen könnten. Er verwahrte sich zugleich dagegen, daß die Regierung die Ausführung des Investitionsprogramms verschleppe.

Die Regierung lasse sich die termingemäße Durchführung des gesetzlich festgestellten Eisenbahninvestitionsprogramms sowie des Wasserstraßengesetzes nachdrücklich angelegen sein, und möge sich die Industrie jeder Sorge entschlagen, als könnten seitens der beteiligten Ministerien die Gesichtspunkte, welche für die Schaffung dieser Gesetze maßgebend waren, je aus dem Auge gelassen werden. Wie aus den im Schreiben des Ministerpräsidenten angeführten Erläuterungen des näheren hervorgeht, lassen es die Behörden bei der Ausnutzung der ihnen zugewiesenen Kredite für Investitionen an der notwendigen Beschleunigung nicht fehlen. So wurden für das Eisenbahnministerium in den Jahren 1901 und 1902 insgesamt 123 500 000 Kr. verwendet, und sind lediglich die Investitionen für den Staatsbahnbetrieb infolge der Schwierigkeiten, denen umfassende Bauten auf im Vollbetriebe stehenden Bahnen begegnen, gegenüber den bewilligten Krediten um rund 29 900 000 Kr. vorläufig zurückgeblieben. Die Gründe dieser vorläufigen Nichtverwendung sind in den „Erläuterungen" erschöpfend dargestellt; aus ihnen sei nebst der verspäteten parlamentarischen Bewilligung der Investitionsvorlagen nur die Tatsache hervorgehoben, daß die einzelnen Jahreskreditposten gesetzmäßig mit einer dreijährigen Verwendungsdauer ausgestattet sind, woraus erhellt, daß die solchermaßen gestatteten längeren Verwendungsperioden geradezu selbst einen wesentlichen Punkt bei der Aufstellung und bei der gesetzlichen Bewilligung des Investitionsprogramms gebildet haben.

Eine eingehende Behandlung finden in den Erläuterungen jene Maßnahmen, welche die Regierung zu ergreifen gedenkt, um der bedrängten eisenverarbeitenden Industrie erhöhte und ständige Beschäftigung für mehrere Jahre hinaus zu sichern. Die Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt allein der Eisenindustrie in den Jahren 1903 bis 1905 Bestellungen im Werte von rund 80 000 000 Kr. zuzuführen. Davon entfallen auf eisernes Oberbaumaterial (Schienen, Laschen, Platten usw.) 31 360 000 Kr., Fahrbetriebsmittel 25 926 000 Kr., Brücken 11 539 000 Kr., mechanische Einrichtungen und Hilfsmaschinen 9 234 000 Kr., telegraphische Einrichtungen und Signale 2 639 000 Kr.

Die Aufwendungen für den Bau der Wasserstraßen sowie der gesetzlich noch nicht bewilligte Bedarf zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die neuen Alpenbahnen ist hierbei noch nicht berücksichtigt.

Die Regierung hat auch weiter die Heranziehung der Privatbahnen und einvernehmlich mit diesen die Aufstellung eines Programms in Aussicht genommen, mittels dessen der Eisenindustrie auf einen längeren Zeitraum hinaus — etwa drei Jahre — die wichtigste Unterlage für eine möglichst ausgiebige und gleichmäßige Beschäftigung geboten werden soll. Dem Vernehmen nach ist das hierauf abzielende Einvernehmen mit den Privatbahnverwaltungen eingeleitet und berechtigt zu der Hoffnung auf einen günstigen Erfolg.

— **Stand der Bauarbeiten bei den Alpentunneln.** Bis 1. Dezember 1902 beträgt der Sohlstollenvortrieb beim Tauerntunnel Nordseite 564,4 m (gegen 522,8 m im Vormonate), Südseite 362 m (gegen 334,8 m); beim Karawankentunnel Nordseite 879,8 m und fertige Tunnelmauerung 288 m (gegen 749,9 m und 197 m im Vormonate), Südseite 883,2 m und fertige Tunnelmauerung 393 m (gegen 780,5 m und 215 m); beim Wocheiner Tunnel Nordseite 1510,2 m und fertige Tunnelmauerung 770 m (gegen 1386,8 m und 635 m im Vormonate), Südseite 1087,2 m und fertige Tunnelmauerung 250 m (gegen 1017 m und 117 m) und beim Boßrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 721,5 m (gegen 678 m im Vormonate), Südseite 582 m.

— **Wagenbestellung für die Österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat den österreichischen Wagenfabriken bekanntgegeben, daß für die Staatsbahnen 1014 verschiedene Wagen (104 Personenwagen, 42 Dienstwagen und 868 Güterwagen mit zusammen 2095 Achsen) im Kostenbetrage von 6 300 000 Kr. zur Bestellung gelangen. Zugleich erging die Aufforderung, einen Vorschlag über die Verteilung der Lieferung unter die Fabriken vorzulegen. Wegen der Termine soll nur die Bestimmung getroffen werden, daß 145 Wagen im Laufe des Jahres 1903 und die übrigen spätestens bis Ende Juni 1904 zur Ablieferung gelangen müssen.

— **Investitionen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat den bekannten Erlaß der

Regierung wegen der Investitionen kürzlich beantwortet. Wie verlautet, hat die Gesellschaft in ihrem Berichte darauf hingewiesen, daß sie die notwendigen Bestellungen für das Jahr 1902 bereits vorgenommen habe. Für die Jahre 1903, 1904 und 1905 könne sie keinen Investitionsplan aufstellen. Nach der Konzessionsurkunde sei nämlich die Bahn am 1. Januar 1904 zur Verstaatlichung reif, und von diesem Zeitpunkte ab könne die Einlösung zu jeder Zeit erfolgen. Überdies drängen hervorragende Körperschaften auf die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Da sie also keine Sicherheit darüber habe, ob sie nicht von dem angeführten Zeitpunkte ab die Einlösung gewärtigen müsse, könne sie sich für einen Zeitraum von mehreren Jahren nicht auf Vorausbestellungen einlassen.

— **Südbahn.** Die nationale Vereinigung der französischen Inhaber ausländischer Werte richtet an die Besitzer der Obligationen der österreichischen Südbahngesellschaft ein Rundschreiben des zur Wahrung der Interessen dieser Vereinigung eingesetzten Komitees, worin über die gepflogenen Verhandlungen mit der Verwaltung der Südbahn Bericht erstattet wird. Infolge der in Paris gehaltenen Besprechungen sei beschlossen worden, daß zunächst ergänzende Studien über die Lage der Südbahngesellschaft mit Rücksicht auf ihre künftigen Bedürfnisse gepflogen werden sollen. Das Komitee glaubt, daß diese Studien im nächsten Monate beendet sein werden. Sodann werden die Besitzer der Obligationen einberufen werden, um sich zu äußern. Schließlich erinnert das Komitee daran, daß die regelmäßige Bezahlung des Coupons außerhalb jeder Erörterung bleibe.

— **Elektrischer Betrieb auf Hauptbahnen.** Die Frage der Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Arlbergbahn (Arlbergtunnel) sowie auf den im Bau befindlichen neuen Alpenbahnen, zunächst auf der Linie Schwarzach-Gastein der Tauernbahn, bildet den Gegenstand eingehender Studien der Regierung. Diese betreffen insbesondere die Ausnutzbarkeit der Wasserkräfte zum Zwecke des elektrischen Betriebes. Was die Betriebskraft für die Arlbergbahn betrifft, so dürfte, nachdem Zweifel obwalten, ob die Wasserkräfte der Trisanna und Rosanna sich als ausreichend erweisen, die Verwendung anderer Wasserläufe, insbesondere jener des Innflusses, ins Auge gefaßt werden. In betreff der Linie Schwarzach-Gastein ist eine Bauunternehmung von der Eisenbahnbaudirektion mit der Aufgabe betraut worden, die in Betracht kommenden Wasserläufe zu studieren.

— **Landes-Eisenbahnrat von Böhmen.** Der Landes-Eisenbahnrat hielt kürzlich eine Sitzung ab, in welcher über die Art der Durchführung der Landtagsbeschlüsse vom Jahre 1902 Bericht erstattet und über die einzelnen Bauvorlagen Aufklärung gegeben wurde. Im Verlaufe der Beratung wurde ein Antrag, betreffend die Beseitigung der Hindernisse angenommen, welche in vielen Fällen von der Staatsverwaltung der Zuwendung eines Durchzugverkehrs an die Lokalbahnen bereitet werden, ferner ein Antrag, betreffend die Durchführung von Versuchen mit Motorwagen auf den vom Lande garantierten Bahnen, und schließlich ein Antrag, betreffend die baldige Verwirklichung der vom Lande finanziell sichergestellten Lokalbahnen sowie die baldige Durchführung der bereits bewilligten staatlichen Eisenbahninvestitionen in Böhmen. Außerdem wurden verschiedene Wünsche betreffs der einzelnen zu bauenden Linien geäußert und verschiedene Maßnahmen in bezug auf wirtschaftlichen Betrieb der garantierten Bahnen in Anregung gebracht.

— **Gefahren der elektrischen Oberleitung.** Der Verwaltungsgerichtshof hatte kürzlich über vier gleichartige Beschwerden der Stadtgemeinde Prag zu entscheiden, welche gegen das Eisenbahnministerium gerichtet waren und die Frage der Sicherheitsvorkehrungen bei der Prager elektrischen Straßenbahn betrafen. Das Eisenbahnministerium hatte im Einvernehmen mit dem Handelsministerium der Stadtgemeinde Prag den Auftrag erteilt, binnen einer bestimmten Frist auf den einzelnen Linien der elektrischen Bahn außer den bereits vorhandenen, jedoch ungenügenden Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Unfällen bei Berührung gerissener Drähte der Telegraphen- und Fernsprechleitungen mit der elektrischen Oberleitung weitere Schutzvorrichtungen, und zwar Erdschienen oder Erdschlingen anzubringen. Die Ministerien entschieden gleichzeitig, daß die Kosten der neu zu treffenden Schutzvorrichtungen gänzlich die Stadtgemeinde Prag als Konzessionärin der Bahn zu tragen habe. Die Stadtgemeinde Prag erhob gegen die erwähnten Erlasse Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Dieser wies die Beschwerde als unbegründet zurück.

Ungarn.

— **Eisenbahninvestitionen.** Der Präsident des Bundes der ungarischen Industriellen hat mit dem Finanzminister in Angelegenheit der Investitionsvorlage Rücksprache gepflogen und die Zusage erhalten, daß die Regierung noch vor der Einreichung der Investitionsvorlage den Vertretern der wichtigsten Industriezweige Gelegenheit bieten wird, ihre Ansichten über das Investitionsprogramm zu äußern. Die Direktion des Bundes beschloß hierauf, diese beruhigende Antwort des Finanzministers den Mitgliedern des Bundes bekannt zu geben und vorläufig von der geplanten Entsendung einer Abordnung an die Regierung abzusehen.

Wie mitgeteilt wird, hat der Finanzminister mit einer ungarischen Bank ein Übereinkommen geschlossen, wonach die Bank für die von ihr vertretene Finanzgruppe etwa 60 000 000 Kronen 4 prozentiger ungarischer Kronenrente auf feste Rechnung übernimmt. Die Ausgabe der Rente erfolgt auf Grund der Ermächtigung, die der Finanzminister im Konvertierungsgesetz erhalten hat. Diese Ermächtigung geht dahin, zu Zwecken der im Gesetzartikel XXX vom Jahre 1897 angeordneten Investitionen auf den Staatsbahnen, und zwar zur Deckung des mit Gesetzartikel XXXIV vom Jahre 1900 bewilligten Kredits von 6 250 000 Kr., ferner der im Budget des Jahres 1901 bewilligten 25 346 000 Kr., endlich der im Budget des Jahres 1902 eingestellten 28 200 000 Kr., zusammen demnach zur Beschaffung von 59 796 000 Kr. 4 prozentige Kronenrente auszugeben. Der Finanzminister hat die Auslagen für die bereits ausgeführten Investitionen aus den staatlichen Kassenbeständen gedeckt und macht nunmehr von der erteilten Vollmacht Gebrauch, indem er den erwähnten Betrag von 59 796 000 Kr. begibt.

Übrige europäische Länder.

— **Betriebseinnahmen der Mittelmeerbahnen und Adriatischen Bahnen.** Das erste Halbjahr des Betriebes 1902—1903 hat für die Mittelmeerbahnen befriedigend abgeschlossen. Die Einnahmen des Haupt- und Nebennetzes sind auf 80 500 000 L., d. h. um 2 800 000 L. dem Vorjahre gegenüber gewachsen. An den erhöhten Einnahmen nimmt der Personenverkehr mit 70 %, der Eilgutverkehr mit 6 % und der Frachtgutverkehr mit 24 % teil. Die Länge des Hauptnetzes ist die gleiche geblieben (4 760 km), während das Nebennetz um 45 km infolge der Betriebseröffnung der Linie Balsorano-Avezzano zugenommen hat (1 055 km). Die Kilometereinnahme hat sich um 562 L. erhöht.

Die Adriatischen Bahnen, deren Betriebsjahr mit 31. Dezember abschloß, können, was die Erhöhung der Einnahmen anlangt, auf ein glänzendes Jahr zurückblicken. Die Roheinnahmen auf dem Gesamtnetz (5 855 km) betrugen rund 140 000 000 L., was eine Vermehrung der Einnahmen um rund 8 700 000 L. bedeutet. Aus dem Personenverkehr wurden 2 400 000 L. mehr vereinnahmt (27 % des Mehrertrages) und aus dem Frachtgutverkehr 6 000 000 L. (70 %). Der Kilometerertrag ist um 1427 L. (von 22 440 auf 23 867 L.) gestiegen.

— **Vergebung von Rollmaterial bei den italienischen Bahnen.** Die italienischen Bahnen haben in früheren Jahren einen großen Teil ihres Bedarfes an rollendem Material im internationalen Wettbewerb ausgeschrieben, und in der Tat wurden bedeutende Lieferungen ans Ausland vergeben, welches stets weit günstigere Preise bot. Dagegen erhoben sich zum Schutze der einheimischen Industrie Stimmen, sowohl im Parlament als auch bei den Gewerbeständen, wodurch sich die Regierung veranlaßt sah, den Bahnen die größtmögliche Beschränkung in den internationalen Ausschreibungen aufzuerlegen. Nun ist aber in den Betriebsverträgen, welche zum Schutze der nationalen Industrie nur vorsehen, daß dieser bis zu einem Preisunterschiede von 5 % der Vorzug eingeräumt werde, nichts von einer Verpflichtung enthalten, bei den Anschaffungen nur die einheimischen Industrien zu berücksichtigen, und überdies würden durch die durchweg höheren Preise, welche den nationalen Werken gezahlt werden müßten, den Bahnen erhebliche Nachteile erwachsen, denn bei Ablauf der Betriebsverträge sind am Betriebsmaterial, welches für seinen Anschaffungspreis zu Buche steht, Abschreibungen vorzunehmen, welche auf Grund der mittleren Kosten des in den letzten drei Jahren angeschafften Materials bestimmt werden. Die Bahnverwaltungen haben sonach ein lebhaftes Interesse, daß die Abschreibungen auf möglichst niedriger Grundlage festgesetzt werden, und sie wollen daher die Verfügung der Regierung nicht ohne weiteres anerkennen. Die Adriatischen Bahnen waren gesonnen, die Angelegenheit dem vertraglichen Schiedsgerichte zu unterbreiten. Nun scheint indessen ein Abkommen

zwischen Regierung und Bahnverwaltungen in dem Sinne getroffen zu werden, daß der einheimischen Industrie drei Viertel des Bedarfes gewahrt bleibt, während ein Viertel im Wege des internationalen Wettbewerbes vergeben wird, daß jedoch der Minderwert des Rollmaterials auf Grund der mittleren in den internationalen Ausschreibungen enthaltenen Preise festgesetzt werde. Der Staatsrat hat bereits den Vorschlag der Regierung in diesem Sinne genehmigt.

Fremde Weltteile.

— **Die Bedeutung der Eisenbahnlinie Tschönnting-Taiyuan,** über die wir in Nr 94 S. 1432 Jahrg. 1902 d. Ztg. berichteten, wird von der Köln. Ztg. in folgender Weise gewürdigt: „Daß die neue Linie nach Taiyuanfu eine gute Zukunft hat, kann kaum einem Zweifel unterliegen. Sie ist der erste Schienenweg, der die gewaltigen Kohlen- und Eisenerzfelder von Schansi, insbesondere die von Pingtingtschou, mit der Küste verbinden wird; was das bedeutet, kann man daran ermessen, daß nach den Berechnungen Richthofens der jährlich zu 500 000 000 t angenommene Weltbedarf an Kohle auf 1260 Jahre allein aus dem Anthrazitfelde von Schansi gedeckt werden könnte. Es ist auch nicht anzunehmen, daß die Bahn in Taiyuan, das etwa 200 km von Tschönntingfu entfernt ist, ihr Ende finden wird; vielmehr kann man annehmen, daß die immer mit großen Zielen arbeitende Politik Rußlands darin nur den Anfang der längst geplanten großen Linie nach Zentralasien sieht, die die volkreichen Städte von Schensi und Kansu aufsucht, der uralten chinesischen Handelsstraße nach Westen folgt und in den neu entstehenden reichen Baumwollgebieten von Russisch-Turkestan die Verbindung mit dem Ural und Sibirien findet.

In Deutschland hat man allen Grund, dieser neuen Bahnlinie die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es handelt sich um die Erschließung des weiteren Hinterlandes von Kiautschou. Freiherr v. Richthofen hat in seinem Buch ‚Schantung und Kiautschou‘ bereits auf die Bedeutung von Schansi, Schensi und Kansu für die Entwicklung unserer Kolonie hingewiesen. Nach seiner Ansicht führt die geographisch vorgeschriebene Verbindungslinie des Ostens mit jenen entlegenen Gebieten durch das trichterförmige Eingangstor, durch das der Gelbe Fluß zwischen den Städten Huaikingfu und Honanfu das Gebirgsland verläßt. Die dort vorübergehende Hankau-Pekingbahn, meinte er, solle man durch eine Verbindung von Tsinanfu oder Itschoufu aus, etwa in Weihuifu, zu erreichen suchen. Die Verhältnisse scheinen sich anders zu gestalten. Falls die große Ost-Westbahn über Taiyuan gebaut wird, ergibt sich für Deutschland von selbst die Notwendigkeit, die Linie Tsingtau-Tsinanfu, deren Fortsetzung bis Petschou am Kaiserkanal, soweit bekannt, bereits geplant ist, nach dem Knotenpunkt Tschönnting weiter zu führen. Ein anderer direkter Auslaß nach der See als Tsingtau kann für jene Ländermassen nicht in Betracht kommen, denn Tientsin versandet, und Tschifu ist zu weit und ungünstig gelegen. Man sieht, es ist eine gewaltige Aussicht, die sich für den Hafen des deutschen Pachtgebiets in China eröffnet. Freilich ein Wettbewerb droht durch eine etwaige direkte Verbindung von Taiyuan, Tschönnting oder einem anderen Punkte des nördlichen Bahnsystems mit dem unteren Yangtse, d. h. Tschinkiang und Schanghai. Die Entfernung dorthin ist nicht viel weiter, und daß das Yangtsedelta sehr große Handelsvorteile vor Tsingtau voraus hat, braucht nicht gesagt zu werden; das letztere hat dafür den Vorteil, ein besserer Seehafen zu sein. Vor drei Jahren ist die Konzession einer Bahn von Tientsin nach Tschinkiang Deutschland und England gemeinsam zugesprochen worden; ob und wann diese Bahn einmal gebaut wird, weiß heute wohl niemand, jedenfalls muß, bevor ihr Betrieb eröffnet wird, die Verbindung von Tsinanfu und Tschönntingfu fertig sein oder die Zukunft des deutschen Pachtgebiets wird in Frage gestellt werden. Was wir jetzt in den deutschen Besitzungen Afrikas mit Bezug auf Bahnbau erleben, darf sich dort nicht wiederholen.“

Inzwischen wird der Times aus Schanghai vom 2. d. M. gemeldet, daß an Stelle des im Mai 1898 abgeschlossenen vorläufigen Vertrags nunmehr die „britische und chinesische Korporation“ mit Scheng ein neues Abkommen geschlossen hat über den Bau einer Eisenbahnlinie von Schanghai nach Nanking.

— **Verdingung von Lokomotiven für die japanischen Staatsbahnen.** Wie das Zentralbl. d. Bauv. mitteilt, wurden bei dem zum 16. Oktober 1902 ausgeschriebenen Verding von 30 Stück $^3/_4$-gekuppelten Tenderlokomotiven für die japanischen Staatsbahnen nicht nur, wie bisher üblich, englische und nordamerikanische Lokomotivfabriken, sondern zum erstenmal auch drei deutsche Werke beteiligt, indem sie als Bezugsquellen der vertragschließenden Firma zugelassen waren. Mindestfordernder blieb mit einem Einheitspreise von etwas über 2074 £, das sind rund 41 500 ℳ für die Lokomotive frei Bahnhof Yokohama oder Kobe, die japanische Firma Okura & Cie, die Maschinen von Dubs & Cie in Glasgow anbot. Zweitmindestfordernder mit einem Preise von 2100 £, das sind etwa 42 000 ℳ, war die deutsche Firma Illies & Cie in Yokohama, die eine deutsche Lokomotivfabrik vertrat. Wenn auch für diesmal die deutsche Industrie leider noch keinen greifbaren Erfolg erzielte, so ist doch der geringe Unterschied zwischen dem billigsten und dem nächstniedrigen Angebot in die Augen springend, und es steht zu hoffen, daß damit für die Zukunft der Bann gebrochen ist, unter dem die deutsche Industrie bisher bei den Staatsbauten in Japan zu leiden hatte, indem sie zu gunsten der englischen und nordamerikanischen Werke überhaupt vom Wettbewerb ausgeschlossen war. Jedenfalls hatte die Zuziehung der deutschen Werke das auffallende und für die japanische Regierung äußerst schmackhafte Ergebnis, daß diese bei ihrem Verding um 20 % niedrigere Preise erzielte, als bei der letzten Vergebung vor zwei Jahren, wo für dieselbe Lokomotivform — für 24 Stück — zu einem Einheitspreise von 2576 £ oder 52 000 ℳ gleichfalls mit der Firma Dubs & Cie in Glasgow abgeschlossen wurde. Die japanische Regierung hat also bei der letzten Ausschreibung einen Betrag von etwa 150 000 Yen oder mehr als 300 000 ℳ gegen den letzterwähnten Abschluß erspart.

— **Bau einer Eisenbahn in Britisch-Indien.** Nach einer Mitteilung aus Kalkutta hat der Staatssekretär für Indien den Bau einer Eisenbahn zwischen Shikohabad und Farukhabad genehmigt. Diese Linie wird eine Zweigstrecke der East Indian Railway bilden und eine Länge von 65,82 englische Meilen haben. Wie das Bulletin Commercial mitteilt, wird die Spurweite 1,67 m betragen. Die Baukosten werden auf 4 519 874 Rupien veranschlagt.

— **Eisenbahnprojekt Lobito-Benguella-Caconda-Ostgrenze von Angola.** Über Eisenbahnpläne Portugals in seiner westafrikanischen Kolonie Angola macht Karl Singelmann in der Deutschen Kolonialzeitung folgende Mitteilungen:

Die South Africa Company hat sich bekanntlich gegenüber der deutschen Regierung verpflichtet, nördlich des 14. Grades von Rhodesia bezw. Betschuanaland aus eine Eisenbahn nach der Angolaküste nicht früher zu bauen, als bis eine Eisenbahn südlich des 14. Grades, Deutsch-Südwestafrika durchschneidend, hergestellt ist. Nun entschloß sich vor 3 Jahren die portugiesische Regierung, auf eigene Kosten eine Bahn nördlich des 14. Grades von Benguella nach Caconda und dem Barotsereiche zu bauen, wozu die Mittel durch besondere Abgaben der an dem Bahnbau am meisten beteiligten Landstriche und Industrien aufgebracht werden sollten, nämlich 6 % des Wertes auf den aus Südangola, 3 % auf den aus Nordangola ausgeführten Kautschuk, 10 Reis auf jedes Kilogramm der in Portugal eingeführten Baumwolle. Ohne daß irgend jemand, der nicht direkt beteiligt war, auch nur eine Ahnung hatte, ist jetzt binnen 14 Tagen durch Vermittlung eines Lissaboner Advokaten zwischen dem im südlichen Kongostaat usw. stark in Anspruch genommenen Engländer Williams und der portugiesischen Regierung ein Vertrag zustande gekommen, wodurch einer englischen Unternehmergesellschaft der Bahnbau Lobito-Benguella-Caconda-Ostgrenze übertragen wird, während die für diesen projektierten Bahnbau bisher vereinnahmten besonderen Abgaben zur Weiterführung der Loanda-Ambacabahn nach Malange verwandt werden sollen. Williams hat 2 000 000 ℳ Kaution hinterlegt, und die Arbeiten sollen bereits am 1. März d. J. beginnen. Binnen 18 Monaten, vom 1. Januar d. J. an, ist die Strecke Lobito-Monte Saboa fertigzustellen, binnen dreier Jahre, vom 1. Januar d. J. an, sind die ersten 200 km dem Betriebe zu übergeben, und in jedem weiteren Jahre sind 200 km fertigzustellen bis zur Ostgrenze. Die Bahn muß binnen 8 Jahren, vom 1. Januar d. J. an gerechnet, fertig sein. Der Staat hat keinerlei Lasten, erhält 10 % aller zur Ausgabe gelangenden Aktien und 5 % des Reingewinns und gewährt der Unternehmung Minenrechte in der Ausdehnung von 120 km nach jeder Richtung seitlich der Bahn, der entlang auch eine Telegraphenlinie geführt wird. Die Bahn soll den westlichen Teil der Transkontinentalbahn Angola-Mozambique bilden. Um die Vorteile dieses Bahnbaues sofort auszunutzen, soll in Kürze eine staatliche Anordnung ergehen wegen Gründung einer großen Ackerbaukolonie im Hochlande von Caconda, das vollständig frei von Sumpfkrankheiten ist. Die Ansiedlung in diesem fruchtbaren, mineralhaltigen und für Europäer durchaus besiedlungsfähigen Gebiet soll allen Nationen freistehen, und den Kolonisten sollen vorläufige Wohnungen zur Verfügung gestellt werden, wie ihnen auch Saatgut und Ackergeräte vorgestreckt werden sollen.

— **Niederländisch-südafrikanische Eisenbahn (Transvaalbahn).** In Berlin fand am 10. d. M. eine Generalversammlung der Vereinigung von deutschen Besitzern der mit 6 % Jahresdividende garantierten Aktien der Gesellschaft auf Veranlassung

von Inhabern von 500 Zertifikaten statt. Aus den Verhandlungen teilen wir nach dem Berl. Akt. mit, daß der Vereinigung vom Auswärtigen Amt des Deutschen Reichs ein Schreiben zugegangen ist, dem ein dem deutschen Botschafter in London von dem englischen Staatssekretär überreichtes neues Angebot beigefügt war. Das Angebot ist als ein endgültiges bezeichnet und soll als ungeschehen anzusehen sein, wenn es nicht angenommen werden sollte. Das Angebotschreiben lautet: „Die englische Regierung ist bereit, 135 £ für jede Aktie zu zahlen, von der ihr hinreichend nachgewiesen wird, daß sie sich vor Ausbruch des Krieges in Händen Privater befunden habe. Aktien, die im Eigentum der Regierung der südafrikanischen Republik, der Direktoren und Beamten sich befinden, sind von diesem Angebot ausgeschlossen. Zu den 135 £ treten 4 % Zinsen auf den Nennwert jeder überlassenen Aktie, d. h. auf 83 £ 6 sh. 8 d. vom 1. September 1900 bis zur Übertragung der Aktie. Es wird kein Unterschied gemacht werden zwischen Aktionären, die Mitglieder der Schutzvereinigung sind, und solchen, die es nicht sind. Die englische Regierung wird keinen Einspruch dagegen erheben, daß die Gesellschaft das Geld, das sie in Europa in Händen hat, zur Zahlung der Superdividende für 1899 benutzt. Sollte die englische Regierung nichtdeutschen Aktionären größere Vorteile gewähren, als sie den deutschen in diesem Angebot gewährt, so sollen die deutschen Aktionäre die gleichen Vorteile erhalten. Die englische Regierung behält sich das Recht vor, die Obligationen zum Nennwert zurückzuzahlen und wird Zinsen darauf vom 1. September 1900 bis Rückzahlung geben. Die Regierung behält sich vor, Zinsen und Kapital für Aktien und Obligationen in bar oder durch Ausgaben der beabsichtigten garantierten Transvaalanleihe zum Tageskurse der Londoner Börse am Rückkaufstage zu zahlen, d. h. 135 £ für die Aktie + Zinsen und 100 £ für je 100 £ Nennwert Obligationen + Zinsen. Die Ankündigung wird von der englischen Regierung erfolgen." Der Vorsitzende führte hierzu aus, daß die Versammlung nicht zuständig sei, hierüber einen Beschluß zu fassen. Es werde daher eine demnächst einzuberufende besondere Versammlung die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung des Angebots zu befinden haben. In der Erörterung betonte Prof. Dr Meili-Zürich, daß die Transvaalbahn auf dem Aktiengesetz der Niederlande beruhe und nach dem in der Haager Konferenz festgelegten Völkerrecht als zu Kriegszeiten verwendetes Eigentum wiedergegeben werden muß. England besitzt also kein Recht, die Eisenbahn einzuziehen, sondern nur die Berechtigung, in die bestehende Konzession einzutreten. Herr Winterfeld, Mitglied des Komitees und Geschäftsinhaber der Berliner Handelsgesellschaft, warnte in seinem Namen und im Namen seiner Bank davor, das englische Angebot rundweg abzulehnen. Der Vorsitzende, Geheimrat Oppenheim, bemerkte auf eine Anfrage, die deutsche Regierung habe versichert, daß sie nach dem Gang der bisherigen Verhandlungen auf eine Erhöhung des Gebotes nicht glaube rechnen zu können. Nach seiner Ansicht gäbe es kein Forum, vor das eine gerichtliche Austragung des Streites mit der englischen Regierung gebracht oder vor dem zu erscheinen die englische Regierung gezwungen werden könnte. Es wurde beschlossen, das Gutachten des Prof. Dr Meili drucken und dies mit dem Wortlaut des Angebotes den Mitgliedern der Vereinigung zugehen zu lassen. Eine weitere Generalversammlung wird zur geeigneten Zeit einberufen werden. Vertreten waren in der Versammlung 3252 Zertifikate.

— **Eisenbahnen auf Kuba.** Im Anschluß an die in Nr 100 S. 1528 Jahrg. 1902 d. Ztg. gebrachte Mitteilung von der Fertigstellung der neuen Eisenbahn auf Kuba entnehmen wir „Railr. Gaz.", daß der erste regelmäßige, durchgehende Zug zwischen Santiago und Havana Anfang Dezember 1902 abgelassen worden ist. Unsere Quelle erblickt in dem Bau dieser Bahn das erste wichtige Ereignis auf Kuba seit dem Kriege und erhofft davon Frieden und Wohlstand für die Insel, selbst wenn sich die Bahn, was höchst wahrscheinlich sei, in den nächsten Jahren nicht rentieren werde.

Allgemeines.

— **Das Rheinisch-westfälische Kohlensyndikat und die Schiffahrtsgesellschaften.** Bezüglich der in der letzten Zeit verbreiteten Gerüchte, daß die großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften mit dem Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat in Verhandlungen getreten seien, um bei letzterem einen Teil ihres Bedarfs zu decken, kann, wie W. T.-B. meldet, die „Neue Hamburgische Börsenhalle" feststellen, daß bisher, seitdem die Beziehungen zu dem Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat abgebrochen werden mußten, insoweit als die Hamburg-Amerikalinie in Betracht kommt, nicht nur keine neuen Abschlüsse bei dem Syndikat vollzogen, sondern auch nicht einmal Verhandlungen wegen einer Lieferung seiner Kohle geführt worden sind. Einstweilen stelle sich nämlich der Preis für englische Kohle bei den großen Abschlüssen, die ein Unternehmen von dem Bedarf der genannten Gesellschaft vorzunehmen genötigt sei, beim Bezuge dieses Materials noch immer günstiger als für deutsche Kohle.

Bücherschau.

— **Kraft, Kalender für Fabrikbetrieb.** Ein Handbuch zum Gebrauch für Besitzer und Leiter von Kraftanlagen jeder Art, für Ingenieure, Techniker, Werkführer, Monteure, Maschinisten und Heizer. Bearbeitet und herausgegeben von Richard Mittag, Ingenieur und Chefredakteur der Zeitschrift Kraft früher Dampf. 16. Jahrgang 1903. Mit einer Eisenbahnkarte Dazu eine Beilage von 368 Seiten mit einer umfassenden Sammlung der gewerbegesetzlichen Bestimmungen, Zolltarife, Frachtsätze usw. Preis in Brieftaschenform, in Leder fein gebunden nebst Beilage 4 ℳ. Verlag von Robert Teßmer, Berlin SW. 12.

Das vortreffliche Handbuch, welches längst schon sich in allen Fabrikbetrieben als nützlicher Ratgeber einbürgerte, hat durch die Durcharbeitung der Abschnitte über Dampfkessel, Steuerungen, Regulatoren manche beachtenswerte Änderung erfahren, ebenso ist der Hauptteil durch Überweisung mancher Abschnitte in die jetzt sehr umfangreiche Beilage vorteilhaft entlastet. Besondere Sorgfalt ist auf die Vervollständigung und übersichtliche Anordnung der gewerbegesetzlichen Vorschriften verwendet, die zweckmäßig geordnet und vollständig zusammengestellt sind. Der Preis dieses mustergültigen Handbuches ist in Anbetracht der Fülle des darin gebotenen Stoffs und der diesen erläuternden 184 Abbildungen im Text ein sehr mäßiger.

— **Eisenbahn- und Postkarte von Österreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern.** Diese im Verlage von Artaria & Cie in Wien seit einer langen Reihe von Jahren alljährlich in bekannter Vollständigkeit neu erscheinende Karte (Preis 2,20 Kr.) liegt in der Ausgabe für 1903 wieder vor und entspricht den an eine gute Eisenbahnkarte zu stellenden Anforderungen, so beispielsweise bezüglich der Angaben über die fertigen und die im Bau begriffenen Linien, über die wichtigeren Projekte, die Entfernungen in Kilometern sowie auch bezüglich der Unterscheidung der teils den Staatsbahnen, teils den verschiedenen Privatgesellschaften angehörigen Linien.

Das in 7. Auflage beigegebene neu durchgesehene Stationsverzeichnis enthält die alphabetische Stationsliste unter Hinweis auf das Vorkommen der Namen in der Karte, das Kronland und die Bahnlinie, an welcher die betreffende Station liegt, die Angabe, zu welcher Staatsbahndirektion jede Station der österreichischen Staatsbahnen gehört, und die Betriebslängenstatistik aller Eisenbahnlinien in Österreich-Ungarn und den Okkupationsländern.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Am 20. Januar 1903 tritt im süd-ostpreußischen Gütertarif für die Beförderung von Steinkohlen und Braunkohlen einschließlich Koks und Briketts in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg für den Wagen im Verkehr von Pillau nach Cranz ein direkter Frachtsatz von 0,30 ℳ. für 100 kg in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (97)

Königsberg i/Pr., den 10. Januar 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs Nr 55 (Düngemittel) wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 verlängert.

Nachtrag VII ist auf Seite 17 entsprechend zu ändern.

Breslau, den 7. Januar 1903. (98)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostpreußische Südbahn.

Vom 8. Januar 1903 kommt ein Übergangstarif für den Verkehr zwischen unseren Stationen Pillau, Königsberg, Prostken einerseits und Rastenburg transit (für den Übergang nach und von der Rastenburg-Sensburger Kleinbahn) anderseits für die in den Ausnahmetarifen 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif), 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif) unseres Binnengütertarifs aufgeführten Artikel, sowie für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, auch Torfbriketts, bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in der Weise zur Einführung, daß für die vorbezeichneten Artikel die zwischen unseren Stationen Pillau, Königsberg und Prostken einerseits und Rastenburg Ort anderseits bestehenden Frachtsätze für Wagenladungssendungen von mindestens 10 000 kg nach Kürzung um je 0,02 ℳ für 100 kg zur Berechnung gelangen.

Direktion. (99H&V)

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Am 1. März d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr in Kraft, wodurch der gleichnamige Tarif, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Berlinchen-Arnswalde, nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Der Tarif enthält neben verschiedenen Ermäßigungen auch Erhöhungen der Stationsfrachtsätze.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft erteilen die diesseitigen Güterabfertigungsstellen.

Soldin, den 8. Januar 1903. (100)

Die Direktion.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. treten in Kraft:

a) Ein Ausnahmetarif für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge in Höhe der Frachtsätze des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif 2) im Versande von den Stationen der Alt=Damm-Kolberger und Reinickendorf-Liebenwalde - Groß = Schönebecker Eisenbahn nach den Kohlengruben-Anschlußstationen des Ruhrreviers und den Sammellagerstationen Bocholt, Borken i. Westf., Dülmen Staatsbhf., Greven, Gütersloh, Haltern (Westf.), Hamm, Herdecke=Vorhalle, Hervest=Dorsten, Münster i. Westf., Neubeckum, Ratingen (Westf.), Ruhrort Hafen, Saarn, Schermbeck und Wesel, und zwar insoweit, als nach den vorgenannten Empfangsstationen eine direkte Abfertigung nach dem Tarif besteht;

b) direkte Sätze zwischen Station Bodelschwingh (Dir.-Bez. Essen) und den Stationen der Alt=Damm-Kolberger und Reinickendorf-Liebenwalde-Groß=Schönebecker Eisenbahn;

c) direkte Sätze zwischen Station Kamenz i. Sachsen (Dir.-Bez. Halle a/S.) und den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

2. Mit dem Tage der Betriebseröffnung für den Güterverkehr wird die Haltestelle Ober=Hartmannsdorf der Nebenbahn Hansdorf-Priebus in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 8. Januar 1903. (101)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. an tritt zum Heft 8 des Teils II A der Nachtrag V in Kraft. Exemplare desselben können von unserer Drucksachenkontrolle unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 8. Januar 1903. (102)

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Ziffer XXXV c der Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 wird auf 15. Januar l. J. wie folgt ergänzt:

Nachzutragen ist:

1. Vor „Bautzener Sicherheitspulver“
„Ammon-Carbonit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Mehl und höchstens 4 % Kollodiumwolle und Nitroglyzerin).“

2. Nach „Dahmenit B.“
„Donarit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Mehl, Trinitrotoluol und höchstens 4 % Kollodiumwolle und Nitroglyzerin).“

Nach Maßgabe der Tarifbestimmungen wird das schweizerische Transportreglement auch angewendet auf den Verkehr Basel, Schaffhausen, Singen bad. Bahn und Waldshut-Schweiz.

Karlsruhe, den 6. Januar 1903. (103)

Großh. Generaldirektion.

Übergangstarif mit der Eulengebirgsbahn (Kleinbahn).

An Stelle des Übergangstarifs vom 11. August 1902 über Mittelsteine kommt vom 10. Januar d. J. ab ein neuer, auf die Artikel Holz, Düngemittel, Erden, Ton, Kartoffeln, Rüben usw., Steinkohlen usw, Torfstreu und Wegebaustoffe erweiterter Übergangstarif über Mittelsteine, Ober=Langenbielau und Reichenbach i. Schl. zur Einführung. Die Staatsbahnfrachten von und nach diesen Übergangsstationen werden für die genannten Artikel im Gruppenverkehr II und in einigen Gruppenwechselverkehren um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt, wenn die fraglichen Güter in Wagenladungen von 10 t mit direkten Frachtbriefen von bezw. nach den Stationen der Eulengebirgsbahn auf den Übergangsstationen zur Umkartierung gelangen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Breslau, den 6. Januar 1903. (104)

Königliche Eisenbahndirektion.

In den Magdeburg-Halle-sächsischen Tierverkehr wird am 15. Januar 1903 die Station Trebanz=Treben der sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen. Über die Frachtsätze geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 10. Januar 1903. (105)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau wird am 15. Januar 1903 für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von 10 000 kg von Rositz nach Chur ein Ausnahmefrachtsatz von 277 Cts für 100 kg eingeführt. Er ist nur anwendbar auf Sendungen, welche ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sind und nicht in das Gebiet des Deutschen Reichs zurückkehren.

Dresden, am 12. Januar 1903. (106)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. treten in den Seehafenausnahmetarifen D und D 1 des Gütertarifs der Gruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr.) im Verkehr von der Station Schönsee nachstehende Frachtsätze in Kraft:

a) im Ausnahmetarif D für Dextrin, Stärke, Stärkemehl usw.

nach Danzig lege Tor . .	0,66 ℳ
„ „ Oliv. . . .	0,67 „
„ „ Weichselbhf.	0,68 „
„ Königsberg i/Pr. Ostbhf.	0,95 „
„ Neufahrwasser . . .	0,68 „

b) im Ausnahmetarif D 1 für Kartoffelstärkefabrikate

nach Danzig lege Tor . .	0,46 ℳ
„ „ Oliv. . . .	0,47 „
„ „ Weichselbhf.	0,48 „
„ Königsberg i/Pr. Ostbhf.	0,68 „
„ Neufahrwasser . . .	0,48 „

Für die Anwendung gelten die bestehenden Ausfuhrkontrollvorschriften.

Bromberg, den 10. Januar 1903. (107)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar l. J. wird die Station Myslowitz des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif 19 für Zink in Platten (Rohzink) der Tarifhefte Nr 1 und 2 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

München, den 10. Januar 1903. (108)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

(Kartierungsfrachtsätze für Kleie.)

Die mit Ende Dezember 1902 abgelaufene Gültigkeit der im Verfügungswege für Kleie (auch Grieskleie und Gerstenkleie) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von diversen Budapester Bahnhöfen, sowie von Köbanya alsó p. u. und Köbanya felsö p. u. nach den in den Tarif des deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit unter

Aufrechthaltung der bisherigen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 erstreckt.

Wien, am 7. Januar 1903. (109)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Ölsaaten, Mais (Kukurutz), Kleie, Ölkuchen und Ölkuchenmehl treten unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Brody (Bhf.) trs.	210 ₰
von Nowosielitza (Bhf.) trs.	244 „
von Podwoloczyska (Bhf.) trs.	227 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Brody (Bhf.) trs.	205 ₰
von Nowosielitza (Bhf.) trs.	239 „
von Podwoloczyska (Bhf.) trs.	222 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Brody (Bhf.) trs.	246 ₰
von Nowosielitza (Bhf.) trs.	280 „
von Podwoloczyska (Bhf.) trs.	263 „

Die vorstehenden für Dresden-Elbkai eingestellten Frachtsätze ermäßigen sich für Kleie um 14 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 9. Januar 1903. (110)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Pitch-pine (Pechkiefer) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
nach Stauding	135 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Stauding	130 ₰
Von Dresden-Elbkai	
nach Stauding	171 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 6. Januar 1903. (111)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

(Teilweise Ermäßigung der im Verbandsgütertarife Teil 2, Heft 3 vom 1. August 1900 enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr 4 A und 4 B.)

Die Frachtsätze der in rubro bezeichneten Ausnahmetarife erfahren rücksichtlich einiger Relationen unter Aufrechthaltung der für diese Ausnahmetarife gültigen Tarifbestimmungen gleichwie im Vorjahre auch für die Zeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 wieder eine Ermäßigung.

Die betreffenden Stationsverbindungen und ermäßigten, im Kartierungswege zur Anwendung gelangenden Frachtsätze können bei den beteiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 8. Januar 1903. (112)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1903 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W.**, und zwar **397 Achswellen, 2060 Radreifen aus Tiegelflußstahl, 146 Flußstahlscheibenräder** für Bahnmeisterwagen.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 22. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 15. Februar 1903.

Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 75 ₰ (von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden) vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 5. Januar 1903. (113)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd-, Maurer- (Beton-), Asphalt-, Steinmetz- und Grob-Schmiedearbeiten Los I, die Zimmer- und Stakerarbeiten Los II zum Neubau eines Eilgutschuppens nebst Abfertigungsgebäude auf Bahnhof Worms sollen einschl. Lieferung der Materialien mit Ausnahme des Zementes und Trasses, welche verwaltungsseitig geliefert werden, in zwei Losen öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen, welche im Zimmer 61 des Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstraße 1 hier, während der Dienststunden von $8\frac{1}{2}$—12 Uhr Vorm. und $2\frac{1}{2}$—$6\frac{1}{2}$ Nachm. zur Einsicht offenliegen, können ohne Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ für je ein Los durch unser Zentralbureau hier bezogen werden. Angebote sind verschlossen, portofrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf die Erbauung eines Eilgutschuppens nebst Abfertigungsgebäude auf Bahnhof Worms“

bis zum Eröffnungstermine Sonnabend, den 31. Januar 1903, Vorm. 10 Uhr, welcher im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Mainz, den 5. Januar 1903. (114)

Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Anlieferung von gußeisernen Wasserleitungsröhren für Bahnhof Vienenburg im ungefähren Gewichte von 39 200 kg soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (bar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wasserleitungsröhren“

versehen zu dem auf Sonnabend, den 24. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Januar 1903. (115)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Öls in Schlesien stehen 42 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Zentralbureau hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 28. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr, im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten können von unserem vorbezeichneten Zentralbureau Wochentags von 8 Uhr Vormittags bis 3 Uhr Nachmittags gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ (in bar) bezogen werden.

Breslau, im Januar 1903. (116)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf der in der Zeit vom 1. April 1903 bis 31. März 1904 in den Gasanstalten sich ansammelnden Nebenerzeugnisse, als: Gaswasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasölteer. Angebotseröffnungstermin am 26. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem hiesigen Oberschlesischen Bahnhofe.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Gasanstaltsnebenerzeugnissen“ zu versehen und versiegelt spätestens bis zu dem angegebenen Termine postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen nebst Verkaufsbedingungen liegen während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr werktäglich in unserem Zentralbureau Zimmer 41, Gartenstraße 106 zur Einsichtnahme aus, können auch von da gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. März 1903.

Breslau, den 31. Dezember 1902. (117)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Januar Vorm. gemeldet.

Nr 2 Berlin, am 14. Januar 1903. Jahrgang 1903.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	—	Eisenplatte —	20	1	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
2	A B	727760	1	Kübel	Margarine —	?	2	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
3	A C	9789	1	Kiste	Gläser —	118	3	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
4	A E	7574	1	Faß	Öl —	248	4	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
5	A F	2067	1	Ballen	Zollgut —	52	5	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
6	A G	50	2	—	Blecheimer —	6	6	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
7	A H & C	77	1	Sack	anscheinend Isoliermasse	51	7	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
8	A K	2006 oder 3006	1	Packet i. Papier	Hackmesser u. eis. Haken	10	8	Sternberg i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
9	A K	654	1	Faß	ansch. Wein —	129	9	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
10	A L	—	1	Korb	leer —	12	10	Wriezen	K. E.-D. Stettin	
11	A M	5040	1	Kiste	Zahnrad, zerbrochen	15	11	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
12	A N	2470	1	„	leer —	26,5	12	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
13	A N	19337	1	Kübel	Kunstspeisefett —	44	13	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
14	A O	9267	1	Kiste	leere Blechdosen —	10,5	14	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
15	A R	6704 1901	1	Faß	leer —	123	15	Mannheim	Badische Stsb.	624 l.
16	A R	5816	1	Kiste	Käse —	32	16	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
17	A T	6966 *)	1	„	Maschinenteile —	140	17	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*) oder 6766.
18	A W	—	1	„	Malzkaffee —	63,5	18	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
19	A Z	2360	1	„	Fleisch —	30	19	Steele N.	K. E.-D. Essen	
20	B	21	1	—	eis. Rohr —	10	20	Frkfrt. a/M. Hgbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	B	1264/65	2	Kisten	6 Regulators —	115	21	Dortmund	K. E.-D. Essen	
22	B	2	1	—	Lederhülle —	4	22	Chemnitz	Sächsische Stsb.	[1]
23	B	—	1	—	Gußdeckel —	90	23	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
24	B	—	1	—	Ofendeckel —	2	24	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	durchbrochen.
25	B	733	1	Faß	leer —	15	25	Endingen	Süddeutsche E.	
26	B B	—	1	Ballen	Pappe —	52	26	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
27	B C	872	1	—	Tritt —	2,5	27	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
28	B E G	3031	1	Kiste	Maschinenteile —	31	28	Ujazd	K. E.-D. Posen	
29	B F	1 b	1	„	Arzneiwaren —	12,5	29	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	bez. v. Berlin
30	B F	3/4	2	—	neue Schreibtische —	150	30	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	H. u. L. 12/12.
31	B M	336	1	—	Petroleumfaß, leer —	37	31	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
32	B & O	1331	1	Kiste	Farbe —	66	32	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
33	B P W	—	1	Pack	Holzwaren —	0,5	33	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
34	B S J	4236	1	—	eis. Kurbelwelle —	316	34	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
35	B W J	3639	1	Korb	Gußstücke —	83	35	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
36	B Z	6050	1	Ballen	Futtertuch —	117	36	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
37	C A	6673	1	Faß	Öl —	230	37	Duisburg	K. E.-D. Essen	
38	C A B	3721	1	„	ansch. Wein —	72	38	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
39	C A S	8940	1	Kiste	lack. Maschinenteile	41	39	Colmar	Reichsbahn	
40	C E Dg	3 u. 6	2	Eimer	Gelee —	25	40	Duisburg	K. E.-D. Essen	
41	C H	40	1	Pack	Schiefertafeln —	9,5	41	Stadthagen	K. E. D. Hannover	
42	C L	7439	1	Korbfl.	Schnaps —	15,5	42	Berneuchen	Stargard-Cüstriner E.	
43	C M	5508	1	Kiste	Gemüse-Konserven —	60	43	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
44	C M	5507	1	„	Konserven —	65	44	Cöln=Dtz.	K. E.-D. Cöln	
45	C M F	1041	1	„	Käse —	40	45	Belzig	K. E.-D. Magdeburg	
46	C N	630	1	—	eis. Bettstelle —	20	46	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
47	C N	—	1	Bund	3 l. Obstkörbe —	7	47	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
48	C S C	8903	1	Kiste	Südfrüchte —	46	48	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
49	D	6336	1	„	gefüllt —	22	49	Appenweier	Badische Stsb.	
50	D B	3604	1	Ballen	Webwaren —	32	50	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	

[1]) Anschd. zum Vers. von Tabak benutzt.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
51	D C	—	1	Kiste	Makkaroni —	19	51	Duisburg	K. E.-D. Essen	
52	D G	522	1	„	gefüllt —	10	52	Cleve	K. E.-D. Cöln	
53	D H S T 82	22953	1	eis. Faß	gefüllt —	306	53	Heidelberg	Badische Stsb.	
54	D J	—	1	Bund	Bandeisen —	34	54	Neunkirchen	St. Johann=Saarbr.	
55	D J C	38	1	Kiste	leer —	13	55	Calbe a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
56	D P C	18113	1	Sack	Holzspunde —	47,5	56	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
57	Dr P M	—	1	Kiste	elektr. Ampèremesser	56	57	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
58	D R	II	1	—	Bergsteiger —	1	58	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
59	D T D W M	2776	1	Kiste	Strümpfe —	106	59	„	„	
60	E H	—	1	Pack	4 Salatkörbe —	31	60	Nossen	Sächsische Stsb.	
61	E K	8524	1	Kiste	6 Flaschen Samos —	11	61	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
62	E L	1/2	2	Säcke	versch. Beutel Mehl	102	62	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
63	E M	2605	1	Ballen	Leder —	116	63	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
64	E M	11468	1	Faß	gefüllt —	193	64	Guben	K. E.-D. Berlin	
65	E M & C	9163*)	1	Kiste	Spielwaren —	10	65	Essen H.	K. E.-D. Essen	(*) mutm. altes Zeichen.
66	E S	7289	1	„	Ofen —	43	66	Langendreer N.	„	
67	E S A	6281	1	„	Schuhwaren —	41	67	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
68	E Sch	—	1	Korb	Obst —	45	68	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
69	E W	50	1	Kiste	Gipsfiguren —	20	69	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
70	F A H	3874	1	„	leer —	40	70	Mainz	Direktion Mainz	
71	F B K	532	1	„	Kuchen, Kakao etc.	34	71	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
72	F F	738509	1	Kübel	Margarine —	?	72	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
73	F H	20787	1	Korb	Altmessing —	73	73	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
74	F H C	2	1	Kiste	Wein —	20	74	Greußen	K. E.-D. Erfurt	
75	F H / C S	402 / 624	1	Sack	Flachs —	8,5	75	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
76	F K	698	1	Bund	eis. Stangen —	19	76	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
77	F K S	19829	1	Ballen	gefüllt —	65	77	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
78	F N	16348	1	Faß	leer —	116	78	Cöln=B.	K. E.-D. Cöln	
79	F O T	1145	1	Ölfaß	leer —	41	79	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	F R	10	1	Kiste	eis. Gewichte —	47	80	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
81	F S H	23736	1	„	— —	15	81	Bentheim	Holländische E.	
82	F S V	9310	1	„	Mappen aus Pappe	56	82	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
83	F W N	10	1	—	Blechkanne, leer —	7	83	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
84	F Z	—	1	Bund	30 Gußteile —	16	84	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
85	G A	26	1	Ballen	gefl. Seegras —	105	85	Mannheim	Badische Stsb.	
86	G A	254	1	Kiste	Flüssigkeit —	13	86	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
87	G B	140	1	„	Porzellan —	31	87	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
88	G C N	5884	1	Faß	gefüllt —	57	88	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
89	G D	6532	1	Kiste	leer —	—	89	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
90	G D & C	10001	1	„	leer —	20	90	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
91	G F D	13207	1	„	ansch. Eisenw. —	70	91	Wörth a/S.	Reichsbahn	
92	G G	7840	1	„	Zucker —	57	92	Gehren	Ilmenau-Großbr. E.	
93	G H	5437/8	2	Kisten	leer —	33	93	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
94	G P	5343	1	Verschlag	Säulen —	52	94	Breslau Eilg.	K. E.-D. Breslau	
95	G P E C	5221	1	Ballen	Pferdehaare —	32	95	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
96	G S	2217	1	Kiste	Weingläser —	51	96	Cöln=Deutz	„	
97	G S	205	1	„	getr. Pflaumen —	24	97	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
98	G S	1035	1	—	Wagenfeder —	7	98	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
99	G S C	1	1	Verschlag	Marmorstein —	86	99	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
100	G V	100	3	Weinkörbe	leer —	12	100	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
101	G W C	10	1	—	Schrankaufsatz —	1	101	Harkorten	K. E.-D. Elberfeld	
102	G W M	1809	1	Weinfaß	leer —	12	102	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
103	G W M	div.	4	Kisten	l. Weinflaschen —	160	103	„	„	
104	H	1/11	11	Pack	Säcke —	220	104	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
105	H	113	2	Pakete	Lederwaren (graue Kinderwagen-verdecke)	6	105	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
106	H B	1422	1	Kiste	gefüllt —	55	106	Lörrach	Badische Stsb.	
107	H B	—	1	Pack*)	Spazierstöcke —	22	107	Treffurt	K. E.-D. Cassel	*) in Leinen.
108	H C	100	1	Kiste	gefüllt —	39	108	Leer	K. E.-D. Münster	
109	H F N	831	1	„	Eisenwaren —	88	109	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
110	H G	6469	1	Pack	Blechbehälter —	3	110	Backnang	Württemberg. Stsb.	
111	H G	25	1	Büchse	Mennig —	13	111	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
112	H G	24	1	Gestell	Noten- oder Bücherständer	18	112	Leipzig Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
113	H H	870	1	Korb	beschädigte Herdteile	10	113	Schalke	K. E.-D. Essen	
114	H H	143	1	Bund	10 eis. Ketten —	9	114	Stolp	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
115	H H	—	1	„	6 eis. Kochtöpfe —	20	115	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
116	H H	601	1	—	eis. Kasten —	34	116	Essen H.	„	
117	H K	1630	1	Kiste	Glaswaren —	37,5	117	Thornisch = Papau	K. E.-D. Bromberg	
118	H M	4796	1	Ballen	schwarzes Strickgarn	28	118	Aachen	K. E.-D. Cöln	
119	H M N	—	1	Korb	leer —	4	119	Hamburg	Lübeck-Büchener	
120	H P	—	1	Kiste	Likör —	46	120	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
121	H S	354	1	Pack i. P.	ein poliertes Brettchen	2,5	121	Dülken	K. E.-D. Cöln	
122	H W	—	1	Bund	6 eis. Zahnräder —	13	122	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
123	H Z	1—2	2	Fässer	Därme —	500	123	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
124	H Z C	7924	1	Kiste	Streichhölzer —	20	124	Duisburg	K. E.-D. Essen	
125	J B	464	1	„	Glas —	45	125	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
126	J B S	355	1	Kiste	Wein —	62	126	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
127	J D	—	1	„	Bügeleisen —	65	127	Cöln-Nippes	K. E.-D. Cöln	
128	{ J K & F S	100 180 }	1	Faß	leer —	16	128	Barr	Reichsbahn	
129	J M	—	1	—	Blechrohr —	1	129	Teterow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
130	J N B	15930	1	Kiste	Lampenzylinder —	16	130	Wartenburg	K. E.-D. Königsberg	
131	{ J R R	193 73 }	1	„	Strümpfe, Tücher —	30	131	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
132	J S	754	1	Karton	eiserne Nägel —	30	132	Dortmund	K. E.-D. Essen	
133	J Z	10	1	Sack	alte Säcke —	32	133	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
134	K	10335	1	Kiste	Tee? —	18	134	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
135	K	43145/6	2	Blechhäfen	Wagenschmiere —	7	135	Mannheim	Badische Stsb.	
136	K	7510	1	Kiste	Bleigewichte —	24	136	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
137	K	16512	1	„	leer —	62	137	Hamm	K. E.-D. Essen	
138	K	4, 32, 65	3	Stück	Holzwalzen —	18	138	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
139	K	3899	1	Korbfl.	ansch. Benzin —	31	139	Detmold	K. E.-D. Hannover	
140	K	I	1	Kiste	geschmolz. Butter —	44	140	Cöln	K. E.-D. Cöln	
141	K B J	281	1	„	Lampenzylinder —	21	141	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	{6741, 6730, 6726, 6735/6, 6744, 6739, 6748, 6746.
142	K L	—	9	Ballen	Kapok —	247	142	Basel	Reichsbahn	
143	K S St B	—	1	Ölkanne	leer —	0,5	143	Königstein	Sächsische Stsb.	
144	K St	{ 93920 Dresden }	1	Ballen	{ Kordpantoffeln mit Filzsohlen }	49	144	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
145	K U	267	1	Kiste	Blumenvase —	20	145	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
146	L	—	1	Pack	5 Kisten Bücklinge —	20	146	Marxgrün	Bayerische Stsb.	
147	L	1379/80	2	„	braunes Packpapier	47	147	Aalen	Württemberg. Stsb.	
148	L	37	1	Faß	Petroleum —	190	148	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
149	L G	96069	1	Kiste	elektr. Material —	23	149	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
150	L K	—	1	Kasten	Kontrabaß —	36	150	Hattingen a/R.	K. E.-D. Essen	
151	L K	1	1	Korb	gefüllt —	52	151	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
152	L S & C	72784	1	in Papier	Kinderstuhl —	6	152	Mehlsack	K. E.-D. Königsberg	
153	L W	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	10	153	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
154	M	24067	1	Ring	Messingdraht —	20	154	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
155	M	86	1	Ballot	Bettvorlagen —	15	155	München Zentr.	„	
156	M	5770	1	Sack	ansch. Grütze —	50	156	Herne	K. E.-D. Essen	
157	M	52 u. 59	2	Säcke	Wallnüsse —	113	157	„	„	
158	M	2157	1	Sack	Rohkaffee —	74	158	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
159	M	—	1	Kiste	Talkum oder Ton —	35	159	Bremen	„	Gepäck.
160	M	100	1	„	Schuhlack u. Stifte	21	160	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
161	M A	2000	1	„	Butter in Pfd-Stücken	33	161	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
162	M B	145	1	Eimer	Preißelbeeren —	13	162	Solingen	„	
163	M B S	1105	1	Ballot	Baumwollwaren —	22	163	Dillingen	Bayerische Stsb.	
164	M & C	10368	1	Verschlag	leer —	25	164	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
165	M G	1082	1	Kiste	Porzellan —	40	165	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
166	M J C	—	4	Verschläge	leer —	25	166	Altona	K. E.-D. Altona	
167	M K	1—2	2	Bund	Achsen m. Räder —	30	167	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
168	M K	115	1	Kiste	Würfelzucker —	54	168	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
169	M K S	—	1	Sack	l. g. Getreidesäcke —	41,5	169	Meerane	Sächsische Stsb.	
170	M M	9622	1	„	Kaffee —	70	170	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
171	M N	1681	1	Ballen	— —	12	171	Bentheim	Holländische E.	
172	M S	2020	1	Faß	Wein —	60	172	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
173	M & S F	—	1	Pack	Pappdeckel —	10	173	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
174	M T	107	1	Bll.	anscheinend Tuch —	20	174	Aachen T.	„	
175	N	894	1	Faß	gefüllt —	68	175	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
176	N N	7546	1	Sack	Kartoffeln u. Holz —	53	176	Berlin Sch.	K. E.-D. Berlin	
177	O L	4752	1	Kiste	Kochofen —	25	177	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
178	O v N	18	1	„	leer —	17	178	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
179	O W S P K	—	43	Ballen	Flachs —	2580	179	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
180	P	—	1	—	Ofen m. Rost —	30	180	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
181	P	898	1	Faß	gefüllt —	202	181	Steele N.	K. E.-D. Essen	
182	P A	13849	1	Eimer	Marmelade —	17	182	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
183	P G	1	1	Kiste	l. Flaschen —	38	183	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
184	P H	924	1	Faß	leer —	18	184	Osthofen	Direktion Mainz	
185	P H N	5201	1	„	gefüllt —	26	185	Herbsleben	K. E.-D. Erfurt	
186	P K	22	1	Kiste	Gipsfiguren —	54	186	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
187	P L	2373	1	Faß	ansch. Petroleum —	185	187	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
188	P P C	4800	1	Kiste	Spielw. —	65	188	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
189	P S	6	1	Kasten	Schnittergut —	70	189	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
190	P S T	9510	1	in Papier	Kupferrohr —	10	190	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
191	P W	3702	1	Eimer	Marmelade —	?	191	Mannheim	Badische Stsb.	
192	P W	76	1	Pack	Kataloge für Fahrräder	9	192	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
193	Q	13 u. 35	2	—	Pferdebäume —	—	193	Tondern M.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
194	R	10	1	Ballen	Kaffee —	35	194	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
195	R	4244	1	Sack	Lederware —	15	195	Charlottenbrunn	K. E.-D. Breslau	
196	R	—	2	—	gußeis. Schienen —	32	196	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	60 u. 70 cm lg.
197	R	2	1	Faß	gefüllt —	218	197	Magdeburg H.	K. E-D. Magdeburg	
198	R	7215	1	Ölfaß	leer —	36	198	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
199	R	4225	1	Faß	Butter —	29	199	Cöln	K. E.-D. Cöln	
200	R B	357	1	Ballen	l. Säcke —	35,5	200	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
201	R B	519/23	5	Kisten	Holzwaren —	404	201	„	„	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
202	R C	2379	1	Ballen	Lumpen	81	202	Straßburg	Reichsbahn	
203	R D	65581	1	Kiste	Kaffee-Essenz	8	203	Hamm	K. E.-D. Essen	
204	R F	480	1	„	½ Kräuterkäse	19	204	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
205	R & H	667	1	Pack	Säcke u. Packtuch	42	205	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
206	R R	864/5	2	Verschl.	Gasöfen	42	206	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
207	R T K	3 u. 4	2	Kisten	Pflanzenbutter	61	207	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
208	R W	—	1	Kiste	Traubenzucker	27	208	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
209	S	—	1	—	eis. Welle	35	209	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
210	S	36227	1	—	Drahtmatratze	—	210	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
211	S	5044	1	—	Puppenwagen	3	211	Eilgut Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
212	S	1402	1	Kiste	leere Krüge	16	212	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
213	S B	—	7	Körbe	leer	30	213	Hamburg	Lübeck-Büchener	
214	S K S & S	6645	1	Sack	Kapok	14	214	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
215	St & Co	140	1	Kiste	leer	10	215	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
216	S V	901	1	„	leer	22	216	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
217	S W	1567	1	Rolle	Kokosmatten	3	217	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
218	T	387	1	Kiste	Papier	20	218	Cöln=Ger.	„	
219	T O	827	1	„	Butter	18,3	219	Essen H.	K. E.-D. Essen	
220	T S	180	1	Korb	Holzschrauben	93	220	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
221	T T	19	1	Kiste	Rosinen	11	221	Kiel	K. E.-D. Altona	
222	U E	4232	1	„	leer	25	222	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
223	V	—	1	—	Gewicht	8	223	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
224	v B	—	1	Viehkiste	leer	28	224	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
225	v d K	57631	1	Kiste	Bild	20	225	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
226	V S P	1	1	„	Farbe	23	226	Altendorf Ruhr	K. E.-D. Essen	
227	W	2	1	Pack	Aktendeckel	67	227	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
228	W D	752	1	Ballen	alte Packtücher	38,5	228	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
229	W E	4	1	„	l. Säcke	7	229	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
230	W H	—	1	Kiste	leer	50	230	„	„	
231	W H	2045	1	„	leer	48	231	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
232	W S	191	1	Sack	Haselnüsse	50	232	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
233	W W	3050	1	Ballen	l. Säcke	15	233	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
234	Z	—	1	Sack	Trockenschnitzel	50	234	Hardenberg	K. E.-D. Danzig	
					B. Güter m. Adr. bez.					
235	H C Antwerpen	64	1	Kübel	Schmalz	14,5	235	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	gelb gestrichen.
236	Bona	91098	1	„	Margarine	18	236	Meißen	Sächsische Stsb.	
237	„Chenet“	—	1	—	Werkzeugbank	120	237	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
238	Dessauer Zucker-raffinerie D A Z	—	1	Pack	30 alte, gebr. Säcke	22,5	238	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
239	Esn	45 1200	2	—	Ketten, je 10 m	40	239	Niewerle	Lausitzer E.	Dienstgut.
240	A Felgner	—	1	Kanne	Küchenabfall	20	240	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
241	L V & Fragil	193 25 556	1	Kiste	weiße Tonpfeifen	30	241	Gerolstein	St. Johann=Saarbr.	
242	Fraustadt	197	1	Tasche	Schlösser u. Stahlstücke	23	242	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
243	W B P Galuschky	642	1	Bierfaß	leer	40	243	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
244	A G Gumbinnen	2896	1	Ballen	Läuferstoff (plüschartiges Gewebe)	18	244	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
245	Gebr. Hem Hamburg	—	1	Pack	l. Säcke	22,5	245	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
246	Hey	—	9	Körbe	leer	33	246	Hamburg	Lübeck-Büchener	
247	Christian Heubuch	—	1	Faß	Wein	31	247	Usingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
248	Hoflandia	—	1	Kübel	Margarine	6	248	Bodenfelde	K. E.-D. Cassel	
249	Hubertus-Sprudel	—	1		Kohlensäurezylinder, leer	21	249	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
250	S O	118897	1	Sack	Häcksel	260	250	Plauen i/V. u. B.	Sächsische Stsb.	
251	B Lang	36	1	„			251			
252	Werner & Lieber	—	1	„			252			
253	Franz Losen	—	1	Paket	Trockenapparat	5	253	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	
254	Neudietendorf	584	1	Sack	Gesehirr, Kinderzeug etc.	27	254	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
255	Pilsener Gen.-Br.	902/15607	1	Bierfaß	leer	17,5	255	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
256	Rhein. Kohlens.-I.	90211	1	Zylinder	leer	22	256	Rheinbrohl	K. E.-D. Cöln	
257	Marke „Röttgen“	—	1	—	Kindersportwagen	12	257	Lauchheim	Württemberg. Stsb.	
258	Rochling	—	2	—	Lagerhölzer	30	258	Göttingen	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
259	Stockmeister	—	1	Korb	Hemd, Konfekt, Honig	5	259	Heidelberg	Badische Stsb.	Gepäck.
260	Strauß Neptun	40242	1	—	Fahrrad	—	260	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
261	K. Tlaig	1900	1	Faß	leer —	15	261	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
262	Waltershausen	—	1	Bund	6 Dreifüße —	11	262	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
263	W. J. Wilenz C.	163	1	Kübel	Schmalz —	25	263	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
264	Wittekind	2587	1	—	Fahrrad —	14	264	Hilter	K. E.-D. Münster	Gepäck.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
265	—	rot I	1	—	eis. Maschinenteil —	19	265	Oschatz Bf.	Sächsische Stsb.	walzenartig.
266	—	weiß I	9	Bund	22 Gasrohre —	105	266	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	
267	—	eingeschl. 13	1	„	eis. Türbänder —	1,5	267	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
268	—	21/22	2	Säcke	Patentporzellanstopfen z. Bierflaschen	100	268	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
269	—	40	12	—	Ofenroste, rund —	20,5	269	Posen	K. E.-D. Posen	
270	—	60/23	1	Kiste	Feigenkaffee —	40	270	Kempten	Bayerische Stsb.	
271	—	139	1	Korb	fr. Obst —	65	271	Wesel	K. E.-D. Essen	
272	—	186	1	—	Decke —	28	272	Wanne	„	6.5 m lang.
273	—	374	1	Sack	Wurst u. Kleider —	16	273	Hamburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
274	—	398	1	—	Kette, 7 m —	11,5	274	Magdeburg Elbbhf.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
275	—	470	1	Verschlag	Türfüllungen —	30	275	Frankf. a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
276	—	513	1	—	Sessel —	12	276	Pforzheim	Badische Stsb.	
277	—	4210	1	Kiste	Butter —	131	277	Bergneustadt	K. E.-D. Elberfeld	
278	—	5720	1	„	Klostertrank —	71	278	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
279	—	7376	2	Stäbe	Flacheisen —	122	279	Obercassel	K. E.-D. Cöln	
280	—	53580	1	Faß	ansch. Öl —	308	280	Neidenburg	K. E.-D. Königsberg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
281	weiß /	—	3	—	Ofenrohre —	12	281	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
282	rot /	—	6	—	Ofenrohre —	19	282	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
283	rot /	—	3	Stangen	Winkeleisen —	30	283	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
284	— / blau /	— / —	2 / 1	„ / Bund	Winkeleisen —	38	284	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
285	grün ///	—	1	Stange	Winkeleisen —	9	285	Bremen H.	„	
286	DMCD	4077	1	Kiste	Damenjacketts —	79	286	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr. Durban.
287	C K	6215	1	„	Porzellan —	96	287	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
288	B	134	1	Faß	Öl —	173	288	Kalscheuren	K. E.-D. Cöln	
289		2	1	Korb	Käse —	29,5	289	Steinhagen	K. E.-D. Münster	
290	O F 629 F	3846	1	Kiste	bw. Ware —	145	290	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
291	C M Visselhövede	8845	1	Ballen	Wollgarn —	10	291	Bremen Fr.	K. E.-D. Hannover	
292		5059	1	„	Leinenw. —	40	292	Darmstadt	Direktion Mainz	
293	O T C B	2007	1	Kiste	Därme —	25	293	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
294	—	—	1	—	Abort-Spülvorrichtung	13	294	Gera	K. E.-D. Erfurt	
295	—	—	1	Kiste	Akkumulatorenbatterie	86	295	Duisburg	K. E.-D. Essen	
296	—	—	1	Ballen	Aufnehmer, Taschentücher, Zwirn	18	296	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
297	—	—	1	Ballon	leer —	15	297	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
298	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	21	298	Plauen ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
299	—	—	1	—	hölz. Bettwand —	9,5	299	Deutsch-Lissa	K. E.-D. Breslau	bez. Rawitsch 27/12.
300		—	1	—	Bindekette mit Ring und Haken	4	300	Reichenbach	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
301	—	—	1	Pack	gef. Blechbüchsen —	2	301	Cassel	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
302	—	—	1	Korb	3 l. Blechgefäße —	6	302	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
303	—	—	1	Ring	Bleirohr —	42	303	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	—	1	Bund	Bolzen —	13	304	Essen H.	K. E.-D. Essen	
305	—	—	1	„	4 Bolzen —	3	305	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	m. Muttern.
306	—	—	1	„	Bügelbolzen —	15	306	Duisburg	K. E.-D. Essen	
307	—	—	1	Kiste	Butter —	20	307	Cöln	K. E.-D. Cöln	
308	—	—	1	Wagen	Chilisalpeter —	10 000	308	Potsdam	K. E.-D. Berlin	Hn. 7766.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
309	—	—	1	Weidenkorb	6 Fl. Cognac	13	309	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
310			1	—	eis. Deckel	6	310	Chemnitz	Sächsische Stsb.	r., durchlöchert.
311	—	—	1	Sack	wollene Decken	15	311	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
312	—	—	1	Pack	Deckenleinen	8	312	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
313	—	—	2	—	Teile einer Deichsel	13	313	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
314	—	—	1	Demyohn	leer	2,5	314	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
315	—	—	1	—	neues Eckbrett	3	315	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
316	—		1	Bund	hölz. Eckleisten	24	316	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
317	—	—	1	Kiepe	ansch. Effekten	16	317	Herne	K. E.-D. Essen	
318	—	—	1	Stab	Eisen	20	318	Wildbad	Württemberg. Stsb.	
319	—	—	1	„	Eisen	7	319	Freudenstadt	„	
320	—	—	1	Wagen	altes Eisen	—	320	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Altona 50029.
321	—	—	1	—	U-Eisen	8,5	321	Mülhausen N.	Reichsbahn	
322	—	—	1	—	Eisenbuchse	27	322	Duisburg	K. E.-D. Essen	
323	—		1	Wagen	Eisenerze	—	323	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	Essen 65998.
324	—	—	1	Bund	verz. Eisenringe	30	324	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
325	—	—	2	—	verz. Eisenröhren	22	325	Cöln Eil-A.	„	
326	—	—	1	Wagen	Eisenschlacken	12500	326	Nieder-Salzbrunn	K. E.-D. Breslau	Breslau 45954.
327	—	—	1	„	alte Eisenschlacken	—	327	Schalke	K. E.-D. Essen	Essen 29472.
328	—	—	1	—	Eisenstange	15	328	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	m. Öse und Spitze.
329	—	—	1	—	Eisenstück	3	329	Heidelberg	Badische Stsb.	
330		—	2		Eisenteile, hohl	21	330	Wilm.-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
331	—	—	1	Korb	guß. Fassonst.	23	331	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
332	—	—	1	Stange	Fassonstück	58	332	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	5 m.
333	—	—	1	Faß	leer	3,5	333	Elze	K. E.-D. Hannover	
334	—	—	1	„	leer	39	334	Mülhausen Nord	Reichsbahn	[1]
335	—	—	4	Fässer	leer	140	335	Tempelhof *)	K. E.-D. Berlin	*) Ringbhf.
336	—	—	3	Säcke	Faßholz	100	336	Cöln-Deutz	K. E.-D Cöln	
337	—	—	1	Korb	Feigen	23	337	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
338	—	—	1	Stange	Flacheisen	18	338	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
339	—	—	1	Bund	15 Stäbe Flacheisen	47	339	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
340	rot		1	Stange	Flacheisen	5	340	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
341	—	—	2	Stangen	Flacheisen	146	341	Buxtehude	K. E.-D. Altona	
342	—	—	1	Sack	Fleischhaken	17	342	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
343	—	—	1	„	Futterkalk	100	343	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
344	—	—	1	Paket i. gr. Packpapier	graues Garn für die Gardinenweberei	5,5	344	Auerbach u. B.	Sächsische Stsb.	
345	—	—	1	—	Gasrohr	57	345	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
346	—	—	1	Bund	3 Gasrohre		346			
347	—	—	1	—	Gasrohr	13	347	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	6 m lg.
348	—	—	1	in Leinen	schmiedeeisernes Gasrohr	4	348	Frankfurt a/M. Eil-A.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
349	—	—	1	Bund	Gasrohre	42	349	Essen H.	K. E.-D. Essen	
350	—	—	1	„	6 verz. Gasrohre	39	350	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
351	—	—	1	Sack	Graubrot	37,5	351	Wesel	K. E.-D. Essen	
352	—	—	5	Säcke	Gries	250	352	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	1	Wagen	Grubenholz	8320	353	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	Breslau 54806.
354	—	—	1	—	Gummischlauch	32	354	Posen	K. E.-D. Posen	
355	—	—	1	Bund	3 Hacken, 1 Besen, 2 Spaten, 1 Korb, 1 Kartoffelhacke	12	355	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	bez. v. Prenzlau.
356	—	—	1	„	Haut	29,5	356	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
357	—	—	36	Pack	gesalz. Häute	431	357	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
358	—	—	5	—	Herdroste	15	358	Colmar	Reichsbahn	
359	—	—	1	Bund	Heugabeln	4	359	Tirschenreuth	Bayerische Stsb.	
360	—	—	1	Hobock	gefüllt (Karbid?)	41	360	Kreuznach	Direktion Mainz	
361	—	—	10	—	Holzbalken	300	361	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
362	—	—	1	Holzkoffer	gefüllt	43	362	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	gelb gestrichen.
363	—	—	1	Bund	Holzleisten	17	363	Neustettin	K. E.-D. Danzig	mit Messinghaken.
364	—	—	1	„	16 Paar Holzschuhe	8	364	Vörde	K. E.-D. Essen	
365	—	—	1	Sack	Holzspunde	53	365	Klingenthal	Sächsische Stsb.	
366	—	—	1	„	anscheinend Kalk	103	366	Marne	K. E.-D. Altona	
367	—	—	1	Korb	tote Kapaune	60	367	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
368	—	—	1	Sack	Kartoffeln	60	368	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
369	—	—	1	„	Kartoffeln	80	369	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
370	—	—	1	„	Kartoffeln	50	370	Gera	K. E.-D. Erfurt	
371	—	—	2	Pack	l. Kartoffelsäcke	31	371	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
372	—	—	1	—	Kesselofenteil	20	372	Essen H.	K. E.-D. Essen	
373	—	—	1	—	Kesselwagen	—	373	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	D. E. 502050.
374	—	—	1	—	Kesselwagen	—	374	„	„	Bln 503053.
375	—	—	1	—	Kette	35	375	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
376	—	—	1	Beutel	eis. Ketten	11	376	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	

[1] Auf Bahnhof gefunden; rot bezeichnet und rot angestrichen.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
377	—	—	1	—	Kette, 9 m —	18	377	Heinersdorf O/S.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
378	—	—	1	—	Kette, 10 m —	?	378	Hamburg B.	Lübeck-Büchener	Dienstgut.
379	—	—	1	Korb	Kinderhauben, Konfekt usw.	8	379	Mannheim	Badische Stsb.	Gepäck.
380	—	—	1	—	Kinderspielpferd —	10	380	Eilgut Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
381	—	—	1	Pack in Papier	2 Kinderstühlchen —	1	381	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
382	—	—	1	Pack in Leinen	Kinderwagen, alte Lederschuhe, Stricke und Holzpantoffeln	10	382	Alt=Carbe	K. E.-D. Bromberg	
383	—	—	1	Reisekorb	1 kl. l. Kiste o. Deckel	3	383	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
384	—	—	1	Kiste	gefüllt —	12	384	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
385	—	—	1	Kiste	leer —	38	385	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
386	—	—	1	Pack in Papier	neue Klappstühle —	18	386	Wanne	K. E.-D. Essen	aus pol. Holz.
387	—	—	1	Kiste	Kleider, Wäsche usw.	26	387	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
388	—	—	1	Schließkorb	Kleider u. Bücher —	30	388	Mellrichstadt	Bayerische Stsb.	
389	—	—	1	Bund	8 Knierohre —	5	389	Vreden	Westf. Land.-Eisenb.	
390	—	—	5	Stück	birkene } Knüppel —	38	390	Öls	K. E.-D. Breslau	
391	—	—	3	„	fichtene } Knüppel —		391			
392	—	—	1	—	Kohlenfüller —	2,5	392	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
393	—	—	1	Blechbüchs.	vermutlich Konserven	7	393	Ürdingen	K. E.-D. Cöln	
394	—	—	1	Korb	Kleider —	30	394	Peitschendorf	K. E.-D. Königsberg	
395	—	—	5	Körbe	leer —	46	395	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
396	—	—	1	Bund	4 leere Körbe —	12,5	396	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
397	—	—	1	„	6 leere Körbe —	16	397	Bremen H.	„	
398	—	—	1	—	Korbblechkanne, leer	7	398	Duisburg	K. E.-D. Essen	
399	—	—	1	Korbfl.	leer —	17	399	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
400	—	—	1	„	gefüllt —	73	400	Wanne	K. E.-D. Essen	
401	—	—	1	Bund	eis. Kugeln —	10	401	Rothe Erde	K. E.-D. Cöln	ansch. Lampenk.
402	—	—	1	„	4 Kupferrohre —	17	402	Zwönitz	Sächsische Stsb.	4,30 m lg.
403	—	—	1	—	hölz. Ladebrücke —	—	403	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
404	—	—	1	Sack	Latten —	20	404	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
405	—	—	1	Ballen	Leder —	65	405	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
406	—	—	1	Ballot	Leder —	13	406	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
407	—	—	1	—	Lehnstuhlgestell —	6,5	407	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
408	—	—	1	—	Leine, 30 m —	—	408	Leipzig I Bayer. Bahnhof	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
409	—	—	3	Bund	Leinen —	—	409	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
410	—	—	1	Sack	Leim —	51	410	Tann	K. E.-D. Frankf. a/M.	
411	—	—	1	Eimer	Marmelade —	11,5	411	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
412	—	—	1	—	Maschinenteil, alt —	9	412	Neubrandenburg	Grhz. Meckl. Stsb.	1 Welle m. 2 Scheiben.
413	—	—	1	—	gußeis. Maschinenteil	30	413	Oberursel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
414	—	—	1	Papier	Maschinenteil —	16	414	Winterswyk	K. E.-D. Essen	verz. Schieber.
415	—	—	1	Kollo i. L.	eisernes Maschinenteil	28	415	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Wellenleitungskupplung.
416	—	—	1	Sack	weiße Masse (ansch. Mühlenfabrikat.)	7	416	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
417	—	—	1	—	Milchkanne, leer	5	417	Merkesheim	Badische Stsb.	
418	—	—	1	Kiste	eiserne Muffenringe —	3	418	Tempelhof Rang.	K. E.-D. Berlin	
419	—	—	1	„	ged. Obst —	14	419	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	—	1	Korb	fr. Obst —	7	420	Gransee	K. E.-D. Stettin	
421	—	—	1	—	Ofen, alt —	135	421	Elberfeld=Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
422	—	—	1	—	Ofenplatte, oval —	34	422	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
423	—	—	2	—	Ofenrohre —	11	423	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
424	—	—	1	—	Ofenrost —	5	424	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
425	—	—	1	—	Ofenrost —	4	425	Duisburg	K. E.-D. Essen	
426	—	—	1	Bund	3 r. Ofenroste —	11	426	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
427	—	—	1	—	Ofenseitenplatte —	8	427	Vreden	Westf. Land-Eisenb.	
428	—	—	3	—	Ofenteile —	20	428	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Rost, Feuertopf, Unters.
429	—	—	1	Strohballen	eis. Ofentür —	1	429	Recklingshausen	K. E.-D. Essen	
430	—	—	1	—	Ofentürrahmen —	9	430	Basel	Reichs-Eisenbahn	
431	—	—	1	Bund	4 Ofenvorstellroste —	6,5	431	Worms	Direktion Mainz	
432	—	—	1	Kanne	Öl —	27	432	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
433	—	—	1	Ballen i. L.	Packung —	19	433	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
434	—	—	2	Pack	Pappdeckel —	52	434	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
435	—	—	2	Kannen	Petroleum —	42	435	M.=Gladbach	„	
436	—	—	1	—	Petroleumfaß, leer —	35	436	Burxdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
437	—	—	1	Bund	4 eiserne Platten }	11	437	Glogau	K. E.-D. Posen	
438	—	—	1	Pack	Nieten, angebunden }		438			
439	—	—	1	—	schwarzer Pultaufsatz	5	439	Altona	K. E.-D. Altona	
440	—	—	1	—	Pumpenteil —	47	440	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
441	—	—	1	Sack	Pumpernickel —	20	441	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
442	—	—	1	Pack	2 Puppenstühle —	1	442	Ansbach	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
443	—	—	1	Packet	10 Puppenwagenmatratzen	4	443	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
444	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	19	444	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
445	—	—	1	„	gefüllt —	35	445	Wanne	K. E.-D. Essen	
446	—	—	1	Bund	20 Reiserbesen —	14	446	Diez	K. E.-D. Frankf. a/M.	
447	—	—	1	Korb	eis. Ringe —	24	447	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
448	—	—	1	—	eis. Rohr —	7	448	Duisburg H. S.	K. E.-D. Essen	
449	—	—	1	—	gußeis. Rohr —	10	449	Hannover=N.	K. E.-D. Hannover	
450	—	—	8	—	eis. Rohre —	80	450	Essen H.	K. E.-D. Essen	
451	—	—	2	—	eis. Röhren —	55	451	Darmstadt H.	Direktion Mainz	je 7 m lg.
452	—	—	1	Kiste	Rosinen —	41	452	Elberfeld	K. E-D. Elberfeld	
453	—	—	2	—	r. Rosten —	5	453	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
454	—	—	1	Sack	leere gebr. Säcke —	13	454	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
455	—	—	1	„	l. Säcke —	43	455	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
456	—	—	1	„	Säcke —	18	456	Baden	Badische Stsb.	
457	—	—	1	Ballen	l. Säcke —	25	457	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
458	—	—	1	„	alte l. Säcke —	24	458	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
459	—	—	1	Pack	12 Sägenblätter —	2,5	459	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	bez. von Hagen.
460	—	—	1	Wagen	Sägespäne —	—	460	Soest	K. E.-D. Cassel	Essen 66184.
461	—	—	1	Kiste	ansch. Säure —	66	461	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
462	—	—	1	Ballen	Säure —	74	462	Duisburg	K. E.-D. Essen	
463	—	—	1	Korb	Salat —	23	463	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
464	—	—	1	Verschlag	Salontisch —	17	464	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
465	—	—	1	Faß	Sauerkohl —	58	465	Stieringen=Wendel	Reichsbahn	
466	—	—	1	(in Papier)	Schaukelpferd —	7	466	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
467	—	—	1	—	altes Schiffssegel —	54	467	Hückeswagen	„	
468	—	—	1	—	eis. Schild —	4	468	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
469	—	—	2	Pack	Schilfmatten —	73	469	Rostock	Grhzl. Meckl. Stsb.	
470	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	7	470	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
471	—	—	1	—	Schleifstein —	138	471	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
472	—	—	1	Beutel	Schraubenbolzen mit Muttern	19	472	Quakenbrück	Oldenburgische Stsb.	
473	—	—	1	Pack	eis. Schraubenmuttern	4	473	Waldkirch	Badische Stsb.	
474	—	—	1	Wagen	Schwellenhölzer —	—	474	Nieder=Schöneweide=Johannisthal	K. E.-D. Berlin	Bbg. 39307.
475	—	—	1	Ballen	Segeltuchdecke —	27	475	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
476	—	—	1	Sack	Soda —	100	476	Steele N.	K. E.-D. Essen	
477	—	—	1	Stange	Spitzeisenstahl —	6,5	477	Dresden=Altst.	Sächsische Stsb.	
478	—	—	1	„	□-Stahl —	3	478	Warburg	K. E.-D. Cassel	
479	—	—	1	„	Stahl —	4	479	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
480	—	—	1	Bund	eis. Stangen —	45	480	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
481	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	10 000	481	Altona	K. E.-D. Altona	Cöln 42150.
482	—	—	1	—	hölz. Steintrage —	15	482	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
483	—	—	1	Pack	Stelleiter —	13	483	Eilgut Altkirch	Reichsbahn	
484	—	—	1	Bund	hölz. Stiele —	19,5	484	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
485	—	—	1	„	hölz. Stiele —	16	485	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
486	—	—	1	Pack	2 runde Strohkörbe	5	486	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
487	—	—	1	—	Stuhl —	5	487	Danzig leg. T.	K. E.-D. Danzig	
488	—	—	1	Bund	Stuhlrohr —	7	488	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
489	—	—	1	Kiste	Tafelwage —	27	489	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
490	—	—	1	Korb	Türbeschlagteile —	72	490	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
491	—	—	1	Pack in gr. Papier	2 bronzierte eis. Türgriffe mit Löwenköpfen	9	491	Elberfeld	„	
492	—	—	1	Bund	5 eis. Verbindungsstang.	47	492	Bremen H.	K. E-D. Hannover	m. Muttern.
493	—	—	1	—	Wagenachse —	32	493	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
494	—	—	1	Faß	Wagenfett —	68	494	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
495	—	—	1	—	Waschkessel, verz. —	7,5	495	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
496	—	—	1	—	Wäschekochkessel —	10	496	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
497	—	—	1	—	Weidenkorb, leer —	17	497	Leipzig II Dr. B.	Sächsische Stsb.	
498	—	—	1	Ballen	graues Wollgarn —	16	498	Lübeck	Lübeck-Büchener	
499	—	—	1	Sack	Wollgarn —	5,5	499	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
500	—	—	1	Kiste	Wollsachen —	40	500	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
501	—	—	1	Pack	l. Zementsäcke —	11	501	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
502	—	—	1	„	Zementsäcke —	8	502	Siegburg	K. E-D. Frankf. a/M.	
503	—	—	1	Ballen	Zollgut —	15	503	Kiel Eil-A.	K. E.-D. Altona	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 5. | 17. Januar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Beiträge zur Personentarifreform.

Schon bei der Einführung der 45 tägigen Geltungsdauer der Rückfahrkarten war die Annahme naheliegend, daß damit nur ein Übergang zu ihrer völligen Aufhebung und zu einer gründlichen Vereinfachung des Personentarifwesens geschaffen werden sollte. Man hatte wohl weiter erwartet, daß diejenige Verwaltung, die den Anstoß zur gleichmäßigen Verlängerung der Geltungsdauer gegeben hatte, auch bei der weiteren Vereinfachung die Führung behalten würde; wenn nun aber die ersten Schritte zur Verwirklichung einer durchgreifenden Reform von der sächsischen Staatsbahnverwaltung geschehen, so mag das, abgesehen von den Gründen finanzieller Art, daran liegen, daß bei ihr die mit der Verlängerung der Geltungsdauer verbundenen Mißstände besonders empfindlich zutage getreten sind und daß, nachdem die bisherigen Verhandlungen die Schwierigkeit der Durchführung gleicher Einheitssätze für die norddeutschen und süddeutschen Verwaltungen ergeben haben, dem gesonderten Vorgehen einzelner Verwaltungen keine Bedenken mehr entgegenstehen. Die sächsische Verwaltung kann überdies bei ihrer Reform den Schnellzugzuschlag einfach in der bisherigen Weise weiter erheben, während für Preußen, wenn es die ohne Zuschlag für alle Züge geltenden Rückfahrkarten aufheben wollte, die Schwierigkeit bestände, daß alsdann an deren Stelle besondere einfache Fahrkarten für Personenzüge und für Schnellzüge zu treten hätten. Jedenfalls wird bei einer zukünftigen Personentarifreform die Frage der Erhebung der Schnellzugzuschläge eine erhebliche Rolle spielen. Wird es auch vielleicht jeder Verwaltung überlassen bleiben müssen, die für die einzelnen Klassen zu erhebenden Einheitssätze den an die Rentabilität des Bahnnetzes zu stellenden Anforderungen anzupassen, so ist es doch geraten, wenigstens in grundsätzlichen Fragen, wie in der Erhebung oder Nichterhebung eines Schnellzugzuschlages, eine allgemeine Einigung anzustreben. Im nachstehenden soll versucht werden, hierzu durch einige Erwägungen beizutragen.

I.

Wenn man davon ausgeht, daß die Bezahlung den Leistungen entsprechen muß, so steht die Berechtigung wohl außer Frage, für die Beförderung in den besondere Annehmlichkeiten und größere Reisegeschwindigkeit bietenden Schnellzügen die Zahlung eines besonderen Zuschlages zu verlangen. Eine andere Frage ist jedoch, ob der Schnellzugzuschlag für alle Entfernungen nach demselben Einheitssatze zu berechnen ist.

Abgesehen davon, daß zunächst die Rücksicht auf die Staatsfinanzen dazu zwingt, den für den Reisenden in der schnelleren Beförderung liegenden Vorteil nicht ohne Entgelt zu bieten, ist ein Hauptgrund für die Beibehaltung des Schnellzugzuschlages ohne Zweifel die Absicht, den Orts- und Nachbarverkehr von den Schnellzügen fernzuhalten, da sonst ihre pünktliche Durchführung sehr oft in Frage gestellt sein würde. Im allgemeinen ist in den Verbindungen, die einen lebhaften Nachbarverkehr besitzen, auch für die genügende Anzahl Personenzüge gesorgt; ein hoher Zuschlag für diesen Verkehr wird daher von dem hierbei in Frage kommenden Publikum weiter nicht lästig empfunden werden, zumal wenn die in den Personenzugverbindungen etwa vorhandenen Lücken noch ausgefüllt werden. Soll dagegen der Schnellzugzuschlag auch für den Nahverkehr nur nach dem für den Fernverkehr angenommenen Einheitssatze erhoben werden, so bleibt der für die einzelne Reise zu zahlende Zuschlag so gering, daß der Zweck, die Fernhaltung des Nahverkehrs von den Schnellzügen, jedenfalls nur unvollkommen erreicht wird; es erscheint hiernach also aus praktischen Gründen gerechtfertigt, den Zuschlag für den Nahverkehr höher als nach dem Durchschnitt zu berechnen.

Auf der anderen Seite wird der Zuschlag bei gleichmäßiger Erhebung nach einem bestimmten Einheitssatze im gleichen Verhältnis mit dem Fahrpreise wachsen und durch seine Höhe schließlich von der Benutzung der Schnellzüge auf

weite Entfernungen abschrecken, während doch bei zunehmender Reiselänge eher ein gewisser Preisnachlaß am Platze wäre. Demnach könnte der Zuschlag nach staffelweise fallenden Einheitssätzen berechnet werden, über eine bestimmte Entfernung hinaus hätte eine Steigerung überhaupt nicht mehr stattzufinden. Letzteres erscheint unbedenklich, da ja der in der eigentlichen Fahrkarte zur Erhebung kommende Fahrpreis mit der Entfernung wächst.

Infolge der Abrundung auf volle 10 ₰ ergeben sich schon ohne weiteres Zonen, innerhalb deren der Zuschlag gleich bleibt; z. B. steigt er bei einem Einheitssatze von 1 ₰ für das Kilometer von 10 zu 10 km um je 10 ₰, bei einem Einheitssatze von 0,5 ₰ würde er von 20 zu 20 km um je 10 ₰ steigen; es steht nichts entgegen, die Zonen auch noch weiter zu fassen und die Steigerung ungleichmäßig vorzunehmen, sodaß der Zuschlag etwa in folgendem Verhältnis festzusetzen wäre:

bis 30 km	50 ₰
von 31 km „ 70 „	70 „
„ 71 „ „ 150 „	100 „
„ 151 „ „ 300 „	150 „
über 300 „	200 „

Die Höhe, in der er tatsächlich zu erheben wäre, hängt natürlich von finanziellen Erwägungen ab.

Diese Regelung würde einmal für die Verwaltungen, die bisher die Rückfahrkarten ohne Zuschlag zu den Schnellzügen zugelassen haben, die Möglichkeit bieten, nun zur Erhebung des Schnellzugzuschlages überzugehen, ohne die Schnellzugpreise gegen den bisherigen Zustand allzusehr verteuern zu müssen, auf der anderen Seite würde sie zugleich eine wesentliche Erleichterung für die Abfertigung an den Fahrkartenschaltern bieten.

Für jede Schnellzugstation würden danach fünf Zuschlagkartensorten genügen. Da diese Karten nur in Verbindung mit Personenzugkarten gültig sind, so ist es nicht nötig, ihnen die sämtlichen Stationen, bis zu denen sie gelten, aufzudrucken; es genügt, wenn sie den Aufdruck der Ausgabestation und der Entfernung tragen, für die sie gelten. Auf denjenigen Stationen, wo ein Übergang von Personenzügen auf Schnellzüge stattfindet, müßten die Zuschlagkarten — wie es auch jetzt schon vielfach geschieht — zur Bequemlichkeit der Reisenden auch auf den Bahnsteigen verausgabt werden; die Ausrüstung der Zugführer mit solchen Karten könnte dann unterbleiben.

Für den direkten Verkehr über verschiedene Bahngebiete müßten freilich zur Vermeidung von Abrechnungsschwierigkeiten die besonderen direkten Schnellzugkarten beibehalten werden.

II.

Im Anschluß an die im vorstehenden angeschnittene Frage der Vereinfachung der Abfertigung mögen hier noch einige weitere Erleichterungen Erwähnung finden, deren Durchführung gelegentlich der Tarifreform sich ermöglichen ließe.

Wenn die Mehrzahl der Reisenden, die bisher auf Rückfahrkarten gefahren sind, nun mit einfachen Fahrkarten abgefertigt werden soll, so bedingt dies einmal eine ganz erhebliche Steigerung der an den Schaltern zu leistenden Arbeit, dann aber auch die Auflegung von Fahrkarten für mehr Verbindungen, als jetzt erforderlich ist. Die Mehrarbeit soll nach der Absicht der sächsischen Staatsbahnverwaltung dadurch verringert werden, daß die Fahrkarten auch an Reiseunternehmer, Hotels usw. zum Verkauf übergeben und daß auch in Zukunft Rückfahrkarten zum doppelten einfachen Fahrpreise ausgegeben werden. Besonders durchgreifende Abhilfe kann aber von letzterer Maßnahme kaum erwartet werden, da wegen des Fehlens jeder Preisermäßigung auch kein großer Anreiz für den Reisenden vorliegt, sich der Rückfahrkarten zu bedienen. Soweit man also den stärkeren Andrang nicht durch Vermehrung der Schalter und des Personals zu bewältigen gewillt ist, wird man darauf bedacht sein müssen, das Abfertigungsgeschäft zu beschleunigen.

Eine nach Durchführung der Reform bei der Verausgabung der Fahrkarten zu entbehrende Tätigkeit dürfte die Abstempelung der Fahrkarten mit dem Ausgabetage sein. Diese hat eigentlich nur Zweck, solange der Karte eine bestimmte Geltungsdauer beigelegt ist; wenn nur noch einfache, zu einer einmaligen Reise dienende Fahrkarten ausgegeben werden, kommt es nicht mehr auf das Datum der Ausgabe, sondern lediglich auf das Datum des Reiseantritts an; dieses kann aber durch die Datumzangen der Bahnsteig- und Zugschaffner genügend deutlich bezeichnet werden: es ist nur erforderlich, auf der Vorderseite der Fahrkarte einen genügend großen freien Platz für den Datumabdruck der Zange zu schaffen und nur solche Zangen zu verwenden, bei denen die Lochung ohne gleichzeitige Aufdrückung des Datums unmöglich ist. Besondere Bedenken gegen dieses Verfahren dürften kaum bestehen, werden doch jetzt schon von einigen Verwaltungen die durch Automaten verausgabten Fahrkarten bei der Verausgabung nicht mit dem Stempel versehen, sondern nur durch die Schaffnerzange mit dem Benutzungstage bezeichnet. Neben der durch den Wegfall des Stempelns geschaffenen Zeitersparnis würde eine weitere Vereinfachung des Verkaufs vermutlich dadurch eintreten, daß diejenigen Reisenden, die eine Strecke öfter befahren, ohne daß sich die Lösung einer Monatskarte lohnt, ihren Bedarf an Fahrkarten für längere Zeit gleich auf einmal entnehmen würden, wie dies im Berliner Stadt- und Vorortverkehr und auf der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn allgemein üblich ist.

III.

Eine auch jetzt schon besonders von den wartenden Reisenden unangenehm empfundene Verzögerung in der Abfertigung verursacht das Ausschreiben von Blankokarten für Verkehrsbeziehungen, in denen keine fertigen Fahrkarten vorhanden sind. Am meisten pflegen fertige Karten für die IV. und III. Klasse aufzuliegen, während für die II. und I. Klasse — dem allgemeinen Benutzungsverhältnisse der Klassen entsprechend — in den weniger befahrenen Stationsverbindungen meistens Blankokarten auszufertigen sind. Bei einer Tarifreform könnte auch hierin Abhilfe geschaffen werden.

Schon nach dem jetzigen Tarifsystem ist fast bei allen in Frage kommenden Bahnen die Möglichkeit gegeben, eine Fahrkarte durch mehrere Fahrkarten der niederen Klassen zu ersetzen, besonders um den Reisenden den Übergang in eine höhere Klasse zu erleichtern, dann aber auch, um die Abfertigung zu beschleunigen. Diese Verabfolgung zweier Fahrkarten kann zur Zeit nur als Notbehelf angesehen werden, da es vielfach überhaupt nicht möglich ist, den Preis der I. und II. Klasse durch Fahrkarten der niederen Klassen genau auszudrücken. Es betragen z. B. jetzt bei den Einheitssätzen von 8, 6, 4 und 2 ₰ für die 4 Klassen die Preise in Mark:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse
für 51 km .	4,10	3,10	2,10	1,10
„ 52 „ .	4,20	3,20	2,10	1,10
„ 53 „ .	4,30	3,20	2,20	1,10
„ 54 „ .	4,40	3,30	2,20	1,10
„ 55 „ .	4,40	3,30	2,20	1,10

Es kann also nur bei den Entfernungen von 54 und 55 km die I. Klasse durch je eine Fahrkarte II. und IV. oder zwei Fahrkarten III. Klasse und die II. Klasse durch je eine Fahrkarte III. und IV. Klasse ausgedrückt werden, bei 53 km kann die I. Klasse durch je eine Fahrkarte II. und IV. Klasse und bei 52 km die II. Klasse durch je eine Fahrkarte III. und IV. Klasse gebildet werden. In den übrigen Fällen würde der Fahrpreis der höheren Klasse bei Verausgabung von zwei Fahrkarten der niederen Klassen jedesmal um 10 ₰ überschritten werden; es ist also zur Zeit unmöglich, die Fahrkarten der I. und II. Klasse durch Fahrkarten der niederen Klassen zu ersetzen. Der Grund liegt darin, daß die Preise jeder Klasse für sich berechnet und abgerundet sind; naturgemäß kann bei dieser Berechnungsweise das in den Einheitssätzen liegende Verhältnis nicht immer rein zum Ausdruck kommen.

Bei einer Tarifreform steht nun nichts entgegen, die Berechnungsart dahin zu ändern, daß nur die Preise der niedrigsten Klasse nach der Entfernung berechnet und abgerundet, die der übrigen Klassen aber durch Vervielfältigung der so ermittelten Preise gebildet werden. Hiernach würden unter Zugrundelegung der von den süddeutschen Staaten in Aussicht genommenen Einheitssätze von 2,4, 3,6 und 6 ₰ für die III. bis I. Klasse die Fahrpreise für die Entfernungen von 21 bis 25 km 0,60, 0,90 und 1,50 ℳ, für 26 bis 29 km 0,70, 1,05 und 1,75 ℳ betragen usw. Zur Vermeidung der die Abfertigung erschwerenden 5 ₰-Beträge können letztere auch auf 0,70, 1,10 und 1,80 ℳ festgesetzt werden. Nach den von Sachsen in Aussicht genommenen Einheitssätzen würden die Fahrpreise für die Entfernungen von 21 bis 23 km, allerdings unter Beschränkung der vorgeschlagenen Berechnungsweise auf die III. und II. Klasse, 0,70 und 1,05 ℳ, für 24 bis 26 km 0,80 und 1,20 ℳ betragen; vielleicht könnte aber auch hier unter Inanspruchnahme der geringen Erhöhung der Fahrpreis der I. Klasse durch Zusammenstoßen der Preise der III. und II. Klasse gebildet werden. Es würden dann in Verbindungen, für die Fahrkarten III. Klasse aufliegen, an Stelle einer Fahrkarte II. Klasse $1\frac{1}{2}$ Fahrkarten III. Klasse und wo solche der III. und II. Klasse aufliegen, an Stelle einer Fahrkarte I. Klasse je eine solche II. und III. Klasse verabfolgt werden können. Jedenfalls aber könnte dadurch die Ausfertigung der Blankokarten auf das geringstmögliche Maß beschränkt werden. —k.

Aus dem preußischen Staatshaushaltsetat für 1903.

Wir entnehmen hierüber der „Berl. Korr." folgendes:

Für das Etatsjahr 1903 sind die ordentlichen Einnahmen des Staates auf 2 602 205 930 ℳ, die Ausgaben im Ordinarium auf 2 516 369 633 ℳ, im Extraordinarium auf 158 536 297 ℳ, zusammen auf 2 674 905 930 ℳ, mithin die Ausgaben um 72 700 000 Mark höher als die Einnahmen veranschlagt. Der Fehlbetrag wird durch Aufnahme einer Anleihe zu decken sein. Der Betrag der letzteren ist behufs Balancierung des Staatshaushaltsetats in den Etat der allgemeinen Finanzverwaltung als außerordentliche Einnahme eingestellt.

Gegenüber den Veranschlagungen für das laufende Etatsjahr vermindern sich die Einnahmen um 11 961 214 ℳ, während die Ausgaben im Ordinarium ein Mehr von 48 912 459 ℳ aufweisen; im Extraordinarium erscheint ein Mehr von 11 826 327 ℳ.

Was nun insbesondere die Eisenbahnverwaltung anbetrifft, so entfallen von den Minderüberschüssen 47 595 661 ℳ auf die Eisenbahnverwaltung. Durch den Hinzutritt der Main-Neckar-Eisenbahn haben sich die Betriebseinnahmen um 7 743 700 ℳ und die Betriebsausgaben um 4 930 700 ℳ erhöht. Unter Berücksichtigung dieser Mehreinnahmen und Mehrausgaben ergibt sich bei den Betriebseinnahmen ein Weniger von 39 186 900 ℳ, das sich aus Mindereinnahmen von 43 495 100 ℳ, darunter 278 000 ℳ beim Personenverkehr und 41 275 000 ℳ beim Güterverkehr, und aus Mehreinnahmen von 4 308 200 ℳ, darunter 3 312 000 ℳ aus Veräußerungen, zusammensetzt. Bei den Betriebsausgaben tritt ein Mehr von 8 465 000 ℳ hervor, das in der Hauptsache auf 2 795 500 ℳ für persönliche Ausgaben, darunter die Bezüge für 3707 neue etatsmäßige Stellen, auf 4 416 000 ℳ für den Oberbau und auf 1 714 000 ℳ für Betriebsmittel entfällt.

Von den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Staats entfallen auf die Betriebsverwaltungen 101 311 540 ℳ, darunter 91 663 000 ℳ auf die Eisenbahnverwaltung, und auf die eigentlichen Staatsverwaltungen 57 224 757 ℳ.

An die allgemeinen Ziffern des Vorberichts zum Staatshaushaltsetat schließt die „Berl. Korr." nachfolgende Bemerkungen zu dem Etat der Eisenbahnverwaltung:

Die Betriebseinnahmen der vom Staate verwalteten Eisenbahnen sind beträchtlich niedriger als im Vorjahre veranschlagt worden (Personen- und Gepäckverkehr — 278 000 ℳ, Güterverkehr — 41 200 000 ℳ), während für Überlassung von Bahnanlagen usw. + 891 600 ℳ und für Erträge aus Veräußerungen + 3 300 000 ℳ angesetzt werden konnten. In den besonderen Erläuterungen zu dem Personen- und Gepäckverkehr wird bemerkt: Die Einnahmen aus den alten, am 1. April 1901 im Betriebe gewesenen Strecken haben im Rechnungsjahre 1901 382 903 000 ℳ betragen. Aus dem Betriebe der nach dem 1. April 1901 hinzugekommenen Strecken tritt eine Einnahme von 7 847 000 ℳ hinzu. Der in das Etatsjahr 1903 fallende Schalttag wird einen Einnahmezuwachs von etwa 1 000 000 ℳ bringen. In das Etatsjahr 1901 fielen zwei Osterfeste, während in das Etatsjahr 1903 nur ein solches fällt. Mit Rücksicht hierauf wird für das Jahr 1903 gegenüber dem Jahre 1901 auf eine Mindereinnahme von etwa 2 000 000 ℳ gerechnet. Im übrigen liegt nach den bis zur Zeit der Etatsaufstellung bekannt gewordenen Ergebnissen des laufenden Etatsjahres (April bis einschl. Oktober 1902) kein genügender Grund zur Annahme vor, daß die allgemeine Verkehrslage des Jahres 1903 von derjenigen des Jahres 1901 abweichen werde. Es ist daher ein Zuschlag für Verkehrssteigerung nicht gemacht worden. Die zu veranschlagende Gesamteinnahme beträgt hiernach 389 750 000 ℳ. — Über den Güterverkehr heißt es: Die Einnahmen aus den alten, am 1. April 1901 im Betriebe gewesenen Strecken haben im Rechnungsjahre 1901: 883 318 000 ℳ betragen. Aus den hinzugekommenen Strecken tritt eine Einnahme von etwa 8 972 000 ℳ hinzu. Der in das Etatsjahr 1903 fallende Schalttag wird einen Einnahmezuwachs von etwa 2 400 000 ℳ bringen. Aus Anlaß verschiedener Tarifermäßigungen ist eine Mindereinnahme von etwa 1 250 000 ℳ in Ansatz gebracht. Im übrigen liegt nach den Ergebnissen des laufenden Etatsjahres kein genügender Grund zu der Annahme vor, daß die allgemeinen Verkehrsverhältnisse von denjenigen des Jahres 1901 abweichen werden. Es ist daher ein Zuschlag für Verkehrssteigerung nicht gemacht worden. Die zu veranschlagende Gesamteinnahme beträgt 893 440 000 ℳ.

Unter den Betriebsausgaben sind für Besoldungen, Löhne, Wohnungsgeldzuschüsse usw. insgesamt 338 000 000 ℳ veranschlagt. Dieser Summe standen im Jahre 1901 als wirkliche Ausgabe 329 000 000 ℳ gegenüber, sodaß in zwei Jahren eine Steigerung von rund 9 000 000 ℳ erfolgt. Der Veranschlagung für das Jahr 1903 liegt ein Gesamtbedarf an Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern (jedoch ausschließlich der Zivilsupernumerare und ungelöhnten Gepäckträger sowie der besonders zu löhnenden Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) von 247 677 Personen zugrunde, während im Jahre 1901 244 417 Beamte und Arbeiter durchschnittlich täglich beschäftigt gewesen sind, sodaß sich für das Etatsjahr 1903 ein Mehr von 3 260 Personen ergibt. Im ganzen entsteht durch die im Etat nachgewiesenen Mehr- und Mindereinstellungen von Bediensteten gegenüber der Ausgabe des Jahres 1901 eine Mehrausgabe von 4 789 000 ℳ. Der verbleibende Teil der Mehrausgabe mit 4 180 300 Mark wird durch Erhöhung der Einkommensbezüge des Dienstpersonals begründet.

Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben betragen 91 663 000 ℳ, nur 22 500 ℳ mehr als im Vorjahre. Aus den in den einzelnen Eisenbahndirektionsbezirken geplanten Arbeiten seien nachstehende erwähnt: zur Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg, fernere Rate, 2 500 000 ℳ, zum Ausbau der an den Schlesischen Bahnhof in Berlin angrenzenden Strecken der Ostbahn und der Schlesischen Bahn, fernere Rate, 500 000 ℳ, zur Herstellung besonderer Vorortgleise der Schlesischen Bahn vom Schlesischen Bahnhof in Berlin bis Erkner, fernere Rate, 1 000 000 ℳ, zur Erweiterung des Bahnhofs Werder, fernere Rate, 100 000 ℳ, zur Erweiterung des Güterbahnhofs Frankfurter Allee der Berliner Ringbahn, erste Rate, 200 000 ℳ, zur Erweiterung der Bahnhofsanlagen in und bei Wiesbaden, fernere Rate, 1 000 000 ℳ, zur Herstellung eines Hauptbahnhofs in Leipzig und anderer Arbeiten daselbst, erste Rate, 2 500 000 ℳ usw. Ferner sollen aus dem Zentralfonds u. a. verwendet werden: 1. Zur Herstellung und Verbesserung von Weichen- und Signalstellwerken (Zentralapparaten) sind bisher durch die früheren Etats zusammen 22 300 000 Mark bewilligt worden. Die weitere Durchführung dieser Anlagen soll nach Möglichkeit beschleunigt werden. Es wird daher für das Etatsjahr 1903 eine weitere Rate in Höhe von 2 500 000 ℳ zum Ansatz gebracht. — 2. Bisher sind für die Vermehrung und Verbesserung der Vorkehrungen zur Verhütung von Schneeverwehungen und Waldbränden 4 200 000 ℳ bewilligt worden. Für das Etatsjahr 1903 kommt der Betrag von 300 000 ℳ als fernere Rate zum Ansatz. — 3. Zur Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen sollen weitere 2 300 000 ℳ bereitgestellt werden. — 4. Zur Beschleunigung des Einbaues von schwerem Oberbau auf den mit durchgehendem Schnellzugverkehr am stärksten belasteten Bahnlinien sollen auf diesen Strecken die dort noch vorhandenen leichten Schienen in schnellerer Folge gegen Schienen des schweren Oberbaus ausgewechselt werden, als dies durch den Abnutzungszustand der Gleise an sich bedingt ist. Zur Durchführung dieser Maßregel werden für das Etatsjahr 1903 zunächst 15 000 000 ℳ bereitgestellt. — 5. Für die Eisenbahnverwaltung ist es in den östlichen

Grenzgebieten sehr schwierig, für die Dienststellungen der Unterbeamten, Hilfsunterbeamten und ständigen Arbeiter Personen mit den dafür erforderlichen Kenntnissen und Eigenschaften in hinreichender Zahl zu gewinnen und dauernd dem Dienst zu erhalten, weil die Wohnungsverhältnisse an vielen Orten außerordentlich ungünstig sind. Eigentliche Mietwohnungen sind, wenn überhaupt, nur in geringer Zahl vorhanden und alsdann von den Arbeitsstätten der Eisenbahnbediensteten fern gelegen und von so schlechter Beschaffenheit und geringer Ausdehnung, daß sie den bescheidensten Ansprüchen nicht genügen. Aus diesen Schwierigkeiten erwachsen für einen geordneten, wirtschaftlichen und sicheren Eisenbahnbetrieb nicht geringe Nachteile und Gefahren. Es ist deshalb notwendig, in jenen Grenzgebieten die staatseigenen Wohnungen stärker und schneller, als es aus den Mitteln des ordentlichen Etats geschehen kann, zu vermehren. Aus diesen Gründen sind bereits 5 000 000 *M.* durch frühere Etats bereitgestellt worden; sie haben zu rund 1060 Wohnungen hingereicht, die teils fertiggestellt, teils in der Ausführung begriffen sind. Für das Etatsjahr 1903 ist ein weiterer Betrag von 1 000 000 *M.* eingestellt worden, aus dem etwa 430 Kleinwohnungen errichtet werden sollen. — 6. Für die Beteiligung an Schnellfahrversuchen werden 300 000 *M.* ausgesetzt. — 7. Zur Vermehrung der Betriebsmittel für die bereits bestehenden Staatsbahnen sollen etwa 250 Lokomotiven, 550 Personenwagen und 3382 Gepäck- und Güterwagen beschafft werden. Ihre Kosten sind veranschlagt zu 15 306 000 *M.*, wovon auf Preußen 15 000 000 *M.* entfallen.

Der Abschluß des Etats der Eisenbahnverwaltung stellt sich wie folgt:

ordentliche Einnahmen	1 376 003 927 *M.*
dauernde Ausgaben	894 843 878 „
Überschuß	481 160 049 *M.*
(gegen 1902 — 49 041 161 *M.*)	
außerordentliche Einnahmen	3 811 500 *M.*
einmalige und außerordentliche Ausgaben	91 663 000 „
Zuschuß	87 851 500 *M.*
mithin bleibt Überschuß	393 308 549 „
(gegen 1902 — 47 618 161 *M.*).	

Der streckenkundige Begleiter.

Von dieser im Eisenbahndienst nicht unwichtigen Person ist in der preußischen Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer nur im § 16 Abs. 1 die Rede, indem es dort heißt: „Der Lokomotivführer muß auf der von ihm zu befahrenden Bahn streckenkundig sein. Auf einer ihm unbekannten Bahn darf der Lokomotivführer oder, sofern zwei Lokomotiven sich an der Spitze des Zuges befinden, der Führer der vorderen Lokomotive nicht ohne streckenkundigen Begleiter fahren."

Wer ist nun geeignet zum streckenkundigen Begleiter und wer nicht? Über diese Frage gibt keine mir bekannte Dienstanweisung unmittelbaren Aufschluß; höchstens kann man aus den Anforderungen, die an den Lokomotivführer selbst hinsichtlich der Strecke gestellt werden, schließen, daß der streckenkundige Begleiter hierüber so unterrichtet sein muß, um den Lokomotivführer während der Fahrt belehren zu können.

Zunächst schreibt Abs. 2 im § 16 vor: „Führer und Heizer haben die Bahn sowie die Strecken- und Zugsignale sorgfältig zu beobachten, auch sich namentlich in Krümmungen vom Zustande des Zuges und dem Vorhandensein des letzten Wagens zu überzeugen." Demnach muß der streckenkundige Begleiter den Standort aller Signale der zu durchfahrenden Strecke genau kennen.

Abs. 5 § 16 lautet: „Schlechte Stellen im Gleise, Vernachlässigung in der Signalgebung und Schrankenbedienung oder sonstige Unregelmäßigkeiten hat der Lokomotivführer durch Meldezettel dem diensttuenden Stationsbeamten der nächsten Haltestation zur Anzeige zu bringen." Der streckenkundige Begleiter muß also über die Übergänge genügend Bescheid wissen.

Auch die Fahrordnung darf ihm laut Abs. 8 im § 17: „Die Verlegung von Überholungen sowie jede Abweichung von der Fahrordnung wird dem Lokomotivführer durch Vermittlung des Zugführers auf der Vorstation mitgeteilt" kein Buch mit sieben Siegeln sein, zumal sie für große Stationen darüber Aufschluß geben kann, ob der Zug in ein Kopfgleis oder in ein durchgehendes Gleis einfahren soll.

Im § 19 Abs. 2 heißt es: „Auf Nebenbahnen hat der Lokomotivführer bei Annäherung eines Zuges oder einer einzeln fahrenden Lokomotive an einen in Schienenhöhe liegenden unbewachten Wegeübergang (hieße es nicht statt der letzten fünf Worte einfacher: „unbewachten Planübergang"?) vom Läutepfahl ab bis nach Erreichung des Überganges die Läutevorrichtung in Tätigkeit zu halten. Zeigt der Läutepfahl außer dem L oder dem Glockenbilde ein rotes P, so hat der Lokomotivführer zu läuten und das Achtungssignal mit der Dampfpfeife zu geben. Trägt der Läutepfahl die Aufschrift L/15 km oder L/H, so hat der Lokomotivführer zu läuten und im ersteren Falle mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 15 km zu fahren, im letzteren Falle aber vor dem Überwege zu halten." Somit müssen auf Nebenbahnen dem streckenkundigen Begleiter die Wegeübergänge bekannt sein, damit besonders in der Dunkelheit nach Vorschrift verfahren wird.

Abs. 9 § 21 verlangt: „Die Fahrgeschwindigkeiten hat er den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen der Bahn anzupassen, im übrigen ist mit möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeit zu fahren und jede plötzliche Vermehrung oder Verminderung derselben zu vermeiden." Über Neigungs- und Krümmungsverhältnisse muß folglich der streckenkundige Begleiter Aufschluß geben können, ebenso über den Ort, wo der betreffende Zug auf den Stationen zu halten hat, denn das bedingt § 21 Abs. 11: „Vor Einfahrt in Stationen hat der Lokomotivführer die Fahrgeschwindigkeit so weit zu mäßigen, daß er den Zug ohne Stoß an der vorgeschriebenen Stelle zum Halten bringt."

Gemäß § 21 Abs. 12 Satz 2: „Auf vollspurigen Strecken mit eigenem Bahnkörper darf er Personenzüge, die nicht mehr als 26 Achsen führen und mit durchgehender Bremse versehen sind, mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km in der Stunde fahren" soll der streckenkundige Begleiter auch wissen. ob und wo die Nebenbahn auf eigenem Bahnkörper läuft, um bei Dunkelheit den Lokomotivführer anweisen zu können.

Schließlich stellt noch Abs. 2 § 27: „An Stellen, an denen erfahrungsmäßig leicht Zündungen vorkommen, und an solchen Stellen, wo durch Merkmale an den Telegraphenstangen hierauf hingewiesen ist sowie auf Brücken mit Holzbelag hat der Lokomotivführer den Aschkasten möglichst geschlossen zu halten und das Schüren des Feuers zu unterlassen" Anforderungen an den streckenkundigen Begleiter.

Aus dieser kleinen Zusammenstellung ersieht man, wie ungemein wichtig der streckenkundige Begleiter für den richtigen und gefahrlosen Lauf des zu begleitenden Zuges ist, insbesondere deswegen, weil seine Hilfe wohl meistens nur dann in Anspruch genommen wird, wenn der fragliche Zug infolge irgend eines Unfalls oder Naturereignisses eine andere Strecke befahren muß, als er fahrplanmäßig sollte.

Wer entspricht den vorhin aufgezählten Anforderungen? In erster Linie das Lokomotivpersonal und vielleicht auch das Fahrpersonal, welches diese Strecke sonst befährt, dann der Betriebswerkmeister, der Bahnmeister, ferner natürlich die zuständigen Vorstände der Betriebs- und Maschineninspektionen nebst ihren etwaigen Vertretern. Bei allen anderen Beamten und Arbeitern wird naturgemäß die eine oder andere Anforderung, die vorhin erwähnt wurden, nicht erfüllt werden können. So wird z. B. ein Stationsbeamter nur zufällig die Strecke bis zur nächsten Station genau kennen; von Telegraphisten, Bahnsteigschaffnern und Weichenstellern wird man diese Kenntnis nur dann erwarten dürfen, wenn sie etwa vorher Beamte des Fahrdienstes oder der Bahnbewachung auf der fraglichen Strecke gewesen sein sollten. Auch auf erfahrene Rottenführer oder erprobte Streckenarbeiter, zumal wenn sie Hilfsbeamte sind, wird man zurückgreifen können.

Auf den meisten Stationen wird demnach die Anzahl der geeigneten streckenkundigen Begleiter beschränkt sein, wenn es sich nicht gerade um Zugbildungsstationen, große Rangierbahnhöfe oder Lokomotivwechselstationen handeln sollte, und da auf keiner Station überflüssiges Personal vorhanden sein darf, so wird schon manche Station besonders zur Nachtzeit wegen des streckenkundigen Begleiters in arge Verlegenheit gekommen sein.

Mir ist aus meiner früheren Tätigkeit als Vorstand einer Betriebsinspektion folgende Begebenheit in Erinnerung, die sich vor mehreren Jahren zutrug, bei mir inzwischen im Drange der Geschäfte vollständig in Vergessenheit geraten war und erst jetzt durch Zufall wieder auflebt.

Zwischen F. und M. war durch einen Unfall die Strecke längere Zeit gesperrt, alle Schnell- und Personenzüge wurden deshalb von A. aus über F. nach M. geleitet. Sobald mir der Unfall, der den benachbarten Bezirk betroffen hatte, bekannt wurde, begab ich mich nach meiner Endstation A., um wegen der Umleitung der Züge nach dem Rechten zu sehen. Inzwischen hatten schon mehrere Züge über F. geleitet werden müssen, deren Personal entweder selbst streckenkundig war

oder die bereits von der Station A. Aushilfe bekommen hatten. Nunmehr hatte diese Station, obwohl sie zweiter Klasse war und obgleich dort Maschinen- und Rangierpersonal stationiert war, alle verfügbaren Kräfte abgegeben, sodaß der eigene Lokalverkehr vollständig ruhte. Während ich mit dem Stationsbeamten spreche, kommt ein umgeleiteter Schnellzug an und verlangt auch streckenkundigen Begleiter. Der Stationsvorsteher sagt: „Ich bedaure, kein Mann mehr da." Kurz entschlossen steige ich auf die Lokomotive und mache den streckenkundigen Begleiter. Ich kannte meine Strecke, wie man zu sagen pflegt, wie meine Westentasche, und unterrichtete den Lokomotivführer über jeden Neigungszeiger, jede Krümmung, jeden Bahnhof, jede Blockstation, jeden Übergang, sodaß er genau wußte, woran er war und an welcher Stelle er seinen Zug zum Stehen bringen mußte. Er dankte mir denn auch für die eingehende Unterweisung und fuhr von F. aus, wo er wieder ortskundig war, auf wohlbekannten Pfaden seinem Ziele zu.

Wenn ich nun nicht zur Aushilfe dagewesen wäre? Dann entstand mindestens unliebsamer Aufenthalt, bis entweder einer der übrigen als streckenkundiger Begleiter verwendeten Beamten zurückgekehrt war oder bis eine Nachbarstation Aushilfe gesandt hätte. Etwa auf mündliche kurze Erklärung der anschließenden Strecke durch den Stationsbeamten weiterzufahren, war dem Lokomotivführer durch § 16 Abs. 1 seiner Dienstanweisung verboten, wäre auch auf dieser Strecke wegen der eigentümlichen Verhältnisse besonders leichtsinnig gewesen. Inzwischen fanden sich die streckenkundigen Begleiter wieder ein und die Unfahrbarkeit der gesperrten Linie wurde bald darauf aufgehoben.

Welche Lehren bietet dieser Fall für die Zukunft?

Wird es nicht zweckmäßig sein, das Personal der Lokomotivwechselstationen auf allen benachbarten Strecken nach und nach ortskundig zu machen und es darin zu erhalten, damit *stets* Aushilfe zur Hand ist? Sodann müßten bei jeder längeren Streckensperrung *sofort* auch die benachbarten Lokomotivstationen von der Dauer der etwa nötigen Umlenkung Kenntnis erhalten, damit sie für genügenden Vorrat streckenkundiger Begleiter sorgen und die nicht kundigen Personale vorteilhaft ausnutzen könnten. Das ist zumal für den Nachtdienst von großer Wichtigkeit, denn ein nicht ganz erfahrener streckenkundiger Begleiter könnte bei aller Vorsicht des Lokomotivführers doch mal Unheil anrichten. Eine fernere Frage: Wie weit darf man den streckenkundigen Begleiter für seine Tätigkeit verantwortlich machen? Wäre es nicht erwünscht, diese Frage in den Dienstanweisungen ausführlicher zu behandeln, als es bisher geschehen ist? Vielleicht beschäftigen sich auch andere Fachgenossen mit dieser Angelegenheit und tauschen ihre Erfahrungen in dieser Zeitung aus.

Zum Schluß möchte ich noch erwähnen, daß ich bei einigen mir bekannt gewordenen Unfällen die Empfindung hatte, als wäre der betreffende Lokomotivführer entweder überhaupt nicht oder wenigstens nicht hinreichend streckenkundig gewesen. Denn wenn ein Lokomotivführer am schönen und nicht heißen hellen Sommertage einen Unfall dadurch verursacht oder wenigstens mitherbeiführt, daß er ungefähr fast 2 km lang im unrichtigen, nämlich in dem neben seinem Fahrgleis der viergleisigen Hauptbahn laufenden Anschlußgleis fährt und schließlich einen Prellbock überrennt, so muß man, wenn man nicht bodenlosen Leichtsinn oder träumerisches Hindösen annehmen will, fast auf die Vermutung kommen, daß der Betreffende von seiner Fahrordnung keine Ahnung hatte, also eben nicht genügend streckenkundig war, oder aber überhaupt nicht Umschau gehalten hat.

Der zweite ähnliche Fall ereignete sich zwar bei Nacht, indem der Zug wieder anstatt auf der eingleisigen Nebenbahn zu bleiben ebenso wie im ersten Fall bereits vom Bahnhof ab im Anschlußgleis fuhr und schließlich nach über 3 km Fahrt auf einige im Anschluß stehende Wagen aufrannte. Hier stieg das Anschlußgleis noch dazu stark an, während die Stammbahn annähernd in der Wagerechten weiterlief.

In beiden Fällen gab es erheblichen Schaden an Betriebsmitteln, doch erlitten die unaufmerksamen Beamten wunderbarerweise keine bedeutende Schädigung ihrer Gesundheit.

Wäre es hiernach nicht von Nutzen, bei Unfällen die Untersuchung auch darauf auszudehnen, ob der beschuldigte Beamte genügend streckenkundig war? Oder wäre es nicht an der Zeit, alle im Lokomotivdienst verwendeten Beamten auf ihre Streckenkundigkeit hin zu prüfen, bevor man sie selbstständig eine bestimmte Strecke befahren läßt? P.

Zollabfertigung und Bahnbetrieb.

In dem diese Überschrift tragenden Aufsatz des Herrn Dieckmann in Nr 99 S. 1503 ff. Jahrg. 1902 d. Ztg. war u. a. gesagt worden, daß das für die Reisenden so bequeme Verfahren der zollamtlichen Gepäckrevision im Zuge selbst durch mitfahrende Zollbeamte nur bei Durchgangswagen, nicht bei Abteilwagen ausführbar sei. Mit Bezug hierauf geht uns von Herrn Redenbacher, Sekretär der Handels- und Gewerkekammer für Schwaben und Neuburg, folgende Zuschrift zu:

„Es ist meines Erachtens keineswegs notwendig, da, wo die Zollrevision nicht während der Fahrt durch mitfahrende Beamte ausgeführt werden kann, das Gepäck auf den Revisionsstationen nur in den hierzu bestimmten Revisionsräumen zu revidieren, und es ist auch bei durchgehenden Zügen mit *Abteil*wagen sehr wohl möglich, dieses an der deutschen Zollgrenze allerdings noch übliche Verfahren durch ein anderes zweckmäßigeres zu ersetzen. Das gewöhnliche Handgepäck der Reisenden kann nämlich ebensogut wie in besonderen Revisionsräumen auch in den Abteilen der Eisenbahnwagen revidiert werden, wie dies — um nur meine eigenen Reiseerinnerungen anzuführen — z. B. in Holland beim Übertritt über die deutsch-holländische Grenze, in Belgien bei Überschreitung der holländisch-belgischen Grenze und in Österreich sowohl beim Eintritt von Deutschland wie von Italien aus geschieht. Dieses Verfahren ist nicht nur für die Reisenden viel angenehmer, sondern auch für rasche Abfertigung der durchgehenden Züge bedeutend förderlicher, weil die Zeit, welche man in Deutschland für Verbringung der Gepäckstücke aus dem Zuge in die Revisionsräume und wieder aus diesen in die Eisenbahnwagen braucht, erspart wird. Daß es auch für die Zollverwaltung die genügende Sicherheit bietet, dürfte durch das Beispiel der anderen Staaten, welche dieses Verfahren bereits eingeführt haben, zur Genüge erwiesen sein. Durch das bei uns übliche Verfahren dagegen wird der Zweck der über die Landesgrenze durchgehenden Personenwagen, nämlich den Reisenden das Umsteigen und insbesondere die Beförderung des Handgepäcks von einem Wagen in einen anderen zu ersparen, fast vollständig vereitelt.

Es wäre daher dringend zu wünschen, daß auch bei uns in Deutschland recht bald dieses einem veralteten bureaukratischen System entsprungene Verfahren beseitigt und durch das in unseren Nachbarstaaten bereits eingeführte Verfahren der Zollrevision in den Abteilen der durchgehenden Wagen ersetzt wird."

Betriebslängen der zu den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1903 gehörigen Strecken.

Am 1. Januar d. J. gehörten dem Verein 74 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:
a) 46 deutsche Eisenbahnverwaltungen (hierunter 21 Eisenbahndirektionen der preußisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft),
b) 20 österreichisch-ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Zentralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 1 belgische Verwaltung (Chimay-Eisenbahn),
f) 1 rumänische Verwaltung (rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 russisch-polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Außerdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene Neben- und Schmalspurbahnen, sowie die Nord-Friesische Lokalbahn mit einer Betriebslänge von zusammen 1006,39 km an den Vereinseinrichtungen teil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesamtausdehnung von 93 737,04 km.

Hiervon kommen auf:

1. a) die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen	32 137,05 km
b) die bayerischen (einschl. pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	6 622,91 „
c) die sächsische Staatseisenbahnverwaltung	3 155,01 „
d) die württembergische Staatsbahnverwaltung	1 901,08 „
e) die badische Staatseisenbahnverwaltung	1 657,53 „
f) die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	1 873,21 „
g) die Verwaltungen der übrigen deutschen Staats- und Privateisenbahnen	3 638,75 „
die deutschen Verwaltungen zusammen	50 985,54 km
2. österreich-ungarische Verwaltungen (k. k. österreichische Staatsbahnen 11 606,02 km, königlich ungarische Staatseisenbahnen 14 456,56 km)	35 986,29 „
3. bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	104,33 „
4. niederländische Verwaltungen	2 844,38 „
zu übertragen	89 920,54 km
Übertrag	89 920,54 km
5. die luxemburgische Verwaltung	186,54 „
6. die belgische Verwaltung	59,11 „
7. die rumänische Verwaltung	3 078,56 „
8. die russisch-polnische Verwaltung	492,29 „
Gesamtbetriebslänge	93 737,04 km

Da der Verein mit einer Länge von 92 125,71 km Eisenbahnen in das Jahr 1902 eingetreten ist, so ist in dem verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1611,33 km gewachsen. An diesem Zuwachs sind die deutschen Verwaltungen mit 1006,69 km oder 62,48 %, die österreichisch-ungarischen Verwaltungen mit 582,53 km oder 36,15 % und die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen mit 22,11 km oder 1,37 % beteiligt.

Die Betriebslänge der Vereinsbahnen hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die mehr als das 2¼-fache des Umfangs des Erdäquators (40 075 km) und fast ein Viertel der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) beträgt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **In der Etatsrede des preußischen Finanzministers,** welche die Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. d. M. ausfüllte, spielten die Eisenbahnfinanzen eine bedeutende Rolle. Gleich im Anfang betonte Freiherr v. Rheinbaben, daß das Jahr 1901 mit dem erwarteten Fehlbetrag von 37 500 000 ℳ. gegen den Etat abgeschlossen habe. Die Hauptursache dieses ungünstigen Ergebnisses liege in dem Rückgang der Eisenbahnüberschüsse, der die Summe von rund 58 000 000 ℳ. erreicht habe, und zwar sei im Jahre 1901 eine Mindereinnahme von 82 000 000 ℳ. hervorgetreten, der eine Minderausgabe von 24 000 000 ℳ. gegenüberstehe. Was das laufende Etatsjahr 1902 angehe, so werde sich nach der jetzigen natürlich noch sehr unsicheren Schätzung bei den Eisenbahneinnahmen ein Fehlbetrag von 68 000 000 ℳ. gegen den Etatsansatz von 1901 und ein solcher von 43 500 000 ℳ. gegen 1902 ergeben.

Der Minister kam dann zunächst auf das Extraordinarium der Eisenbahnen für 1902 zu sprechen. Mit voller Absicht habe die Staatsregierung im Jahre 1902, wo man mit einer allgemeinen Depression auf wirtschaftlichem Gebiete zu kämpfen hatte, wo eine allgemeine Arbeiterentlassung bevorstand, die Bautätigkeit des Staates gesteigert, soweit sie konnte. „Wir haben die Bautätigkeit nicht nur nicht eingeschränkt, sondern sie überall rege gehalten und dadurch Projekte fertig gemacht, welche sonst liegen geblieben wären, in der Hoffnung, die Zustimmung des Hauses zu erhalten dafür, daß wir die Bauraten überschritten haben. Daraus ergibt sich ein Mehrbedarf von 5 000 000 ℳ.“

Zum Etat 1903 übergehend, pries der Minister die Weisheit seines Amtsvorgängers v. Miquel, der durch die starke Dotierung des Dispositionsfonds der Eisenbahnen, durch die ordentliche und außerordentliche Schuldentilgung in den guten Jahren „latente Reserven“ geschaffen habe, die es nun zuließen, daß man für 1903 das Extraordinarium doch reich dotieren konnte. Dieses betrage bei der Eisenbahnverwaltung 91 000 000 ℳ. und sei mit voller Absicht so hoch normiert worden, wie im Jahre 1902; denn das seien Anlagen werbender Art.

Sich zum Ordinarium des jetzt vorgelegten Etats wendend, sagte der Minister etwa folgendes: Das Schmerzenskind auch des neuen Etats seien die Eisenbahnen mit ihrem Minderüberschuß von 47 000 000 ℳ. Die Mindereinnahme von 37 500 000 ℳ. rühre ausschließlich aus dem Güterverkehr her. Der Betriebskoeffizient habe sich von 1896/97 bis 1902 von 54 auf 63,37 % gesteigert. Mit dem Rückgange der Einnahmen müssen auch die Ausgaben zurückgehen, aber die letzteren lassen sich nicht in dem Maße einschränken, wie die Einnahmen zurückgehen. Dieser Rückgang habe seine Wirkung auch auf die Höhe der allgemeinen Staatsverwaltungsausgaben nicht verfehlt; der Beitrag der Eisenbahnen zu den allgemeinen Staatsausgaben sei von 1901 bis 1903 von 185 000 000 ℳ. auf 107 000 000 ℳ. zurückgegangen. Trotzdem sei bei Bemessung der Betriebsausgaben der Eisenbahnverwaltung die gebotene Rücksicht auf Verbesserung des Betriebsdienstes selbstverständlich nicht außer Acht gelassen worden, auch wenn sie Mehrausgaben erforderten. Infolge der Umgestaltung der Organisation der Verwaltung hat sich für gewisse Beamtenkategorien eine allgemeine Verlängerung der Zeit der diätarischen Beschäftigung ergeben; der Etat suche diesem Übelstande dadurch zu begegnen, daß einige hundert neue Stellen ausgebracht seien. Auf neue Gehaltsaufbesserungen habe man indessen nicht eingehen können. Die Gehaltsaufbesserungen des letzten Jahrzehnts hätten allein eine jährliche Mehrausgabe von 84 000 000 ℳ. auferlegt.

Trotz der ungünstigen Lage sei das Extraordinarium der Eisenbahnen in der vollen Höhe des Vorjahres belassen. „Wir gehen von dem Prinzip aus, daß neue Anlagen mit Hilfe von Anleihen geschaffen werden dürfen, daß aber alle Ergänzungen und Verbesserungen bestehender Anlagen aus den laufenden Etatsmitteln gedeckt werden müssen. Mit Ausgaben, die das Heute erzeugt, darf man nicht das Morgen belasten. Das Extraordinarium der Eisenbahnen übermäßig einzuschränken, war einmal deshalb nicht zweckmäßig, weil wir den eisenbahntechnischen Rücksichten genügen mußten, und zweitens deshalb, weil wir Arbeitsgelegenheit schaffen wollten. Dem Bedürfnis des Verkehrs hat ja die Eisenbahnverwaltung seit jeher zu genügen gesucht, das zeigt am besten die ungeheure Steigerung in den Ausgaben für Betriebsmittel, die seit 1894/95 von 34 000 000 ℳ. auf 94 000 000 ℳ. gewachsen sind. Wenn man in so ungünstiger wirtschaftlicher Lage einen Etat vorzubereiten hat, so besteht begreiflicherweise der Wunsch, das Defizit möglichst herabzudrücken. So trat die Versuchung an mich heran, entweder die Ausgaben im Extraordinarium auf Anleihen zu übernehmen oder das Extraordinarium zu schwächen. Ich habe weder den einen noch den anderen Weg beschritten. Vom Standpunkt der Staatsfinanzen wie der Sicherheit des Dienstes wäre das verwerflich. Die jetzige Praxis ist das festeste Fundament unseres Etats, und übermäßige Einschränkungen, namentlich Versagung der Mittel zur Ergänzung der Betriebseinrichtungen, wären vom Standpunkt der Eisenbahnen wie der Industrie und der Staatsfinanzen in gleicher Weise vom Übel. Die Industrie muß mit einer gewissen Stetigkeit rechnen können. Gerade die früheren Schwankungen haben eine Industrie hervorgerufen, die dann notleidend wurde, als die Konjunktur wieder zurückging.“

Der Minister erwähnte dann die Verstärkung des Oberbaus auf den Schnellzugstrecken und die Vermehrung des Fuhrparks. Besonders wichtig war, was er über die Schaffung eines Ausgleichsfonds gegenüber den schwankenden Überschüssen der Eisenbahnverwaltung sagte. „Ich habe“, so führte der Minister aus, „durch die vorjährige Rede des Freiherrn v. Zedlitz veranlaßt, den Gedanken, ob es nicht zweckmäßig wäre, für die Eisenbahnverwaltung einen speziellen Ausgleichsfonds zu schaffen, eingehend erwogen, und je länger ich mich mit dieser Idee beschäftigt habe, umsomehr bin ich von der Notwendigkeit ihrer Durchführung überzeugt worden. Unser ganzer Etat wird durch die Schwankungen in den Überschüssen der Eisenbahnen in der ungünstigsten Weise beeinflußt. Der Fonds soll den Zweck haben, Jahre des Überflusses und des Mangels auszugleichen. Wir müssen also, wenn wieder bessere Jahre kommen, die Mehrüberschüsse benutzen, um einen solchen Fonds herzustellen, vielleicht in Höhe von etwa 200 000 000 ℳ. Die Bildung dieses Fonds würde dahin führen, daß die Eisenbahnverwaltung selber ein größeres Interesse gewinnt, richtig und vorsichtig ihre Einnahmen zu schätzen und alles zu tun, um ihre eigenen Verhältnisse günstiger zu gestalten, denn es liegt ja in der Natur der Sache, daß die einzelnen Verwaltungen ein viel größeres Interesse haben, zunächst sich selbst zu stärken, als die allgemeine Staatskasse.“

— **Die preußische Thronrede,** mit der am 13. d. M. der Landtag eröffnet wurde, äußert sich über die Eisenbahnangelegenheiten in folgenden Sätzen:

„Vom wirtschaftlichen wie vom Standpunkt einer fürsorgenden Finanzpolitik erschien es ferner nicht ratsam, den großen Betriebsverwaltungen die Mittel zu versagen, die zu einer ordnungsmäßigen Ergänzung ihrer Einrichtungen erforderlich sind. Namentlich erachtet es die Staatsregierung für ihre

Pflicht, auch in den Zeiten ungünstiger Abschlüsse mit der betriebssicheren Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen und der regelmäßigen Ergänzung des Fuhrparks nicht zurückzubleiben. Die Bewilligung der hierzu erforderlichen Mittel wird die Staatsregierung zugleich in den Stand setzen, die Arbeitsgelegenheit im Lande zu vermehren.

Zum Ausbau des Staatseisenbahnsystems durch Erwerb mehrerer Privateisenbahnen, zur Erweiterung des Staatsbahnnetzes und zur Förderung der Kleinbahnunternehmungen sind größere Mittel vorgesehen.

Der Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der in den staatlichen Betrieben beschäftigten Arbeiter und der gering besoldeten Beamten ist mit Ihrer Zustimmung wiederholt besondere Fürsorge gewidmet worden. Da das Bedürfnis unverändert fortbesteht, wird von Ihnen in einem neuen Gesetzentwurf ein weiterer Kredit zu gleichem Zweck erbeten werden."

— **Weiterbeförderung von Gütern mit Kleinbahnen.** In einem dieserhalb ergangenen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahndirektionen wird bemerkt, daß bei der Weiterbehandlung der auf den Eisenbahnübergangsstationen nach Kleinbahnen ankommenden, für Empfänger im Verkehrsgebiete der letzteren bestimmten Güter nach den erstatteten Berichten sehr verschieden verfahren wird. Soweit nicht bereits auf Grund der Tarife eine direkte Abfertigung nach einzelnen Kleinbahnstationen erfolgt, hat sich indessen fast überall die Übung herausgebildet, auch solche Güter, deren Frachtbriefe nicht den im § 27 (VI) der allgemeinen Abfertigungsvorschriften vorgesehenen Vermerk „Zur Weiterbeförderung mit der Kleinbahn nach . . . ." tragen, der Kleinbahn in mehr oder weniger großem Umfange zur Weiterbeförderung zu übergeben.

Eine weitgehende Anwendung dieses Verfahrens ist den Eisenbahnen durch die Bestimmung im § 68⁴ der Verkehrsordnung gestattet, liegt im finanziellen Interesse der Kleinbahnen und bietet zudem im allgemeinen den Vorteil der möglichst schnellen Zuführung des Gutes an den Empfänger, der Beschleunigung des Wagenumlaufs und der Räumung der Güterböden sowie der Ersparung von Schreibwerk (Benachrichtigungen). Der Herr Minister will sich daher damit einverstanden erklären, daß Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen und lebende unbegleitete Tiere, auch wenn der Frachtbrief den Weiterbeförderungsvermerk (§ 27 [VI] Allg. Abf.-V.) nicht enthält, sofern Absender, Empfänger oder deren Beauftragte rechtzeitig nicht anderes verfügen, in der Regel ohne Benachrichtigung der Empfänger den Kleinbahnen zur Weiterbeförderung übergeben werden. Ausnahmen von dieser Regel treten ein, wo sie nach den örtlichen Verhältnissen und im Interesse des Publikums angezeigt erscheinen. Beispielsweise werden solche Güter zu avisieren sein, deren Empfänger in der Nähe der Eisenbahnübergangsstationen ihren Wohnsitz haben und von hier aus vorteilhafter beziehen können, als von einer Kleinbahnstation: ferner solche Güter, deren Ausladung auf der Kleinbahnstation mangels geeigneter Ladevorrichtungen Schwierigkeiten begegnen würde. Auch wird es sich bei schmalspurigen Kleinbahnen empfehlen, Güterladungen, die bei der Umladung Gewichts- oder Güteverlusten sowie Beschädigungen besonders ausgesetzt sind, ferner Ladungen unbegleiteten Kleinviehs sowie Großvieh in Einzelsendungen ohne Begleitung zunächst den Empfängern zu avisieren und deren Verfügung abzuwarten. — Endlich ist zu beachten, daß die Weiterbeförderung der Güter mit der Kleinbahn auf Grund des § 68⁴ E.-V.-O. nur dann zugelassen ist, wenn die Beförderung nach dem Bestimmungsorte selbst und nicht etwa, bei seitwärts der Kleinbahn gelegenen Bestimmungsorten, nur bis in die Nähe derselben stattfindet.

Der Minister beauftragt hiernach die königlichen Eisenbahndirektionen, die Verhältnisse bei den einzelnen Übergängen zu prüfen, das Geeignete anzuordnen und für ausreichende öffentliche Bekanntgabe und dauernden Anschlag auf den betreffenden Übergangs- und den Kleinbahnstationen Sorge zu tragen. In der Bekanntmachung ist darauf hinzuweisen, daß Empfänger, welchen die getroffenen Anordnungen nicht zusagen, durch eine schriftliche Mitteilung an die Eisenbahnübergangsstationen anderes ein- für allemal oder rechtzeitig für den Einzelfall verfügen können. — Im übrigen verbleibt es bei der Bestimmung des § 27 VI Allg. Abf.-V., wonach der Absender, wenn die Zuführung durch die Kleinbahn gewünscht wird, grundsätzlich den Vermerk „Zur Weiterbeförderung mit der Kleinbahn nach . . . ." in den Frachtbrief eintragen muß.

— **Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit für Lokomotiven.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten weist darauf hin, daß die nach § 8 (1) der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands und nach § 10 (1) der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands für Lokomotiven festzusetzende größte Geschwindigkeit unter Beachtung des § 37 der Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands bestimmungsmäßig dem Minister vorbehalten ist.

Die Anträge auf Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit neuer Lokomotivgattungen sind im allgemeinen vom Lokomotivausschuß, in besonderen Fällen von der mit dem Bau eigenartiger Lokomotiven betrauten Eisenbahndirektion zu stellen. Sollte die hiernach zunächst festgesetzte Höchstgeschwindigkeit im Betriebe sich für den sicheren Gang der Lokomotiven als zu hoch oder zu niedrig erweisen, so sind von den Eisenbahndirektionen, denen die Lokomotiven zugeteilt sind, begründete Anträge auf Abänderung der Höchstgeschwindigkeit an den Minister zu richten, die als zu hoch erkannte Geschwindigkeit jedoch bis zur erfolgten Entscheidung angemessen herabzusetzen. Anträge auf Erhöhung der Geschwindigkeit sind nur zu stellen, wenn ein wirkliches Verkehrsbedürfnis vorliegt. Im weiteren Verlauf des Erlasses wird dann die Höchstgeschwindigkeit für die in der letzten Zeit gebauten Heißdampflokomotiven im einzelnen festgesetzt.

— **Anwendung von Hemmschuhen und Gleisbremsen im Verschiebedienst.** Nach einem dieserhalb ergangenen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten unterliegt es nach den dem Minister erstatteten Berichten keinem Zweifel, daß die Anwendung gut gebauter Hemmschuhe und Gleisbremsen für die Handhabung des Verschiebedienstes von Vorteil ist, und daß sich namentlich die Zahl der Wagenbeschädigungen durch die Anwendung der Gleisbremsen ganz erheblich herabmindern läßt. Wegen der Verschiedenheit in den einberichteten Kosten der Hemmung eines Wagens werden die Eisenbahndirektionen aber beauftragt, die Angaben der Kosten nochmals auf ihre Richtigkeit zu prüfen und sowohl die Kostenangaben wie die Angaben über die Zahl der Versager und die Verminderung der Wagenbeschädigungen durch die weiterhin bis Ende des Jahres 1902 gesammelten Erfahrungen zu ergänzen.

— **Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen im direkten Verkehr mit schmalspurigen Nebenbahnen.** Zur Beseitigung von Zweifeln über die Frachtberechnung bei den von Schmalspur- oder Vollspurbahnen übergehenden Gütern solcher Ausnahmetarife, deren Anwendung von der Ausnutzung des Ladegewichts der gestellten Wagen abhängig ist, bestimmt der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlaß vom 6. d. M., daß in die direkten Gütertarife mit schmalspurigen, nicht mit Rollböcken betriebenen Privatnebenbahnen unter Abschnitt II B. 3 (Ausnahmetarife) als Absatz 3 folgende Bestimmung aufgenommen wird: „Im Verkehr von schmalspurigen Nebeneisenbahnen wird bei Ausnahmetarifen, deren Anwendung an die Ausnutzung des Ladegewichts der gestellten Wagen gebunden ist, das Ladegewicht der bei der Umladung gestellten vollspurigen Wagen der Frachtberechnung zugrunde gelegt." — Bei den betreffenden Ausnahmetarifen ist im Abschnitt II. F. auf diese Bestimmung zu verweisen. Zur Vermeidung von Härten, die damit verbunden sind, daß auf der Staatsbahnübergangsstation zur Umladung Wagen mit einem höheren Ladegewicht gestellt werden, als auf der Abgangsstation der Schmalspurbahn verwendet war, ist bei der Wagengestellung den Bedürfnissen und Wünschen der schmalspurigen Nebenbahnen möglichst Rechnung zu tragen und zwecks zuverlässiger Frachtberechnung auf der Versandstation namentlich darauf hinzuwirken, daß bereits die Versand- und nicht, wie vielfach gegenwärtig, die Umladestation der Nebenbahn die Wagenbestellung bei der Staatsbahnübergangsstation besorgt. Im letzteren Falle ist die Zusatzbestimmung VII zu § 33 der allgemeinen Abfertigungsvorschriften sinngemäß anzuwenden. Die darin vorgeschriebene Benachrichtigung des Absenders wird der Schmalspurbahn zu überlassen sein. — Bei Sendungen im direkten Verkehr nach schmalspurigen Nebenbahnen ist für die Frachtberechnung nach den bezeichneten Ausnahmetarifen das Ladegewicht der auf der vollspurigen Abgangsstation gestellten Wagen maßgebend.

— **Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft.** Die Aktionäre der Bahn werden zu einer am 7. Februar d. J. in Kiel stattfindenden außerordentlichen Generalversammlung eingeladen, deren Tagesordnung folgenden Punkt enthält: Beschlußfassung über den Abschluß eines Vertrages mit der preußischen Staatsregierung, betreffend den Übergang des Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat und über Auflösung der Gesellschaft im Falle des endgültigen Abschlusses dieses Vertrages.

— **Die Sonderbestimmungen für die Beförderung von Gütern auf den bayerischen Lokalbahnen** werden mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums hinsichtlich des Verfahrens bei Ablieferung von Transporten auf den mit Bediensteten nicht besetzten Ladestellen für den öffentlichen Wagenladungsverkehr durch Aufnahme der nachfolgenden vom 1. März d. J. ab gültigen neuen Zusatzbestim-

mungen ergänzt: „An die mit Personal nicht besetzten öffentlichen Ladestellen werden ankommende Wagenladungen erst dann verbracht, wenn der zugehörige Frachtbrief bei der die Ladestelle mitbedienenden Güterabfertigungsstelle vom Empfänger ausgelöst und das Gut angenommen ist; die Beförderung der Sendung nach der Ladestelle erfolgt sodann mit dem auf die Auslösung des Frachtbriefes nächstfolgenden, hierzu geeigneten Zuge. Die Zeit, während der die Wagenladung auf der vorgelegenen Station bis zur Auslösung des zugehörigen Frachtbriefes und Annahme des Gutes zurückgehalten werden muß, wird der Lieferfrist zugeschlagen und bei der Berechnung der tarifmäßigen Entladefrist miteinbezogen.“

— **Beförderung von ausländischen rohen Häuten und Fellen.** Da unter den genannten Frachtgütern, besonders unter jenen überseeischer Herkunft, sich hin und wieder solche befinden, die von milzbrandkranken Tieren stammen und durch solche Häute der Milzbrand auf Menschen und Tiere übertragen werden kann — sei es durch unmittelbare Berührung der Häute und Felle selbst oder durch den beim Ver- bezw. Abladen sich entwickelnden Staub —, so hat die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen sich veranlaßt gesehen, Maßnahmen zur Minderung der Ansteckungsgefahr zu treffen. Sie hat dementsprechend angeordnet, daß die zur Lagerung, Verladung und Beförderung von rohen Häuten benutzten Güterhallenplätze, Rampen und Wagen nach jedesmaligem Gebrauche mit Wasser gründlich gereinigt und in angemessenen Zwischenräumen mit Chlorkalkmilch desinfiziert werden. Da in der Regel der Krankheitsstoff durch Hautabschürfungen, Wunden an Händen, im Gesicht usw. in den menschlichen Körper gelangt, wird dem mit den Rohhäuten beschäftigten Personal aufs eindringlichste eingeschärft, nach jedesmaliger Beendigung der Arbeit sowohl Gesicht, Arme und Hände wie auch Kopf- und Barthaare gründlichst zu reinigen; ferner wird demselben empfohlen, falls nach Arbeiten mit Rohhäuten an den genannten Körperteilen oder Stellen anfangs kleine, bald größer werdende dunkle, schmerzhafte Bläschen oder Beulen entstehen sollten, sich sofort in ärztliche Behandlung zu begeben, da jede Vernachlässigung schwere Gefahren im Gefolge haben könne.

— **Österreichische Fahrkartensteuer auf Freifahrtausweise für die in Böhmen gelegenen Strecken der sächsischen Staatsbahnen.** Nach § 12 des österreichischen Gesetzes vom 19. Juli 1902, betr. die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransport auf Eisenbahnen, unterliegen Ausweise zur freien Fahrt, deren Gültigkeit am 1. Januar d. J. oder später beginnt, einer von den Freifahrtscheininhabern zu entrichtenden Stempelgebühr, wenn nicht nach dem Gesetz Befreiungsgründe vorliegen. Die hinsichtlich der auf österreichischem Gebiet gelegenen, von der sächsischen Staatsbahn betriebenen Strecken Zittau-Reichenberg und Niedergrund-Tetschen/Bodenbach bestehenden Staatsverträge zwischen Sachsen und Österreich boten keine Handhabe, zu verhindern, daß das Gesetz auch auf die von der sächsischen Staatsbahn für diese Strecken ausgestellten Freifahrtausweise Anwendung erleidet. Die für solche Ausweise zu entrichtende Gebühr beträgt bei einer einmaligen Fahrt oder bei einer Hin- und Rückfahrt in III. Wagenklasse 0,50 Kr., in II. Klasse 1 Kr. und in I. Klasse 2 Kr., für Freifahrtkarten zu wiederholten Fahrten 5 Kr. in III., 10 Kr. in II. und 20 Kr. in I. Wagenklasse. Die Entrichtung der Gebühr hat bei der erstmaligen Benutzung des Ausweises auf einer der steuerpflichtigen Strecken zu geschehen und zwar dadurch, daß der Inhaber österreichische Stempelmarken in dem fälligen Betrage auf den Ausweis aufzukleben hat, die sodann bei einer Fahrkartenausgabe jener Strecken mittels bahnamtlichen Aufdruckes zu entwerten sind.

Befreit von der Gebührenentrichtung sind solche Freifahrtausweise, die a) auf Gesetzen, allgemeinen Verordnungen oder konzessionsmäßigen Verpflichtungen beruhen, b) von den Bahnverwaltungen den eigenen Bediensteten einschl. der Arbeiter sowie deren Familienangehörigen oder den Bediensteten fremder Verkehrsanstalten erteilt werden, c) auf Grund der vom Eisenbahnminister erlassenen oder genehmigten Dienstvorschriften der Bahnverwaltungen aus öffentlichen oder eisenbahndienstlichen Rücksichten oder wegen Armut oder endlich für gemeinnützige Zwecke gewährt werden. Liegt ein solcher Befreiungsgrund vor, so müssen die Ausweise, wenn sie gebührenfrei behandelt werden sollen, einen darauf abzielenden Vermerk enthalten, da sonst die für die Fahrkartenprüfung bestellten Eisenbahnorgane für Entrichtung der festgesetzten Gebühren von den Freifahrtscheininhabern besorgt sein müssen.

— **Ermsthalbahn.** Am 30. d. M. findet in Urach (Württemberg) eine außerordentliche Generalversammlung der Gesellschaft statt, auf deren Tagesordnung sich folgende Punkte befinden: Bericht des Vorstandes und Aufsichtsrats über die mit dem Staat gepflogenen und schwebenden Verhandlungen wegen Veräußerung der Bahn an den Staat; Ermächtigung des Aufsichtsrats zum Abschluß eines Veräußerungsvertrags. Beschluß über Auflösung der Gesellschaft für den Fall des Zustandekommens des Veräußerungsvertrags.

— **Über die Beleuchtung der Eisenbahnwagen** bringt die Deutsche Verkehrszeitung einen Aufsatz, der die in dieser Beziehung gemachten Fortschritte seit dem Jahre 1844, wo ein Erlaß des Königs Friedrich Wilhelm IV. zuerst die Erleuchtung der Nachtzüge vorschrieb, schildert. Von der anfänglichen Kerzenbeleuchtung ist man bald zur Rübölbeleuchtung und seit dem Jahre 1870 zur Gasbeleuchtung übergegangen. Nachdem die Beleuchtung mit reinem Acetylen sich wegen der damit verbundenen Feuergefahr als untunlich erwiesen hatte, verwendet die preußische Eisenbahnverwaltung bekanntlich ein aus 75 % Fettgas und 25 % Acetylen bestehendes Mischgas, dessen Leuchtkraft diejenige des gewöhnlichen Fettgases um das dreifache übersteigt. Inzwischen hat die Reichspostverwaltung sich seit dem Jahre 1893 bemüht, die elektrische Beleuchtung für ihre Wagen nutzbar zu machen. Der reine Akkumulatorenbetrieb, mit dem man es zunächst versuchte, ließ zwar in bezug auf die Wirkungen nichts zu wünschen übrig, aber die Anwendung ist mit vielen Schwierigkeiten verbunden und namentlich ist die Auswechslung der Batterien sehr umständlich und erfordert meist besondere Arbeitskräfte. In größerer Ausdehnung konnte daher die elektrische Beleuchtung erst Verwendung finden, als es gelang, durch eine am Wagenuntergestell aufgehängte Dynamomaschine die zur Beleuchtung notwendige Elektrizität zu erzeugen. Zwei in dieser Art nach dem System Stone ausgerüstete Bahnpostwagen verkehren seit Januar 1901 zwischen Berlin und Cöln und zwischen Berlin und Hamburg und haben tadellose Ergebnisse geliefert. Während des Aufenthalts auf den Stationen, wo die Dynamomaschine aussetzt, wird der Strom bekanntlich durch Akkumulatoren geliefert, die inzwischen während der Fahrt geladen sind. Jetzt läßt die Reichspostverwaltung 18 Wagen nach diesem System ausrüsten, aber schon entsteht ihm durch eine andere, von der preußischen Eisenbahnverwaltung auf den Linien Berlin-Altona-Kiel und Berlin-Saßnitz erprobte Einrichtung ein Wettbewerb. Bei dieser Einrichtung befindet sich nach einem vom Geheimen Oberbaurat Wichert gehaltenen Vortrage (s. Nr 35 S. 572 Jahrg. 1902 d. Ztg.) auf der Lokomotive eine Nebenschluß-Dynamomaschine, die durch eine de Lavalsche Dampfturbine angetrieben wird. Von den Klemmen der Dynamomaschine gehen die beiden Hauptleitungen ab; diese werden durch Stöpselverbindungen von Wagen zu Wagen durch den ganzen Zug geführt. In jedem Wagen ist parallel mit der Dynamo zwischen den Hauptleitungen eine Batterie eingeschaltet; die Stromkreise für die Lampen gehen von den Schienen eines in jedem Wagen befindlichen Schaltbrettes ab. Durch die Einschaltung von Widerständen vor jeder Glühlampe wird der Lampenstrom ständig erhalten. Solange die Lokomotive mit dem Zuge verbunden ist, wird der erforderliche elektrische Strom durch die Dynamo geliefert; die in jedem Wagen befindliche Batterie tritt nur dann in Wirksamkeit, wenn die Dynamo nicht geht oder die Lokomotive vom Zuge abgekuppelt ist. Hierin liegt, neben dem Vorhandensein nur einer Dynamomaschine für den ganzen Zug, der wesentlichste Unterschied zwischen diesem System und dem Stoneschen. Bei jenem kann also, auch wenn der Zug hält, sofern die Lokomotive mit ihm verbunden ist, die zur Beleuchtung erforderliche elektrische Kraft, ebenso wie während der Fahrt, von der Dynamomaschine entnommen werden, während bei dem Stoneschen System für die Dauer der Haltezeit des Zuges der Strom stets aus den Akkumulatoren entnommen werden muß. Ein mit einer solchen Einrichtung versehener Zug ist auch bereits dem Kaiser vorgeführt worden, wie wir in Nr 89 S. 1351 und Nr 93 S. 1413 Jahrg. 1902 d. Ztg. berichteten.

— **Biertransportwagen für Brasilien.** Auf dem Rangierbahnhof Laim bei München wurden einer Mitteilung der Münchener Allg. Ztg. zufolge vor kurzem zwei neue Biertransportwagen abgesandt, die für eine Brauerei in Sao Paulo in Brasilien bestimmt sind und aus der Münchener Wagenfabrik von J. Rathgeber stammen. Die Einrichtung dieser neuen Biertransportwagen ist die gleiche wie bei den übrigen, nur ist mit Rücksicht auf die klimatischen Verhältnisse in Brasilien auf ganz besonders gute Isolierung der Wände Bedacht genommen worden. Die genannte Firma baut derartige Transportwagen als Spezialität und erfreut sich hierin eines hervorragenden Rufes; sie hat solche außer an zahlreiche süd- und norddeutsche Brauereien auch nach Frankreich, Belgien, Holland, der Schweiz usw. geliefert.

— **Personalnachrichten.** Dem Oberbaudirektor und Ministerialdirektor im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Schroeder ist der Charakter als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat „Exzellenz“ verliehen. — Ernannt sind: der Geheime Baurat und vortragende Rat im Ministerium der

öffentlichen Arbeiten Schürmann zum Geheimen Oberbaurat und der Geheime Baurat Clausnitzer, Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M, zum Oberbaurat mit dem Range der Oberregierungsräte. — Gestorben sind der Baurat z. D. Wüstnei, zuletzt Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts Magdeburg (Wittenberge-Leipzig), und der Eisenbahnverkehrsinspektor Leopold Schmidt, Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion in Meiningen.

Dem technischen Hilfsarbeiter im sächsischen Finanzministerium, Finanz- und Baurat Reichelt ist der Titel und Rang eines Oberbaurats und den Abteilungsvorständen bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Larraß und v. Schönberg der Titel und Rang als Geheimer Baurat sowie dem Bauinspektor Peter in Chemnitz der Titel und Rang als Baurat in der 14. Gruppe der IV. Klasse der Hofrangordnung verliehen.

Österreich.

— Der wirtschaftliche Ausgleich zwischen Österreich und Ungarn. Knapp vor Jahresschluß haben die jahrelangen, mühseligen und aufregenden Verhandlungen der beiderseitigen Regierungen über die Regelung des wirtschaftlichen Verhältnisses der beiden Staaten zu einer Verständigung geführt. Die Vereinbarungen, deren Inhalt bisher noch nicht verlautbart wurde, regeln auch wichtige Fragen des wechselseitigen Eisenbahnverkehrs, und werden wir nicht ermangeln, auf die einschlägigen Bestimmungen der Vereinbarungen zurückzukommen.

— Die staatlichen Investitionen in Osterreich. In Nr 4 S. 51 d. Ztg. wurden bereits die allgemeinen Ausführungen des Schreibens besprochen, womit der Ministerpräsident die Denkschrift des österreichischen Montanvereins in Ansehung der Bestellungen für staatliche Zwecke beantwortet hat. Es erübrigt noch, auf die in diesem Schreiben bezogenen Erläuterungen zurückzukommen, soweit diese einzelne in der Denkschrift gegebene Anregungen von größerer Tragweite betreffen. Unter anderem wurde in der Denkschrift der Wunsch ausgesprochen, daß der normale Bedarf an Ersatzlokomotiven und Ersatzwagen für eine längere Reihe von Jahren festgestellt und vergeben werden möge, daß ferner die Lokomotiven alter Bauart in rascher Folge durch moderne, ökonomisch arbeitende Maschinen ersetzt werden und zu diesem Behufe nötigenfalls ein Anlehen aufgenommen werde. Gegenüber diesen Wünschen wird in den Erläuterungen darauf hingewiesen, daß schon im Staatsvoranschlag für das Jahr ein Programm aufgestellt wurde, nach welchem in den Jahren 1899 bis 1903 für die Erneuerung außer Verkehr gesetzter Fahrbetriebsmittel der österreichischen Staatsbahnen 22000000 Kr bezw. 4500000 Kr. jährlich hätten aufgewendet werden sollen.

Tatsächlich seien aber innerhalb dieser Zeit nur durchschnittlich 3100000 Kr. für Ausscheidung unbrauchbar gewordener Fahrbetriebsmittel bewilligt worden. Dies sei auf die Lage der Staatsfinanzen zurückzuführen, welche die Einstellung höherer Beträge in die Jahresbudgets nicht gestatteten, finde aber eine gewisse Ausgleichung in dem Umstande, daß gemäß dem Investitionsprogramm eine namhafte Fahrparkvermehrung mit neuem leistungsfähigen Material stattfinde.

Nach einem weiteren in der Denkschrift ausgesprochenen Wunsche sollen den Lokomotivfabriken auch größere Ausbesserungs- und Umgestaltungsarbeiten übertragen werden. Dieser Vorgang wird, wie aus den Erläuterungen hervorgeht, bereits versuchsweise geübt. In großem Maße wird ein solcher Vorgang wohl nicht eingehalten werden können, da der Staat seine Werkstätten erhalten und entsprechend ausnutzen müsse, um nicht in Verlegenheit zu kommen, wenn die Verhältnisse der Industrie sich wieder bessern und die Übernahme solcher Arbeiten den Fabriken nicht mehr gelegen sein sollte. Rücksichtlich der nicht an den Staatsbahnen liegenden Fabriken stehen auch die Beförderungskosten der Verallgemeinerung eines solchen Vorganges hindernd entgegen.

Es wird ferner in der Denkschrift angeregt, daß der Fahrpark für die neuen Alpenbahnen schon jetzt in entsprechenden Jahresraten zur Vergebung gelange. In dieser Beziehung ist aus den Erläuterungen zu entnehmen, daß es für die Bestellung dieses Fahrparks zur Zeit an dem nötigen Kredit mangle. Von der Bestellung von Lokomotiven müßte jetzt aber auch deshalb abgesehen werden, weil noch nicht bestimmt werden könne, in welchem Umfange nach dem Ergebnisse der eingeleiteten Studien vom elektrischen Betriebe Gebrauch gemacht werden wird.

Ein weiterer Wunsch betrifft die Beschleunigung des Baues der sichergestellten neuen Haupt- und Nebenbahnen. In dieser Hinsicht wird in den Erläuterungen bemerkt, daß die bezüglichen Arbeiten ohnehin tunlichst gefördert werden, soweit dies ohne übermäßige Belastung des Staates möglich sei.

Außerdem wird in der Denkschrift verlangt, daß die Tarifsätze für Wagen — namentlich bei der Ausfuhr — ermäßigt werden. In dieser Hinsicht ergibt sich aus den Erläuterungen, daß die österreichischen Staatsbahnen für die Ausfuhr von Eisenbahnfahrzeugen von österreichischen Stationen besonders ermäßigte, nach dem Wagengewichte berechnete Frachtsätze gewähren; letztere unterbieten, soweit es sich um Wagen mit nicht zu hohem Eigengewichte handelt (etwa bis zu 7000 kg), die günstigen Frachtsätze der deutschen Bahnen; in jenen Fällen, in welchen diese Ermäßigung nicht ausreiche, werde die Frachtberechnung nach einem Einheitssatze zugestanden, der sich gleichfalls unter jenem der deutschen Bahnen halte.

Dem weiteren in der Denkschrift gestellten Begehren, daß der im Investitionsprogramm für das Jahr 1903 enthaltene Kredit von 1500000 Kr. für die Beschaffung von Hilfsmaschinen und Werkzeugen sofort flüssig gemacht werde, kann, wie in den Erläuterungen hervorgehoben wird, in diesem Umfange nicht entsprochen werden. Dieser Betrag und ähnliche Kreditbeträge für die Jahre 1904 und 1905 seien zum großen Teile für neue oder zu erweiternde Werkstätten bestimmt, weshalb diese Beträge nur nach Maßgabe der bezüglichen Baufortschritte zur Verwendung gelangen können.

Zur Belebung der notleidenden elektrotechnischen Industrie soll nach dem in der Denkschrift ausgesprochenen Wunsche die elektrische Beleuchtung der Bahnhöfe und der Eisenbahnzüge sowie die Ausrüstung der Werkstätten mit elektrischen Kraft- und Beleuchtungsanlagen beschleunigt werden und sollen die für diese Zwecke im Finanzgesetze des Jahres 1903 eingestellten Beträge noch in dem genannten Jahre verwendet werden. Diesem Wunsche will die Regierung nach Möglichkeit entsprechen. Dagegen begegnet das Ansuchen, die früher oder später ohnedies unvermeidlichen Kesselbestellungen und Kesselumgestaltungen schon jetzt zu vergeben, aus technischen und wirtschaftlichen Gründen unüberwindlichen Schwierigkeiten, und können besondere Bestellungen in dieser Hinsicht nicht in Aussicht genommen werden.

In bezug auf das Verlangen, daß alle Brücken- und Hallenbauten, für welche verfassungsmäßig genehmigte Kredite vorliegen, mit größter Raschheit vergeben und in Angriff genommen werden, wie auch andere derartige zur Ausführung reife Arbeiten ausgeführt werden sollen, wird in den Erläuterungen bemerkt, daß schon bisher mit diesen Bestellungen so rasch vorgegangen wurde, als es der Stand der Bauarbeiten und die vorhandenen Kredite nur zuließen. Um der Industrie ein weiteres Entgegenkommen zu betätigen, sei beabsichtigt, rücksichtlich einer Reihe von Brücken, welche erst in den Jahren 1903, 1904 und 1905 benötigt werden und für welche Kredite vorhanden sind, schon demnächst mit den Werken in Verhandlung zu treten. Arbeiten über den Rahmen der vorhandenen Kredite hinaus können jedoch nicht bestellt werden.

Gegenüber dem geäußerten Wunsche, daß auf vielen Hauptstrecken der Staats- und Privatbahnen schwerere Schienen verlegt und zweite Gleise gebaut sowie der Ausbau der unzulänglichen Gleisanlagen in den Stationen rascher in Angriff genommen werde, äußert sich die Regierung dahin, daß diesem Wunsche nur in beschränktem Umfange nähergetreten werden könne. Seit einer Reihe von Jahren werden auf den Staatsbahnen mit schwereren Schienen ausgedehnte Versuche gemacht, welche aber noch nicht abgeschlossen sind. Die Gleiseherstellungen werden, soweit Kredite vorhanden sind, tunlichst beschleunigt werden.

Bei Besprechung der Notwendigkeit, den Wagenfabriken Beschäftigung zuzuwenden, wird in der Denkschrift auch die Anschaffung von Güterwagen mit verstellbarer Spurweite, welche Wagen die Umladung der bezüglichen Güter in den russischen Grenzstationen entbehrlich machen würden, empfohlen. Hierzu wird, wie aus den Erläuterungen hervorgeht, ein Einvernehmen mit den russischen Bahnen angebahnt werden. Übrigens sei die Ansicht, daß die Anschaffung solcher Wagen den Wagenfabriken größere Beschäftigung bringen werde, insofern unrichtig, als diese Wagen nur an Stelle gewöhnlicher Wagen für den österreichisch-russischen Verkehr Verwendung finden könnten und durch die Vermeidung der Umladung eher eine Verminderung als eine Erhöhung des für den österreichisch-russischen Verkehr notwendigen Wagenstandes herbeigeführt werden kann.

— Die Entwicklung der österreichischen Lokalbahnen im Jahre 1902. Im abgelaufenen Jahre wurden 18 Lokal- und Kleinbahnlinien sichergestellt und konzessioniert. Unter den konzessionierten Lokalbahnen befinden sich die die Staatsgarantie genießenden Lokalbahnen Saar - Tischnowitz und Stockerau - Absdorf, ferner die mit einem Staatsbeitrag bedachten Lokalbahnen: Gänserndorf - Gaunersdorf, Grobelno - Rohitsch - Landesgrenze, Tabor - Bechin, Böhmisch Leipa - Steinschönau, Svetla - Kácow und Przeworsk-Bachorz. Zu den konzessionierten Lokalbahnen, denen das Zugeständnis der Betriebskostenstundung für das Vorzugskapital gewährt wurde, gehört die Lokalbahn Janow-

Jaworów. An Kleinbahnen wurden im abgelaufenen Jahre konzessioniert: die Laibacher elektrischen Kleinbahnen, die Kleinbahnen in Marienbad und Oderberg, die Kleinbahnen Linz-Kleinmünchen und Dornbirn-Lustenau sowie die Mendelbahn. Außerdem erfolgte die Neukonzessionierung der Linien der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft als Kleinbahn an die Gemeinde Wien sowie von Ergänzungslinien der Kleinbahnnetze in Graz und in Prag. Bezüglich einer Anzahl weiterer Lokalbahnlinien sind die Konzessionsverhandlungen abgeschlossen und steht die Konzessionierung demnächst bevor. Unter diesen befinden sich die Vintschgaubahn und die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf.

— **Südbahn.** Am 13. d. M. hat neuerlich eine Besprechung des Kurators der dreiprozentigen Südbahnprioritäten und der Vertrauensmänner stattgefunden. Die Verhandlungen dürften zu einem raschen Abschluß im Sinne der Ergebnisse der letzten Pariser Beratungen gelangen.

— **Musterziehen vor Auslösung des Frachtbriefs.** Der österreichische Gütertarif Teil I schließt die Entnahme von Mustern aus Sendungen vor Auslösung des Frachtbriefs, also vor dem Bezuge durch den Empfänger aus. Dadurch ist dem Empfänger die Möglichkeit genommen, sich vor Bezahlung der Fracht zu überzeugen, ob die Sendung in bezug auf Gattung, Farbe usw. der Bestellung enspreche. Um diesem zweifellos bestehenden Übelstande abzuhelfen, zieht die Staatseisenbahnverwaltung in Erwägung, bei bestimmten Wagenladungsgütern unter gewissen Voraussetzungen die Musterentnahme vor Auslösung des Frachtbriefs zuzulassen. Der Absender hätte sich entweder durch einen Vermerk im Frachtbriefe oder mittels einer durch die Versandstation zu treffenden Anweisung an die Bestimmungsstation mit der Musterentnahme durch den Empfänger vor Auslösung des Frachtbriefs ausdrücklich einverstanden zu erklären. Für die aus der Zulassung der Musterentnahme den Bahnorganen erwachsende Mühewaltung würde zu gunsten der Bahnanstalt eine festzusetzende Gebühr einzuheben sein.

Die Handelskammern wurden eingeladen, über diese Neuerung ihr Gutachten abzugeben. Nach den bis jetzt vorliegenden Berichten wird diese Absicht der Staatseisenbahnverwaltung durchweg freudig begrüßt; einzelne Kammern wünschen jedoch das Fallenlassen der Beschränkung auf Wagenladungen. Eine Kammer schlägt vor, für das vom Absender im Frachtbriefe zu erklärende Einverständnis einen Vordruck in denselben aufzunehmen, der einfach gestrichen werden könnte, wenn der Absender die Musterentnahme nicht wünscht.

Als Artikel, bei denen die Musterentnahme besonders wünschenswert sei, werden genannt: Getreide, Mehl, Reis, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Hopfen, Obst, frische und gedörrte Südfrüchte, Zucker, Kaffee, Petroleum, Speiseöle, Wein, Spiritus, Malz.

— **Böhmische Nordbahn.** Die zwischen der Regierung und der Böhmischen Nordbahn in den letzten Tagen geführten Verhandlungen haben zum Abschluß eines Übereinkommens geführt. Die Verhandlungen bezogen sich in erster Linie auf die Konzessionierung der Lokalbahnen Nixdorf-Sebnitz und Zwickau-Gabel. Zur Bestreitung der mit rund 3 000 000 Kr. veranschlagten Baukosten der genannten Lokalbahnen, ferner zur Bedeckung der bis Ende 1901 sich auf 8 300 000 Kr. belaufenden schwebenden Schuld sowie endlich zur Beschaffung eines Investitionsfonds wird die Gesellschaft mit Genehmigung der Regierung ein 3,5 prozentiges Prioritätsanlehen im Betrage von 15 000 000 ℳ begeben. Falls die Gesellschaft zur Umwandlung ihrer bisherigen Anlehen im Wege der Ausgabe von 3,5 prozentigen Prioritätsobligationen im Höchstbetrage von 41 000 000 ℳ schreiten sollte, soll diese neue Anleihe im Vereine mit den nunmehr zur Ausgabe gelangenden 15 000 000 ℳ 3,5 prozentiger Prioritäten in die erste Rangordnung vorrücken. Die Verwaltung hat sich weiter bei den Verhandlungen zur Vorlage eines mehrere Jahre umfassenden Investitionsprogrammes verpflichtet, welches nicht nur die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel für die neuen Lokalbahnen umfaßt, sondern auch eine im Hinblick auf den derzeitigen Stand nicht unerhebliche Vermehrung der Betriebsmittel des Hauptbahnnetzes vorsieht. Sie hat des weiteren die Zusicherung gegeben, daß sie gegen die Neukonzessionierung von Lokalbahnen, insoweit diese keine ausgesprochenen Wettbewerbsunternehmungen sind, keine Einsprache erheben und im Sinne des Lokalbahngesetzes für die Mitbenutzung der Anschlußbahnhöfe keine höheren als die der Gesellschaft tatsächlich erwachsenden Mehrkosten beanspruchen werde. Endlich hat die Gesellschaft auf das Einspruchsrecht gegen die Herstellung der Lokalbahn Schluckenau-Sohland verzichtet.

— **Beschaffung von Motorwagen für Lokalbahnen.** In der letzten Sitzung des niederösterreichischen Landesausschusses wurde beschlossen, für die Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf zwei Motorwagen nach der Bauart Komarek anzuschaffen, welche für etwa 40 Personen Raum bieten, vierachsig und mit einer Viertelabteilung für eine II. Wagenklasse versehen sein müssen; ferner im Landtage zu beantragen, einen Kredit von 60 000 Kr. zur Anschaffung von Motorwagen nach derselben Bauart zu eröffnen, welche an die einzelnen Lokalbahnen gegen Ersatz der Selbstkosten nach Maßgabe des Bedarfes abgegeben werden sollen.

— **Der böhmische Braunkohlenverkehr.** Die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft versendet die Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehrs für das Jahr 1901. In jenem Jahr stieg die Förderung böhmischer Braunkohle im Vergleiche zum Vorjahre, in welchem sie 17 291 097 t betragen hatte, auf 18 283 498 t. Die Gesamtkohlenaufgabe der Schächte an die nordwestböhmischen Eisenbahnen (Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtêhrader Bahn und Staatsbahnen) betrug insgesamt 15 639 607 t (480 599 t mehr als im Jahre 1900). Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß das Jahr 1900 infolge des zweimonatigen Bergarbeiterausstandes kein normales Betriebsjahr war und sich im Jahre 1900 gegen 1899 die verfrachtete Kohlenmenge um rund 286 000 t niedriger stellte. Die gesamte Braunkohlenausfuhr aus Böhmen (mittels Eisenbahn und Schiff) belief sich im Jahre 1901 auf 8 063 926 t. Von der Jahresförderung wurden verwendet im Auslande 44 % und im Inlande 56 %.

— **Personalnachrichten.** Am 12. d. M. ist in Wien der Hofrat a. D. Westermayer im Alter von 61 Jahren gestorben. Er leitete bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand das Departement des Eisenbahnministeriums für Reklamations- und Rückvergütungsangelegenheiten. Westermayer war ein geschätzter Fachmann auf dem Gebiete des Tarifwesens. Der Verstorbene war auch schriftstellerisch tätig. Unter anderem war er Mitherausgeber des Eisenbahnschematismus für Österreich-Ungarn sowie eines Eisenbahnkalenders.

Ungarn.

— **Motorwagenverkehr zwischen Budapest und Kecskemét.** Beim Munizipium der Stadt Kecskemét wurde ein Antrag eingereicht, welcher dahin geht, mit Anschluß an die Budapest-Lajosmizseer Vizinalbahn zwischen Kecskemét und Budapest den Motorwagenverkehr einzuführen. Stündlich soll nach jeder Richtung ein Wagen verkehren. Falls das Komitat Pest das Unternehmen unterstützt, wird der Bau bereits im Frühjahr in Angriff genommen werden.

— **Eisenbahn Komorn-Ersekujvár.** Die Generalversammlungen des Komitats Komorn und der gleichnamigen Freistadt haben wegen des schleunigen Ausbaues der Eisenbahnlinie Komorn-Ersekujvár die Entsendung von Abordnungen an die Regierung beschlossen. Den Abordnungen werden sich auch alle Reichstagsabgeordneten des Komitats und der Stadt Komorn anschließen.

— **Neuer Bahnhof in Szegedin.** Das neue Stationsgebäude in Szegedin ist am 12. Dezember 1902 samt dem erweiterten und mit einer Anzahl neuer Gleise ausgestatteten Haupt- und Verschubbahnhof dem Verkehr übergeben worden. Der Bahnhof in Szegedin ist nunmehr der größte der ungarischen Staatsbahnen.

Übrige europäische Länder.

— **Über die französischen Zufahrtslinien zum Simplontunnel** bringt das „Bulletin de la Mutuelle-Transports" einen interessanten Aufsatz aus der Feder des Verkehrspolitikers Louis Laffitte, der mit großem Eifer für die Herstellung einer Verbindungslinie von Lons-le-Saulnier nach Genf eintritt, deren wir auch bereits in Nr 101 S. 1539 Jahrg. 1902 d. Ztg. nähere Erwähnung taten. Allerdings sei auch der — inzwischen allseitig beschlossene — Anschluß von Frasne über Vallorbe nach Lausanne eine wesentliche Abkürzung für den Verkehr von Calais sowie von Paris nach Mailand, aber weil hierbei das Juragebirge an der Grenze zwischen Frankreich und der Schweiz in einer Meereshöhe von 941 m überschritten werden müsse, so sei eine Verbindung Lons-le-Saulnier-Genf, die nur bis zu 559 m aufsteige, bei weitem vorzuziehen. Auch für die Schweiz sei eine solche Verbindung gegenüber der Verbindung über Vallorbe günstiger, denn von letzterer Linie würden nur 194 km auf Schweizer Gebiet fallen, während die Linie über Genf den Schweizer Anteil an der Zufahrt zum Simplontunnel auf 206 km erhöhen würde. Die Vorteile, welche dem französischen Verkehr durch den Bau des Simplontunnels zufallen müßten, würden,

vorausgesetzt, daß die Linie Lons-le-Saulnier-Genf zustande komme, die folgenden sein: die Strecke Paris-Mailand, die über Pontarlier-Lausanne 1112 km betrage, würde dadurch auf 1039 km abgekürzt und die Fahrtdauer von Paris nach Brindisi würde sich dadurch nahezu um 2 Stunden ermäßigen, eine Beschleunigung, die namentlich auch der ostindischen Post zugute käme. Die Simplonlinie besitze gegenüber der Gotthardbahn sowohl wie gegenüber der Mont-Cenisbahn eine entschiedene Überlegenheit (une supériorité absolutement décisive). Wenn aber Frankreich sich des ihm damit gebotenen Vorteils versichern wolle, so liege es sowohl in seinem wirtschaftlichen wie in seinem politischen Interesse, seinen Anschluß an den neuen Tunnel durch die möglichst beste Zufahrtslinie zu bewirken.

— **Motorwagen auf französischen Eisenbahnen.** Aus Frankreich wird dem „Hamb. Korr." berichtet, daß auf den Linien der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die Verwendung von Motorwagen versucht werden soll. Man will im Juni d. J. zwischen Paris und Dijon eine Probe mit drei Wagen machen, und man hofft, diese Strecke von 300 km Länge in wenig mehr als drei Stunden zurückzulegen, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 100 km in der Stunde. Jeder Wagen wird ungefähr die Größe und das Gewicht eines gewöhnlichen Durchgangswagens haben und Sitzplätze für 40 Fahrgäste enthalten. Auf der Vorderseite des Wagens befindet sich eine Petroleummaschine. Vorläufig wird nur beabsichtigt, das System für Personenbeförderung zu erproben; im Fall des Erfolges wird es zweifellos weiter ausgedehnt werden.

— **Der internationale Bahnhof der Simplonbahn** sollte den bisherigen Bestimmungen zufolge in Domodossola errichtet werden. Nun hat aber das italienische Kriegsministerium, wie der Voss. Ztg. mitgeteilt wird, aus Gründen militärischer Natur hiergegen Einspruch erhoben und beantragt, die Bahnhofsgebäude in die Nähe von Iselle zu verlegen. Die in den nächsten Tagen in Rom stattfindende Beratung wird wohl über die endgültige Verlegung der ungemein wichtigen Station die Entscheidung treffen.

— **Neue Eisenbahnkonzessionen in Spanien.** Der Bau folgender Eisenbahnen ist nach der „Gaceta de Madrid" von der spanischen Regierung genehmigt worden: 1. Schmalspurbahn vom Minendistrikt Castello de las Guardas nach der Station Ronquillo, welche an der im Bau befindlichen Strecke von den Calaminen nach San Juan de Aznalfarache (Sevilla) gelegen ist; 2. Schmalspurbahn von Sotillo de la Adrada (Provinz Avila) nach Arenas de San Pedro (Ramacastanas) im Anschluß an die bereits genehmigte Linie Sotillo-Almarox; 3. Eisenbahn mit 1 m Spurweite von Utieh (Valencia) über Caudete und Villagordo nach Minglamilla (Provinz Cuenca).

— **Elektrische Einschienenbahn Manchester-Liverpool.** Über diese nach dem Behrschen System geplante Bahn, die nach der genehmigenden Parlamentsakte bis zum August 1906 fertiggestellt sein muß, entnehmen wir der „Tramway and Railway World", daß sie zwei Gleise und eine Länge von 55,5 km erhalten soll. Die Fahrtdauer wird 20 Minuten, die Fahrgeschwindigkeit also 180 km in der Stunde betragen. Die Züge werden in Zwischenräumen von 10 Minuten verkehren. Die Bahn bekommt bekanntlich in Wirklichkeit fünf Schienen, eine Fahrschiene und vier Führungsschienen, die auf einer Reihe von metallischen Trägern in Form eines A montiert sind und selbst auf Schwellen ruhen. Das laufende Meter der Hauptschiene wiegt 51 kg, das der Führungsschienen 15 kg. Es verkehren drei Arten von Wagen mit je 72, 50 und 38 Plätzen. Die kleinsten Wagen wiegen 39 t und werden durch vier Motoren mit einem ununterbrochenen Strom von 160 PS und 720 Umdrehungen in der Minute angetrieben. Der Wagen hat vier Räder, von denen zwei Motorräder sind, die mittels Ketten von je zwei Motoren angetrieben werden. Die Führungsräder sind horizontal und haben 0,60 m Durchmesser. Die Bremsung wird nach Belieben durch Preßluft oder elektrische Motoren bewirkt. Die Linie wird durch ein Kraftwerk, das in Warrington, auf halbem Wege, liegt, gespeist. Der Dreiphasenstrom wird in Stärke von 15 000 Volt zugeführt und in fünf Unterstationen in einen ununterbrochenen Strom zu 650 Volt umgewandelt. Zwei Isolierschienen führen den Strom den Wagen zu, welche ihn mittels acht kreisförmiger Bürsten mit einem Durchmesser von je 0,53 m aufnehmen. Ein System von elektrischen selbsttätigen Signalen wird auf der Linie eingerichtet.

Fremde Weltteile.

— **Für die weitere Erschließung des Sudan durch Bahnen** werden dem „Hamb. Korresp." zufolge die weiteren Pläne unter der Leitung Lord Cromers und des Sirdar ausgearbeitet. Zunächst soll Khartum mit Suakim und dem Roten Meer verbunden werden. Der kürzeste Weg der Verbindung des Nil mit dem Roten Meer würde über Berber entlang der alten Karawanenstraße nach Suakim führen. Man nimmt diese Strecke auch auf, aber sie wird schwerlich gewählt werden. Zwischen Berber und Suakim würde der Weg nämlich fast durchweg durch die Wüste führen, was dem Bau ernsthafte technische Schwierigkeiten bieten würde. Lord Cromer ist daher mehr für eine Line eingenommen, die von Khartum nach Kassala und erst von da nördlich nach Suakim führen würde. Diese Linie würde sich an alte Handelsstraßen anlehnen, durch fruchtbare Bezirke führen und auch ein wichtiges Glied für die Bahnverbindung von Uganda nach Mombassa liefern. Man hofft, daß die vom Lord Cromer befohlenen Vermessungen in diesem Jahre zu Ende geführt werden, und daß man mit dem Erweiterungsbau von Khartum beginnen wird.

Nach einer kürzlich abgeschlossenen Vereinbarung gewährt der Kaiser Menelik der britischen sowohl als auch der Sudanregierung das Recht, den Sudan mit Uganda durch eine Bahn über abessinisches Gebiet zu verbinden. Die Bahn soll jedoch nicht auf das äthiopische Tafelland hinaufgeführt werden. Um die Nilsümpfe zu umgehen, muß sie aber das neue Gebiet des Negus durchschneiden, das ihm von England, im Westen bis fast nach Nasser am Sobat reichend, zugesprochen worden ist. Menelik wird durch die Eisenbahnkonzession eine Verbindung mit einem der schiffbaren Nebenflüsse des Weißen Nils erhalten. Die Bahnstrecke ist zwar noch nicht vermessen, man hat aber doch auf Grund der Berichte und Arbeiten des Major Austin und anderer einen so guten Einblick in die Geländeverhältnisse erhalten, daß der Weg im allgemeinen bereits bekannt ist. Er wird von Kassala südlich nach Gedaref und von da nach Roseires am Blauen Nil führen. Die Kosten dieser Teilstrecke wird die Regierung des Sudan tragen. Von Roseires wird die Bahn an den abessinischen Hängen entlang südlich nach Itang am Baro, dem Nebenfluß des Sobat, geführt werden. Itang ist eine abessinische Niederlassung am Fuß der Hügel, und der Negus hat in der Nähe der Sudanregierung eine kleine Enklave für Handelszwecke abgetreten. Von Itang soll die Linie sodann nach dem Rudolfsee führen, von dessen Südspitze bis zu dem nächsten Punkte der fertigen Mombassa-Viktoria-Nyanzabahn nur etwa 100 engl. Meilen gerechnet werden. Der Plan ist kühn, aber wohl ausführbar, und es ist auch nicht zu bezweifeln, daß man ihn ausführen wird.

— **Transandinobahn.** Wie die „Times" aus Valparaiso meldet, zieht z. Z. der chilenische Kongreß den Bau einer Bahn über die Anden ernstlich in Erwägung. Der Ausschuß empfiehlt die Gewährung einer Zinsgarantie von 5 % auf 1 500 000 £. Der Vertrag für den Bahnbau, der öffentlich vergeben werden soll, soll der Regierung das Recht des Ankaufs der vollendeten Bahn vorbehalten.

— **Der Ausbau des Panamakanals,** der nach den bezüglichen Beschlüssen des Kongresses der Vereinigten Staaten nur noch eine Frage der Zeit sein dürfte, wird im Archiv für Post und Telegraphie in einem längeren Aufsatze besprochen, dem wir entnehmen, daß die vollständige Herstellung des Werkes neben der für die Neue Panamagesellschaft bewilligten Abfindungssumme von 160 000 000 ℳ. den Vereinigten Staaten voraussichtlich noch einen Aufwand von 580 000 000 ℳ. (144 233 358 D.) kosten wird. Von letzteren entfallen allein 180 000 000 ℳ. auf den 12,7 km langen Durchstich des Culebraberges. Dieser Einschnitt wird bis zu 87 m unter die natürliche Bodenoberfläche hinabgeführt werden müssen, und da der Bau hier durchgehends in sehr nachgiebigem Lehmboden hergestellt werden muß, so wird es nötig sein, nicht nur die Böschungen terrassenförmig anzulegen, sondern auch das Kanalbett bis über den höchsten Wasserstand auszumauern. Einen weiteren sehr kostspieligen Gegenstand bildet die Herstellung des 13,6 km langen Stausees bei Bohio; zu diesem Zwecke muß das Tal des Chagresflusses mit einem 776 m langen Damme abgesperrt werden, der eine obere Breite von 6 m erhält. Da sich hier gewachsener Felsboden erst 39 m unter der Meeresfläche findet, die Höhe des Dammes aber bis zu 30 m über die Meeresfläche hinaufgeführt werden muß, so ergibt dies zusammen eine Bauhöhe von 69 m, und die Baukosten werden auf 26 000 000 ℳ. veranschlagt. Außerdem aber werden die Schleusen, welche aus diesem See zu der in Meereshöhe liegenden nördlichsten Kanalstrecke hinabführen, auf 45 000 000 ℳ. berechnet. Die Gesamtlänge des Kanals wird 74 km, seine geringste Wassertiefe 9 m betragen. Sein Ausbau erfolgt in drei Höhenstufen, von denen der höchste, der Culebraeinschnitt, 20,75 m über der Meeresfläche liegen wird. Die unter v. Lesseps Leitung von Frankreich verausgabten Beträge haben nicht weniger als 1 200 000 000 ℳ. betragen. Die von der Neuen Panamagesellschaft als Abfindung für ihre Rechte anfänglich geforderte Summe war 400 000 000 ℳ. Wenn es den Amerikanern gelungen ist, diesen Kaufpreis bis auf 160 000 000 ℳ. abzuhandeln, so ist dies wesentlich dadurch möglich gewesen, daß man den Nicaraguakanal als Gegenprojekt ausspielte.

— Die Kohlennot in Nordamerika hält an. In Arcola, Indiania, taten sich 300 Bürger zusammen, unter denen sich Bankiers und Geistliche befanden, und nahmen einfach einen Kohlenzug der Illinois Central-Eisenbahn mit Gewalt fort. „Ähnliche Fälle von Selbsthilfe", bemerkt der „Standard", werden auch aus anderen Orten gemeldet, und man kann daraus schließen, wie hoch die Kohlennot gestiegen ist. Die nicht zum Trust gehörigen Kohlenbesitzer nehmen die höchsten Preise, die sie bekommen können. Sie entschuldigen sich, wenn man sie auf die Not aufmerksam macht, in die die armen Leute dadurch geraten, mit der Behauptung, daß diese Leute selbst die ungünstige Lage geschaffen hätten, indem sie die streikenden Bergleute unterstützten. Der Trust versichert, daß er nach wie vor seine Kohlen zu 5 D. für die Tonne abgebe. Er verteilt diese Kohlen über das ganze Land. Würde der Trust ebenfalls die höchsten Preise verlangen, die er erzielen kann, so würden ganze Gemeinden mitten im Winter ohne Kohlenvorrat sein. Die Kohlen in Newyork sind aber dadurch, daß der Trust seine Vorräte von dort weggezogen hat, auf 10 bis 15 D. für die Tonne gestiegen und ein weiteres Steigen wird erwartet."

Wie weiter gemeldet wird, wächst die Kohlennot noch immer, sodaß beispielsweise die Pennsylvanier Universität alle Hörsäle schließen mußte. Manche Fabriken sind ebenfalls geschlossen. Die Kohlengesellschaften häuften Kohlen in den Niederlagen unweit der großen Städte an, richten aber die Zufuhr so ein, daß der Preis ständig sehr hoch bleibt. Beispielsweise wurde in Milwaukee amtlich festgestellt, daß 10000 t Kohlen in erreichbarer Nähe sind. Obwohl der Kongreß den Kohlenzoll für immer abschaffte und nicht wie das Repräsentantenhaus ursprünglich vorschlug auf ein Jahr, wird die Einfuhr schwerlich bedeutend werden, da der Zoll nur 67 Cents für die Tonne betrug.

Allgemeines.

— Die Steinkohlenförderung Deutschlands im Jahre 1902 betrug einer Meldung aus Essen zufolge rund 107300000 t gegen 108417029 t in 1901, mithin etwa 1100000 t oder 1 % weniger als im Vorjahre. Die Förderung der Syndikatszechen allein ist aber um rund 1800000 t oder 3,5 % zurückgegangen, während die der freien und der sogenannten Hüttenzechen im Oberbergamtsbezirk Dortmund wiederum eine beträchtliche Förderzunahme aufweist; sie berechnet sich gegen 1901 auf rund 800000 t oder etwa 12 %, nachdem auch schon im Vorjahre trotz schlechter Geschäftslage der Eisenindustrie eine Steigerung um 554203 t oder 6,8 % zu verzeichnen war. Die Förderzunahme gegen 1900, also für die Jahre 1901 und 1902 zusammen, berechnet sich für Nichtsyndikatszechen auf rund 1350000 t oder 17 %, während im Ruhrbezirk die Verbandszechen gleichzeitig einen Förderrückgang von rund 3470000 t oder annähernd 7 % verzeichnen.

— Die Eisenbahnen Europas. Nach einem im „Journal officiel" veröffentlichten amtlichen Bericht ergibt sich über den Stand der Eisenbahnen in Europa am 1. Januar 1902 im Vergleiche mit dem gleichen Tage des Jahres 1901 folgendes:

	Länge der öffentlichen Eisenbahnen		Zunahme im Laufe des Jahres 1901	
	1. Januar 1901 km	1. Januar 1902 km	km	%
Deutschland . . .	51391	52710	1319	2,57
Rußland u. Finnland	48460	51409	2949	6,09
Frankreich	42827	43657	830	1,94
Österreich-Ungarn .	36883	37492	609	1,65
Großbritannien und Irland	35193	35552	276	0,78
Italien	15787	15810	23	0,15
Spanien	13357	13516	159	1,19
Schweden	11302	11588	268	2,37
Belgien	6345	6476	131	2,06
Schweiz	3783	3910	127	3,36
Rumänien	3098	3171	73	2,36
Türkei, Bulgarien u. Rumelien	3142	3142	—	—
Dänemark	3001	3067	66	2,20
Niederlande	2743	2791	48	1,75
Portugal	2376	2388	12	0,51
Norwegen	2053	2101	48	2,34
Griechenland . . .	972	972	—	—
Serbien	578	578	—	—
Luxemburg	466	466	—	—
Malta, Jersey und Insel Man	110	110	—	—
zusammen	283867	290906	6938	2,44

Die Zunahme der Gesamtlänge der Eisenbahnen Europas während des Kalenderjahres 1900 hatte sich auf 5188 km belaufen. Der größte Zuwachs an Eisenbahnen im Kalenderjahre 1901 entfällt auf Rußland einschließlich Finnland, dann folgen Deutschland, Frankreich, Österreich-Ungarn, Großbritannien und Schweden. Das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungszahl ist am größten in Schweden, wo 2270 km Eisenbahn auf 1000000 Einwohner entfallen; dann folgen Luxemburg mit 1940 km, Dänemark mit 1230 km, die Schweiz mit 1180 km, Frankreich mit 1130 km, Belgien mit 970 km, Deutschland mit 940 km Eisenbahn auf je 1000000 Einwohner.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 63,552 km lange schmalspurige Strecke Buje-Parenzo, welche am 15. Dezember 1902 von den k. k. österreichischen Staatsbahnen in Betrieb genommen wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die zwischen den Stationen Csácza und Jablunkau gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Mosty ist am 15. Januar d. J. auch für den Eilgutverkehr eröffnet worden.

Niederländische Staatseisenbahnen. Die zwischen den Stationen Utrecht und Zeist-Driebergen gelegene Haltestelle Bunnik, welche bisher nur für den Verkehr von Personen und Hunden diente, ist am 16. Dezember 1902 auch für den Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Verzeichnis Nr 54 (königl. württembergische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag I zu dem Verzeichnis Nr 88 (niederländische Staatseisenbahnen) und Nachtrag III zu dem Verzeichnis Nr 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen). Das im Februar 1901 ausgegebene Verzeichnis Nr 54 wird durch das neu herausgegebene Verzeichnis Nr 54 aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger.

Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag II zu dem Kilometerzeiger Nr 110 (dänische Eisenbahnen), Nachtrag IV zu dem Kilometerzeiger Nr 34 (Königl. Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Posen), Nachtrag VII zu dem Kilometerzeiger Nr 74a (k. k. österreichische Staatsbahnen), Nachtrag VIII zu dem Kilometerzeiger Nr 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen) und Nachtrag I zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern. Durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" werden die in der Zeit vom 1. Januar 1902 bis einschl. Dezember 1902 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" aufgehoben.

Gemeinsame Abfertigungsvorschriften.

Zu den „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" ist der Nachtrag I erschienen und an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare des Sonderabdrucks der „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" bezogen haben, verteilt worden.

Ergänzung der Anlage V des Vereins-Wagenübereinkommens.

In Anlage V des Vereins-Wagenübereinkommens ist unter der — gegenwärtig offenen — Nummer 6 des Preisverzeichnisses folgende Ergänzung aufgenommen worden:

„6. a) einteiliges gußeisernes Lagergehäuse, fertig gearbeitet, einschließlich Schmierdeckel und Schrauben, Schmierpolster nebst Zubehör und Ölabschlußring, jedoch ohne Lagerfutter . . . . 20 M.

b) Lagerschale dazu aus Weißmetall oder Rotmetall, oder aus Rotmetall mit Weißmetalleinguß . . . 15 ℳ.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 651 vom 31. Dezember 1902 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Fahrgelderstattungs-Übereinkommen beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Übereinkommens (abgesandt am 9. Januar d. J.).

Nr I 653/02 vom 2. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 13. Januar d. J.).

Nr I 1 vom 2. Januar d. J. an die Verwaltungen, welche Exemplare des Sonderabdrucks der „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften“ bezogen haben, betreffend den I. Nachtrag zu den „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften“ (abgesandt am 14. Januar d. J.).

Nr II 396/02 vom 8. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzung der Anlage V des Vereins-Wagenübereinkommes (abgesandt am 13. Januar d. J.).

Nr III 1436 vom 31. Dezember 1902 an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, die Königliche Eisenbahndirektion Hannover und die Warschau-Wiener Eisenbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 9. Januar d. J.).

Nr III 1447 vom 31. Dezember 1902 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 9. Januar d. J.).

Nr III 16 vom 6. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 12. Januar d. J.).

Nr III 17 vom 6. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 10. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 20. Januar 1903 wird der an der Strecke Löwenhagen-Gerdauen zwischen Friedland (Ostpr.) und Böttchersdorf gelegene Haltepunkt Allenau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die für Allenau in Betracht kommenden Zugabfahrtzeiten sind im Fahrplan vom 1. Oktober 1902 enthalten. Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.

Königsberg i/Pr., 7. Jan. 1903. (118)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Bezugnehmend auf die in Nr 96 — Inser.-Nr 3200 — d. Ztg. veröffentlichte Verkehrseinstellung nach der diesseitigen Station Schönpriesen = Umschlagsplatz wird hiermit bekannt gegeben, daß der Verkehr nach genannter Station am 5. d. M. wieder aufgenommen wurde.

Wien, am 7. Januar 1903. (119)

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen.

Infolge von Schneeverwehung war der Güterverkehr im Monate Dezember 1902 auf folgenden Linien unterbrochen, und zwar:

Bucuresci-P. Olt . .	vom	5/12.— 9/12.
„ -Filaret .	„	5/12.—10/12.
„ -Fetesci .	„	5/12.—13/12.
„ -Predeal .	„	6/12.—10/12.
Ciulnita-Slobozia .	„	5/12.—17/12.
Buzen-Braila . . .	„	5/12.—14/12.
„ -Marasesci . .	„	5/12.—10/12.
Tecucin-Marasesci .	„	5/12.— 9/12.
„ -Berlad . .	„	5/12.— 9/12.
Galati-Beresci . . .	„	5/12.— 9/12.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 4 des Übereinkommens für gegenseitige Wagenberechnung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntnis.

Bukarest, den 10. Januar 1903. (120)

4. Güterverkehr.

Im **sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande** treten am 20. Januar 1903 direkte Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 c α und β und 6 b zwischen Schönpriesen und Dresden=Alt= und Neustadt in Kraft. Das nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 15. Januar 1903. (121)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899 und Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. Februar 1903 gelangt zu den obengenannten Tarifheften ein Nachtrag X (zum Heft 1) und ein Nachtrag V (zum Heft 2) zur Einführung.

Die Nachträge enthalten neue und geänderte Frachtsätze des Klassenguttarifs und einzelner Ausnahmetarife, sowie unter anderem einen neuen Ausnahmetarif für Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle).

Die eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. März 1903. Die Nachträge können zum Preise von 0,20 ℳ. (Nachtrag X zu Heft 1) und von 0,10 ℳ. (Nachtrag V zu Heft 2) von den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 11. Januar 1903. (122)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 5. Heft.

Main-Neckarbahn-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. März d. J. wird das vorgenannte Tarifheft außer Kraft gesetzt; die Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Friedrichsfeld (M.N.B.), Großsachsen = Heddesheim, Hemsbach, Ladenburg, Laudenbach (M. N. B.) und Weinheim Hauptbahnhof werden in den badisch - württembergischen Gütertarif, diejenigen der übrigen Stationen in die Abteilung B Heft 4 des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Eisenbahnverbandes übernommen. Die infolge Neuberechnung der Entfernungen und Weglassung des Ausnahmetarifs 10 für Getreide usw eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen sind bei unserem Tarifbureau zu erfahren.

Stuttgart, den 15. Januar 1903. (122a)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch - deutsch - russischer Gütertarif, Teil II.

Vom 16. Februar alten / 1. März neuen Stils d. J. ab erfolgt für die russischen Strecken die Tarifierung für Serpentin und Jaspis (Gruppe 41 Pos. 24 und Pos. 39) in der Richtung von Rußland bei Sendungen zu 10 0 0 kg zur Diff. 18 und für glasierte Ziegelsteine (Gruppe 25 Pos. 8 a) für beide Richtungen bei Sendungen unter 10 000 kg zur Kl. V.

Bromberg, den 13. Januar 1903. (123)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach der Prinz Heinrichbahn.

Am 1. März d. J. erscheint ein neuer Saarkohlentarif Nr 16, der neben verschiedenen Frachtermäßigungen auch Erhöhungen um 1 ₰ für 100 kg im Verkehre mit den Stationen Luxemburg=Hollerich, Lendelingen, Dippach und Niederkerschen enthalten wird. (124)

St. Johann=Saarbrücken, 11. Januar 1903.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. gelangen für die Beförderung von Calcium-Carbid von Landeck nach München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 14. Januar 1903. (125)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Teil II, Heft 4.

(Klassengüterverkehr mit Galizien.)

Am 1. Februar 1903 wird die Station München=Schwabing in den Ausnahmetarif Nr 71 für Petroleum usw. aufgenommen.

München, den 14. Januar 1903. (126)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Am 1. Februar 1903 tritt zum obengenannten Tarifhefte der Nachtrag I in Kraft, der einzelne bereits eingeführte Frachtsätze, ferner neue Frachtsätze einiger Ausnahmetarife und einen neuen Ausnahmetarif für Braunkohlenbriketts von Groß-Räschen etc. nach einigen österreichischen Stationen enthält.

Die durch diesen Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. März 1903.

Druckstücke des Nachtrags können zum Preise von 0,20 ℳ. bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 11. Januar 1903. (127)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostpreußisch-russischer Getreideverkehr über Grajewo.

Die Entfernungen und Frachtsätze von den auf Seite 18 des Nachtrages III zum ostpreußisch-russischen Ausnahmetarif 7 aufgeführten, mit einem * versehenen Stationen der Linien Kustarewka-Semetschino und Timirjasewo-Arsamas der Moskau-Kasan-Bahn nach Königsberg treten vom 28. Dezember 1902 a. St./10. Januar 1903 n. St. in Geltung.

Direktion (128H&V)
der Ostpr. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Mit Gültigkeit vom 20 Januar d. J. erhält die Anmerkung auf Seite 23 des Nachtrags I zum Teile I, Abteilung B des Verbandsgütertarifs für die belgisch-deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Februar 1902 folgenden Wortlaut:

*) Wenn es sich nicht bloss um einzelne oder zusammengesetzte Röhren, sondern um fertige, wenn auch zerlegte, Anlagen handelt, also wenn z. B. den Brennstoffsparern (Economisers) Ventile oder Rußschabevorrichtungen beigegeben sind, ist der Ausnahmetarif 2 anzuwenden.

Cöln, den 10. Januar 1903. (129)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. werden die Stationen Blönsdorf und Groß-Köris in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 12. Januar 1903. (130)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag X zum Tarif vom 1. Oktober 1896 in Kraft, enthaltend Einbeziehung verschiedener Stationen in den direkten Verkehr sowie mehrere Entfernungs- und einige sonstige Änderungen. Der Nachtrag ist zu 10 ₰ das Stück bei den beteiligten Dienststellen zu haben.

Cöln, den 9. Januar 1903. (131)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr.

Im Nachtrag VII zum Kohlentarifheft 5 wird der Frachtsatz von Horrem nach Frickenhausen mit sofortiger Gültigkeit von 1,05 ℳ. auf 0,98 ℳ. für 100 kg berichtigt.

Essen, den 10. Januar 1903. (132)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Bleihüttenbetrieb von Station Oppum nach Call (Direktionsbezirk Cöln) tritt am 15. Januar d. J. ein Ausnahmesatz von 0,27 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Essen, den 10. Januar 1903. (133)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. kommen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von Triest und Fiume nach:	Franken für 100 kg
Aschaffenburg Bayer. St. B.	4,43 [2])
Bamberg	4,07 [2])
Hof Bayer. St. B.	4,02 [2])
Kitzingen	4,64 [2])
Meiningen Bayer. St. B.	4,56 [2])
Ochsenfurt	4,43 [2])
Schweinfurt Ztrlbhf.	4,53 [2])
Schweinfurt Stadt	4,52 [2])
Würzburg Bayer. St. B.	4,43 [2])
Coburg	4,05 [2])
Erfurt	4,88 [2])
Meiningen Preuß. St. B.	4,56 [2])

[2]) Nur gültig für Weintrauben, getrocknete, Weinbeeren (Cibeben, Korinthen und Rosinen) in der Richtung von Triest usw.

Diese Frachtsätze sind auf Seite 30—38 bezw. 134, 136 und 144 des Tarifteiles II im Ausnahmetarif Nr 11 b nachzutragen.

München, den 10. Januar 1903. (134)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Änderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 12 für Eisen etc.

Mit Rücksicht auf die durch den Nachtrag I zum Tarife Teil I eingetretenen Abänderungen der Güterklassifikation sind im Tarife Teil II für den obenbezeichneten Eisenbahnverband folgende Änderungen vorzunehmen:

Seite 10. Die Bezeichnung „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art der Position E—6 des Tarifes Teil I“ ist richtigzustellen auf:

„Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Position E—6 c) und d) des Tarifes Teil I.“

Seite 235. Dieselbe Änderung ist auch unter a), b) und c) in der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 12 durchzuführen.

Wien, am 12. Januar 1903. (135)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mehl und Mahlprodukte treten bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903 folgende unter I. und II. angeführte Frachtsätze unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen im Rückvergütungswege in Kraft:

I. Für Sendungen, welche per Elbe nach Wallwitzhafen oder darüber hinaus verschifft werden.

	Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Wien II. (K. F. J. B.), K. F. N. B., Ö. N. W. B., St.-E.-G.		113 ₰
„ Wien-Donaukaibhf. K. K. St.		110 „
„ Wien-Donauuferbhf. K. F. N. B.		110 „
„ Korneuburg		102 „
„ Ebenfurt-Mühle		144 „

	Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz
von Arad	298 ₰
„ Budapest	192 „
„ Csaba	281 „
„ Czegléd	227 „
„ Debreczen	291 „
„ Györ	170 „
„ Nagy-Kikinda	292 „
„ Nagyvárad	296 „
„ Nyitra	206 „
„ Pozsony	150 „
„ „ f. p. u.	156 „
„ „ tárház	156 „
„ Szeged	266 „
„ „ -Rókus	266 „
„ Szolnok	241 „
„ Temesvár-Gyárv.	293 „
„ „ -Józsefv.	293 „
„ Zombor	249 „

II. Für Sendungen, welche nach Hamburg, Harburg oder Lübeck verschifft werden:

Die vorstehend unter I. verzeichneten Frachtsätze ermäßigen sich um 17 ₰ für 100 kg.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich die Frachtsätze unter I. und II. um 5 ₰ für 100 kg. Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze unter I. und II. für Kleie um 22 ₰, im übrigen um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Österreich. Nordwestbahn, (136)
als geschäftsführende Verwaltung.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Sistierung der Güteraufnahme in Linz, Wien, Pozsony und Budapest.

Mit Rücksicht auf das eingetretene Frostwetter wird die Güteraufnahme an und nach unseren Stationen: Linz, Korneuburg, Nußdorf, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterkai, Wien-Donaukaibahnhof, Pozsony, Budapest und Budapest-Donauuferbahnhof mit heutigem Tage sistiert.

Wien, 14. Januar 1903. (137)
Die Direktion.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Gußstahl in Zaggeln treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen spe-

ziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg a) im Kartierungswege, b) im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		
von Altkladno	54 ₰	51 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz		
von Altkladno	51 ₰	48 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Altkladno	51 ₰	48 ₰
Nach Dresden-Elbkai		
von Altkladno	76 ₰	73 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 14. Januar 1903. (138)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österr.-ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Hornviehsendungen von Urfahr nach Bregenz etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für Hornviehsendungen bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Tarifbestimmungen des Spezialtarifes Teil V, Heft 1 vom 1. März 1894 des obbezeichneten Verbandes nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Nach	von Urfahr	
Bregenz .	für die Strecke Urfahr-Linz trans. 5 Kronen pr. Wagen, ab Linz nach Bregenz . .	711 Heller pr. Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens,
Buchs . .	ab Linz nach Buchs . .	
Feldkirch .	ab Linz nach Feldkirch .	
Lindau (Stadt u. Rangierbahnhof)	ab Linz nach Lindau . .	
St. Margrethen .	ab Linz nach St. Margrethen 731 Heller pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens.	

Wien, am 12. Januar 1903. (138a)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Frachtbegünstigung für Holzschachteln von Mittelwalde nach Trient (Trento).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Holzschachteln aus der Position K—17 des Tarifes, Teil I, von Mittelwalde nach Trient (Trento), bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, 486 Heller für 100 kg berechnet.

Dieser Frachtsatz findet im Kartierungswege Anwendung.

Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender bezw. Empfänger.

Wien, am 14. Januar 1903. (138b)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarifteil II, Heft 1 vom 1. November 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 gelangt im obbezeichneten Eisenbahnverbande ein Nachtrag I zum Tarifteil II, Heft 1 zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Änderung des „Vorwortes“,
2. Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen“ zum Tarifteil I, Abteilung A,
3. Änderung und Ergänzung des Abschnittes „Verkehrsbeschränkungen und Bahnhofsverhältnisse,“
4. Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger,
5. sonstige Änderungen und Ergänzungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 12 h oder 10 ₰ für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. Januar 1903. (139)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Tarif für den Verkehr zwischen Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und den österr. Stationen Bodenbach (K. K. österr. St. B. und St. E. G.), Moldau (K. K. österr. St. B.), Reichenberg (S. N. D. V. B.), Tetschen (Ö. N. W. B. und B. N. B.), sowie Weipert (B. E. B.) anderseits.

Zum Tarife für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900, dessen Frachtsätze rücksichtlich des Verkehres zwischen Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und den sächsischen Stationen Bodenbach, Moldau, Reichenberg, Tetschen und Weipert anderseits mit Wirkung vom 1. Juni 1900 auf die in der Überschrift namhaft gemachten Stationsverbindungen des schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehres übertragen wurden*), ist am 1. November 1902 der I. Nachtrag zur Einführung gelangt.

Dieser Nachtrag erhält Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und findet ab 1. Februar 1903 auch im schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehre, entsprechend der vorstehend erörterten Tarifübertragung, Anwendung.

Wien, am 7. Januar 1903. (140)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

*) Vergleiche Nr 42 ex 1900 d. Ztg.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Main-Neckarbahn - Frankfurt-hessischer Personen- und Gepäcktarif.

Zu diesem Tarif ist mit Gültigkeit vom 15. Januar 1903 der I. Nachtrag ausgegeben worden. Er kann bei den beteiligten Stationen eingesehen werden.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Mainz, den 13. Januar 1903. (141)

Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Am 2. Januar 1903 sind zum Zwecke der privilegmäßigen Tilgung nachstehende

$4\frac{1}{2}$ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.)

ausgelost worden:

à 3000 ℳ. Nr 72 82 97 124 183 254 335 371 431 576 624 665 712 718 727 782 797 814 846 868 871 891 898 908 945 951 1022 1039 1067 1073.

à 1500 ℳ. Nr 1117 1225 1241 1262 1271 1348 1355 1432 1507 1529 1557 1574 1608 1610 1633 1639 1653 1671 1676 1683 1741 1807 1853 1901 1954 1979 2226 2240 2273 2304 2365 2399 2415 2426 2482 2491 2497 2502 2527 2584 2618 2633 2644 2650 2664 2688 2848 2865 2878 2890 2925 2937 2982 2984 2990 3002 3021 3182 3237 3243 3245 3268 3369 3383 3415 3424.

à 300 ℳ. Nr 3507 3597 3612 3623 3645 3693 3803 3814 3821 3903 3944 3955 4012 4036 4058 4065 4066 4073 4076 4086 4204 4206 4207 4212 4229 4265 4273 4284 4316 4402 4438 4445 4479 4586 4633 4635 4676 4703 4810 4920 4952 4990 5022 5073 5082 5107 5148 5190 5249 5257 5367 5401 5402 5434 5443 5539 5549 5597 5649 5656 5705 5883 5892 5918 5976 6035 6051 6071 6072 6156 6169 6193 6202 6205 6236 6243 6301 6302 6343 6347 6372 6406 6414 6527 6579 6597 6644 6664 6667 6745 6749 6783 6961 7105 7106 7109 7119 7147 7170 7209 7223 7273 7298 7359 7373 7381 7394 7444 7447 7543 7545 7587 7650 7688 7742 7788 7853 7861 7864 7896 8079 8097 8118 8145 8152 8163 8172 8219 8297 8299 8322 8405 8432 8515 8529 8578 8612 8657 8730 8746 8772 8778 9017 9035 9046 9057 9103 9105 9146 9161 9284 9288 9346 9386 9429 9527 9528 9588 9596 9602 9715 9721 9723 9732 9756 9766 9797 9865 9883 9922 9933 9943 9964 10171 10174 10176 10214 10292 10338 10356 10364 10366 10467 10489 10494 10509 10510 10524 10538 10568 10580 10583 10709 10741 10754 10800 10814 10815 10832 10867 10909 10910 10992 11014 11017 11032 11069 11095 11115 11218 11223 11310 11334 11365 11390 11415 11416 11421 11564 11589 11602 11692 11696 11707 11751 11759 11788 11791 11849 11877 11936 11961 11977 11992 11998 12013 12022 12031 12083 12103 12124 12143 12187 12232 12252 12327 12350 12398 12435 12441 12452.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr 18 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1903 ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerte unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1903 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1903 auf.

Magdeburg, den 10. Januar 1903. (142)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgeloste $4\frac{1}{2}$ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission) sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt.

Aus der Verlosung zum 1. April 1897
(abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 6 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1897)

à 3000 ℳ. Nr 474, à 300 ℳ. Nr 9494.

Aus der Verlosung zum 1. April 1898
(abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen

Reihe III Nr 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1898)

à 300 ℳ Nr 6452.

Aus der Verlosung zum 1. April 1899

(abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 10 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1899)

à 300 ℳ Nr 9236.

Aus der Verlosung zum 1. April 1900

(abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 12 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1900)

à 300 ℳ Nr 3887 6807 6829 6843 10346.

Aus der Verlosung zum 1. April 1901

(abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 14 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1901)

à 3000 ℳ Nr 456 504;
à 1500 ℳ Nr 3172;
à 300 ℳ Nr 3809 6859 8763 8785.

Aus der Verlosung zum 2. Januar 1902

(abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 16 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1902)

à 1500 ℳ Nr 2576;
à 300 ℳ Nr 3805 4850 5237 5934 5956 6356 6806 8303 8690 9134 10658 12301.

Magdeburg, den 10. Januar 1903. (143)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen A III und IV für das Etatsjahr 1903 für die königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar: 520 000 kg besseres Sommer- und Winter-Mineralöl, 1 780 000 kg gewöhnliches Sommer- und Winter-Mineralöl, 4 370 000 kg Petroleum, 385 000 kg rohes Rüböl, 590 000 kg gereinigtes Rüböl, 1 290 000 kg Öl zur Gasbereitung, 75 000 kg Putzöl, 75 500 kg Rindstalg, 15 000 kg Uhrenöl (früher Oleonaphtha).

Eröffnung der Angebote Sonnabend, den 31. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist für Rüböl, Gasöl, Putzöl bis 18. Februar, für die übrigen Materialien bis 28. Februar 1903.

Die Verdingungsunterlagen werden zum Preise von 1 ℳ vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden.

Hannover, den 11. Januar 1903. (143a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für das Etatsjahr 1903 erforderlichen Glühkörper, Glühkörperträger und Glühlampen sollen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 10. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. März 1903.

Magdeburg, den 13. Januar 1903. (144)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Glas, Filz, Schwämmen und Schmirgelleinen soll in verschiedenen Losen verdungen werden.

Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. k. M., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. k. M.

Magdeburg, den 10. Januar 1903. (145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Eisendraht, Stahldraht, Splinten, Stahlblech, Drahtstiften, Kammzwecken, Ketten, Weißblech, Kesselnieten, Blechnieten, Holzschrauben, Bekleidungsschrauben, Schrauben mit und ohne Muttern für Wagen und für Lokomotiven, sowie Muttern, Nägel, Unterlagsscheiben und Bolzen für Wagen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für 1903. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift müssen bis zum Verdingungstermin am 31. Januar 1903, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns eingereicht werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 7 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 2 ℳ von unserem Rechnungsbureau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 3. März 1903.

Kattowitz, im Januar 1903. (146)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Eisen für das Rechnungsjahr 1903 für die königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W.**, und zwar:

A. 2514 t **Stab- und Bandeisen**, 1006 t **Eisenbleche**, 2460 Stück **Puffer-Unterlagsplatten**, 12 t **eiserne Rohrwände**,

B. 422 t **Winkel- und Formeisen** und 256 t **Roststabflußeisen.**

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 29. Januar 1903,
zu **A.** Vormittags **10 Uhr,**
zu **B.** Vormittags **11½ Uhr.**

Zuschlagsfrist bis 25. Februar 1903.

Verdingungsunterlagen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von

1 ℳ für A. }
70 ₰ „ B. } (von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden)

vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129.

Hannover, den 10. Januar 1903. (147)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbaumaterialien.

Die vorhandenen Materialien, und zwar:

438	Stück eiserne Schienen, 6,6 m lang .	= rd.	100 000 kg
557	lfd. Meter eiserne Schienen-Verhaustücke	= „	19 000 „
100	lfd. Meter stählerne Schienen-Verhaustücke	= „	3 100 „
1118	eiserne Schwellen, 2,20 m lang . . .	= „	47 500 „
200	Flachlaschen . .	= „	1 300 „
300	Winkellaschen Xa	= „	2 250 „
1	einfache Kreuzungsweiche . . .	= „	8 400 „
1	Herzstück 1:9 . .	= „	285 „
1	„ 1:10 .	= „	285 „
1	Schienenherzstück 1:7	= „	495 „
	altes Eisen	= „	1 070 „

werden zum Verkauf gestellt.

Kaufangebote auf das Ganze oder einzelne Teile, frankiert und verschlossen, mit der Aufschrift „Kaufangebote auf Altmaterialien“ sind spätestens bis Sonnabend, den 31. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Betriebsabteilung einzureichen und werden zu dieser Zeit im Wartesaal II. Klasse des Militärbahnhofs geöffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. Februar 1903.

Die Materialien lagern Berlin, Militärbahnhof.

Die Verkaufsbedingungen können gegen Einsendung von 0,25 ℳ von Kasse II der Betriebsabteilung bezogen werden.

Schöneberg, den 12. Januar 1903. (148)
(Colonnenstraße 31.)
Betriebsabteilung
der Eisenbahnbrigade.

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Öls in Schlesien stehen 42 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Zentralbureau hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 28. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten können von unserem vorbezeichneten Zentralbureau Wochentags von 8 Uhr Vormittags bis 3 Uhr Nachmittags gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ (in bar) bezogen werden.

Breslau, im Januar 1903. (149)
Königliche Eisenbahndirektion.

10. Offene Stellen.

Zur Leitung einer Reparaturwerkstatt mit ca 25 Arbeitern für die laufende Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen einer Nebenbahn wird ein geeigneter tüchtiger Meister gesucht. Bewerbungen mit Lebenslauf und Gehaltsansprüchen unter K. E. an die Geschäftsstelle dieser Zeitung. (150)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 6. 21. Januar 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Bahnhofsanlagen der Ausstellung zu Buffalo.

Große Ausstellungen stellen bekanntlich an die Verkehrsanlagen sehr hohe Ansprüche, denen man meist durch die Anlage besonderer Ausstellungsbahnhöfe, oft auch durch den Bau besonderer Zuführungslinien gerecht zu werden sucht. So wurde z. B. zur Berliner Gewerbeausstellung ein auch später beibehaltener Anschluß von der Ringbahn zur Görlitzer Bahn und ein großer jetzt wieder beseitigter Ausstellungsbahnhof angelegt. Der Verkehr von Ausstellungen (und ähnliches gilt auch von dem von Ausflugorten, Rennplätzen usw.) zeigt den Verhältnissen des übrigen Personenverkehrs gegenüber einige Eigenarten, die an die Verkehrsanstalten besondere Anforderungen stellen. Während der Verkehr in den Morgenstunden der Werktage, besonders bei ungünstiger Witterung, ganz unbedeutend ist, nimmt er an schönen Nachmittagen gewaltig zu und schwillt an den Festtagen bei heiterem Wetter bis zu beängstigender Höhe an. Trotz der großen Schwankungen läßt sich der Verkehr von der Stadt zur Ausstellung meist ohne allzugroße Schwierigkeiten abwickeln, weil sich die herausströmenden Menschenmassen auf mehrere Stunden verteilen und weil sich die Entleerung der Züge und Bahnsteige im Ausstellungsbahnhof in kürzester Zeit vollzieht. Anders liegen aber die Verhältnisse bei dem Verkehr von der Ausstellung zur Stadt, denn hier drängt sich der Ansturm auf ganz kurze Zeit zusammen und setzt auch manchmal früher ein, als dies angenommen werden konnte (z. B. dann, wenn plötzlich ein Gewitter einige Stunden vor Schluß der Ausstellung ausbricht). Auch ist es schwierig, die Menschenmassen, die aus Angst, die letzten Züge zu verpassen, ungestüm vorwärtsdrängen, in Ordnung zu halten und zu den richtigen Bahnsteigen und Zügen hinzuleiten.

Die Bahnhöfe von Ausstellungen müssen also in ihren Verkehrsanlagen darauf berechnet sein, eine große Menge Abfahrender in kürzester Zeit abzufertigen, und ihre Betriebsanlagen müssen so eingerichtet sein, daß plötzlich eine große Zahl Züge für den Verkehr zur Stadt zurück eingesetzt werden kann. Meist wird es sich empfehlen, die Mehrzahl der Züge, die in den ersten Nachmittagstunden die Menschen herausgebracht haben, bis zum Zurückfluten des Verkehrs aufzustellen, zu welchem Zweck der Bahnhof mit Aufstellungsgleisen und allen Einrichtungen für den Betriebsdienst auszurüsten ist.

Für die Anlage der Hauptgleise ist es, wenn das Gelände und die Eigenart der Bahn dies gestatten, sehr zweckmäßig, sie in Form rückkehrender Schleifen zu führen, wie dies z. B. an den Endpunkten der Pariser Stadtbahn und vieler Stadt- und Vorortbahnen in Nordamerika geschehen ist. Gegenüber einem in Kopfform angelegten Bahnhof hat die Schleifenform den Vorzug, daß sich der Betrieb schneller, sicherer und einfacher abwickelt, weil Einfahren auf stumpfe Gleise, Rückwärtsbewegungen und Kreuzungen zwischen Zügen entgegengesetzter Fahrrichtungen vermieden werden.

Eine Vereinigung von Kopf- und Schleifenform zeigten die Endbahnhöfe der Straßenbahnen von Buffalo, die im Jahre 1901 gelegentlich der Pan-Amerikanischen Ausstellung angelegt wurden und auf die es sich wohl verlohnt, mit einigen Worten einzugehen, wenn die Ausstellung auch längst beendet und die Bahnhöfe wieder abgebrochen sind.*)

*) Nach „Engineering News", Oktober 1902, S. 368.

Wie aus Abb. 1 zu ersehen ist, führten zur Ausstellung außer einer durchgehenden Eisenbahnlinie eine Reihe von elektrischen Straßenbahnen, für die drei Bahnhöfe angelegt waren. Sämtliche Gleise waren derart angeschlossen, daß kein zur Stadt

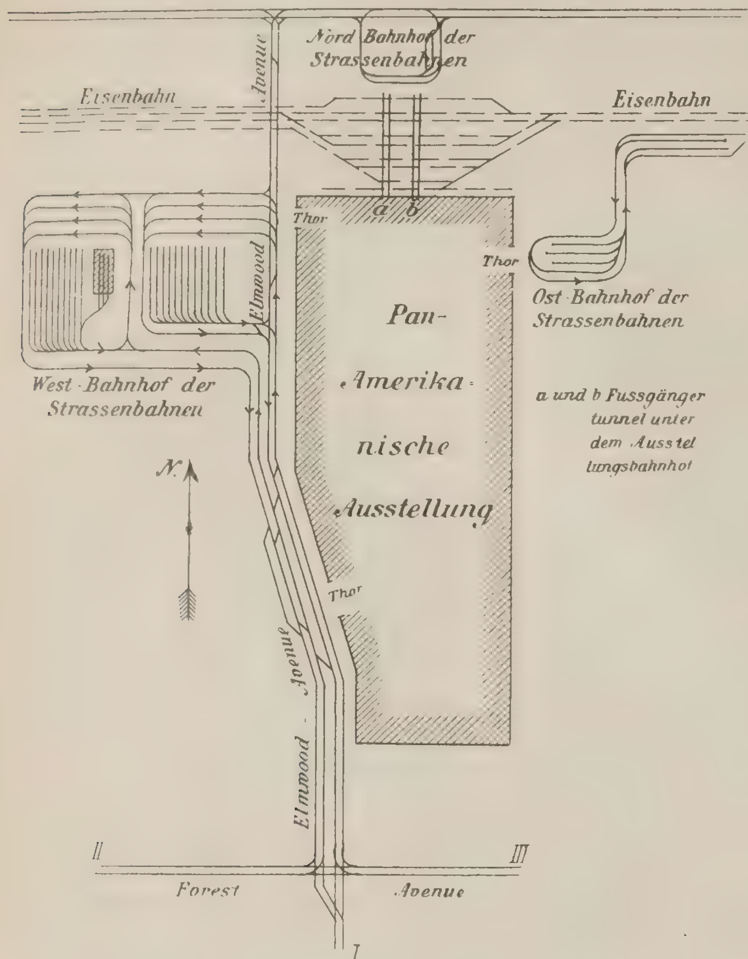


Abb. 1.
Verzerrte Skizze der Verkehrsanlagen der Pan-Amerikanischen Ausstellung zu Buffalo.

bestimmter Wagen eine Rückwärtsbewegung auszuführen hatte; bei den schleifenförmigen Gleisen versteht sich das ja von selbst, bei den stumpf endigenden Gleisen war es dadurch erreicht, daß diese unmittelbar in die zur Stadt führenden Streckengleise mündeten. Die von der Stadt kommenden Wagen mußten dann allerdings in die Stumpfgleise mittels Rückwärtsbewegungen eingesetzt werden, was aber unbedenklich war, da hier (wie oben bemerkt) mehr Zeit zur Verfügung stand und die Reisenden die Wagen bereits verlassen hatten.

Die ganzen Anlagen waren so umfangreich, daß für jede Linie, auf die die Wagen sich später verteilten, besondere Bahnsteige und Gleise zum Einsteigen vorhanden waren. Jeder Bahnsteig diente nur für ein Gleis und war gegen das andere neben ihm liegende durch ein Gitter abgesperrt; dadurch wurde das Einsteigen an der falschen Seite verhindert und außerdem blieb ein Gedränge, das etwa einmal an irgend einer Stelle entstand, infolge der Gitter auf einen kleinen Raum beschränkt. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgte durch die in den Abb. 2 und 3 mit X bezeichneten Übergänge in Schienenhöhe, die an den Gleisen durch Schranken abgesperrt waren und durch besondere Beamte dauernd überwacht wurden; das Überschreiten der Gleise erschien gefahrlos, da die Wagen an den Übergängen immer nur ganz langsam fuhren. Die Bahnsteige waren mit Bohlen abgedeckt oder hatten einen Belag von Asche. Die ganzen Bahnhöfe waren durch Einfriedigungen gegen die Straßen abgesperrt, der Zugang erfolgte für die Reisenden durch eine große Anzahl Drehkreuze.

Die Anordnung der einzelnen Bahnhöfe und ihr Anschluß an die freie Strecke ergibt sich aus den Abbildungen, zu denen noch zu bemerken ist:

Der Ostbahnhof (vergl. Abb. 2) war durch eine neu angelegte etwa 1,5 km lange zweigleisige Linie an das übrige Straßenbahnnetz angeschlossen. Die Streckengleise bildeten in ihm eine doppelgleisige Schleife, innerhalb deren noch drei Stumpfgleise lagen. Sämtliche Gleise waren mit Bahnsteigen versehen, konnten also alle zum Ein- und Aussteigen benutzt werden; in der Regel genügte aber für den Ankunftverkehr das eine (in der Abbildung unterste) Schleifengleis; für den Abfahrverkehr kam man, abgesehen von besonders verkehrsreichen Tagen, mit den beiden Schleifengleisen aus. Außerhalb des eigentlichen Bahnhofs waren noch zwei Stumpfgleise vorgesehen (vergl. Abb. 1), die lediglich zum Aufstellen leerer Wagen dienten.

Der Nordbahnhof (vergl. Abb. 1) bestand aus einer an eine durchgehende zweigleisige Linie angeschlossenen Schleife, die sich in ihrem südlichen, also der Ausstellung am nächsten gelegenen Teil in zwei zum Ein- und Aussteigen bestimmte Gleise gabelte. An der Ostseite der Schleife lagen einige Aufstellungsgleise. Der Bahnhof war durch die Station der Eisenbahn (auf die später noch zurückgekommen wird) von der Ausstellung getrennt und mußte daher, um weite Umwege und Überwege in Schienenhöhe zu vermeiden, durch den in Abb. 1 mit a bezeichneten Tunnel zugänglich gemacht werden.

Bei weitem am umfangreichsten war der in Abb. 3 dargestellte Westbahnhof, denn er hatte den sehr lebhaften Verkehr von den drei in Abb. 1 mit *I*, *II* und *III* bezeichneten Linien aufzunehmen, die durch die Elmwood- und die beiden Zweige der Forest-Avenue liefen. Der Bahnhof bestand aus zwei Hauptteilen, von denen der westliche für die Wagen der Linie *I*, der östliche für die der Linien *II* und *III* bestimmt war. Da von dem Schnittpunkt der Forest- und Elmwood-Avenue an bis zum Bahnhof die vorhandene zweigleisige Straßenbahn den Verkehr der drei Linien nicht hätte aufnehmen können, so wurde dieses

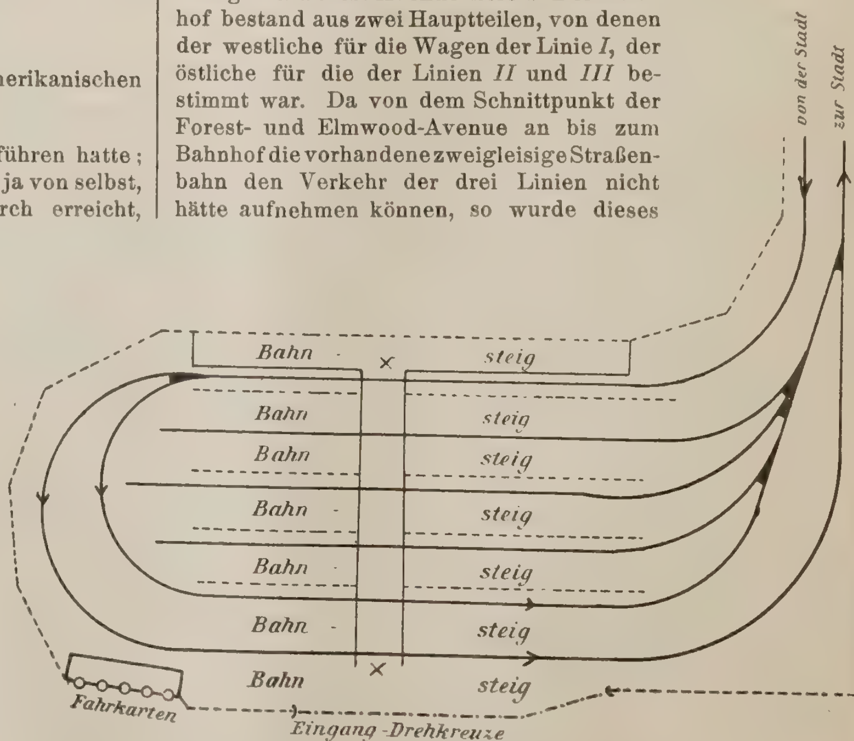


Abb. 2.
Lageplan des Ostbahnhofs der Straßenbahnen.

Stück vorübergehend viergleisig ausgebaut und an mehreren Stellen mit Weichenverbindungen versehen, um bei Unregelmäßigkeiten und Sperrungen eines Gleises den Betrieb umleiten zu können.

In dem Bahnhof teilten sich die Gleise der freien Strecke in jeder der beiden Hauptgruppen in vier schleifenförmige zum Ein- und Aussteigen bestimmte Gleise. Zwischen den Hauptgleisen lagen in der Ostgruppe 12, in der Westgruppe 10

Die ganzen Einrichtungen haben sich durchaus bewährt: Stockungen sind nur zweimal und zwar auch nur auf kurze Dauer eingetreten. Um bei Unfällen usw. sofort Abhilfe schaffen zu können, war ständig eine Wache von etwa fünf Arbeitern anwesend, die aber auch die laufenden Unterhaltungsarbeiten an den Gleisen ausführte.

Noch ein paar Worte über den Ausstellungsbahnhof der Eisenbahn: In ihn mündete, wie aus Abb. 1 zu ersehen ist

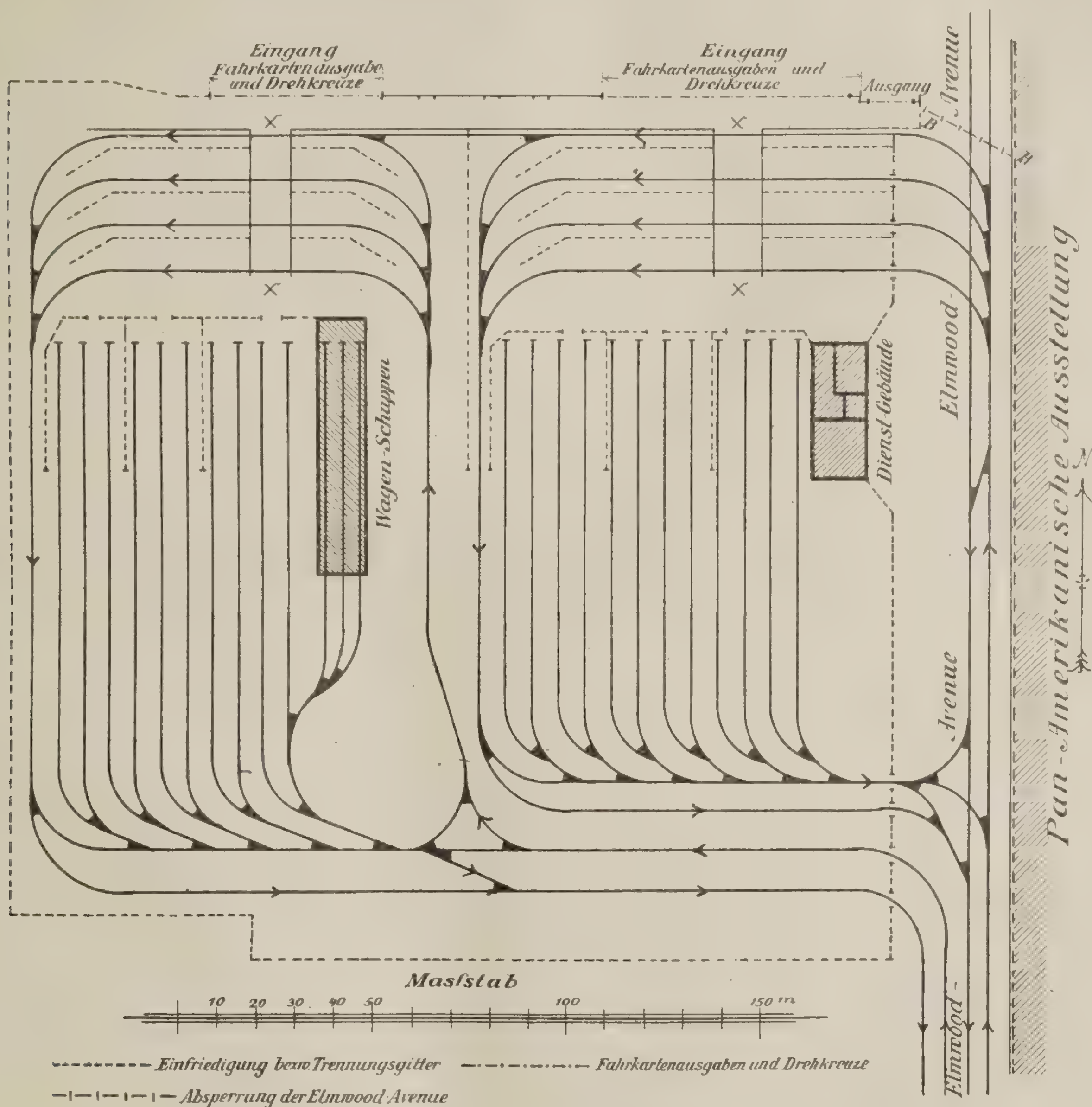


Abb. 3.

Lageplan des Westbahnhofs der Straßenbahnen.

stumpf endigende Gleise von zusammen etwa 2400 m nutzbarer Länge, die zum Aufstellen von Wagen und bei starkem Andrang auch zum Einsteigen benutzt wurden. Um kleine Ausbesserungen an den Wagen sofort ausführen zu können, war ein Wagenschuppen vorgesehen, der drei mit Arbeitsgruben ausgerüstete Gleise enthielt. Ein Dienstgebäude mit Aufenthaltsräumen für die Angestellten und einem Polizeiamt vervollständigte die Bahnhofanlagen.

von Osten eine zweigleisige, von Westen eine viergleisige Linie die verschiedenen Gesellschaften gehörten. Der Bahnhof enthielt vier Inselbahnsteige mit acht durchgehenden Gleisen. Aufstellungsgleise scheinen nicht vorhanden gewesen zu sein, wenigstens wird in unserer Quelle nichts davon erwähnt. Die Bahnsteige waren durch den mit *b* bezeichneten Tunnel schienenfrei zugänglich.

O. B.

Württembergischer Eisenbahnetat für 1903 und 1904.

Der Staatsminister der Finanzen hat den Hauptfinanzetat für die Finanzperiode 1. April 1903 bis 31. März 1905 dem Präsidium des ständischen Ausschusses mit einem begleitenden Vortrag übergeben, dem wir nach dem Staatsanzeiger für Württemberg auszugsweise den Teil, der die Staatseisenbahnen und die württembergische Bodenseedampfschiffahrt betrifft, entnehmen.

Der Reinertrag der Eisenbahnen ist für das Rechnungsjahr 1903 zu 14 916 770 ℳ, für 1904 zu 15 308 370 ℳ angenommen und beträgt gegenüber 1902 für 1903: 1 514 975 ℳ weniger und für 1904: 1 123 375 ℳ weniger.

Die gesamten Roheinnahmen sind für das Rechnungsjahr 1903 zu 58 700 000 ℳ, für 1904 zu 59 940 000 ℳ veranschlagt, mithin gegen 1902 im ersten Jahre um 300 000 ℳ niedriger, im zweiten Jahre um 940 000 ℳ höher. Bei dem Personen- und Gepäckverkehr ist unter Zugrundelegung einer kilometrischen Einnahme für 1903 von 10 937 ℳ, für 1904 von 11 123 ℳ eine Mehreinnahme im ersten Jahre von 450 000 ℳ, im zweiten Jahre von 1 130 000 ℳ und bei dem Güterverkehr bei einer kilometrischen Einnahme für 1903 von 16 920 ℳ, für 1904 von 16 941 ℳ eine Wenigereinnahme im ersten Jahre von 770 000 ℳ, im zweiten Jahre von 240 000 ℳ berechnet. Hierbei ist mit Rücksicht auf die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre für die beiden Rechnungsjahre 1903 und 1904 gegenüber der mutmaßlichen wirklichen Einnahme im Rechnungsjahre 1902 bei den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr von einer jährlichen Steigerung um 3 % und bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr von einer jährlichen Steigerung um 1,5 % ausgegangen worden.

Im Etatsjahre 1901 betrug die wirkliche kilometrische Einnahme bei dem Personen- und Gepäckverkehr 10 674 ℳ, bei dem Güterverkehr 16 861 ℳ.

Die Ausgaben betragen im ganzen für das Etatsjahr 1903: 43 783 230 ℳ, für 1904: 44 631 630 ℳ, mithin gegenüber dem Etat von 1902 für 1903: 1 214 975 ℳ mehr und für 1904: 2 063 375 Mark mehr. Von diesem Mehrbedarf gegen 1902 entfällt der weitaus überwiegende Teil auf die persönlichen Ausgaben der Betriebsverwaltung, nämlich für 1903: 1 004 005 ℳ und für 1904: 1 497 405 ℳ. Hiervon trifft auf Gehälter ein Mehr für 1903 von 534 850 ℳ, für 1904 von 724 000 ℳ.

Es ist eine weitere erhebliche Vermehrung der Zahl der Beamten in Aussicht genommen, teils um den Anforderungen des Betriebes genügen zu können, teils um für Beamte des mittleren Dienstes weitere Vorrückung und für einen Teil des gegen Tagegeld verwendeten Personals etatsmäßige Anstellung zu ermöglichen. Eine Vermehrung der Stellenzahl ist insbesondere vorgesehen bei den Oberbahnsekretären und Expeditoren, Eisenbahnsekretären, Expedienten und namentlich bei den Lokomotivheizern, dem Wärterpersonal und den Stationsdienern. Der Rest der noch bestehenden Betriebsinspektions-Assistentenstellen soll vollends ganz in Oberbahnsekretärstellen übergeführt werden. Die mit Übernahme von Oberbaumaterial betrauten technischen Beamten sollen unter Verleihung des Titels „technische Revisoren" mit Rücksicht auf ihre wichtige dienstliche Aufgabe den Obergeometern gleichgestellt werden. Ferner ist die etatsmäßige Anstellung der Meister in den Eisenbahnwerkstätten und in der Eisenbahntelegraphenwerkstätte sowie der Stellwerks- und Brückenschlosser, die Gleichstellung der Bahnhofsaufseher im Gehalt mit den Zugmeistern und endlich die Schaffung zweier weiterer oberen Gehaltsstufen für die Haltestellenvorsteher vorgesehen.

Bei den anderen persönlichen Ausgaben ergibt sich ein Mehrbedarf für 1903 von 469 155 ℳ und für 1904 von 773 405 ℳ, welcher hauptsächlich auf Tagegelder des ohne Anstellung verwendeten Personals, Tage- und Akkordlöhne, Fahr- und Nachtgelder, Dienstkleidung und Ausgaben für Wohlfahrtszwecke entfällt. Der Mehrbedarf bei den sachlichen Ausgaben beträgt für 1903: 209 170 ℳ, für 1904: 564 170 ℳ. Bei demselben fällt besonders ins Gewicht die Mehrausgabe für Brennmaterial und sonstige Betriebsmaterialien, sodann für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen infolge der Zunahme der Leistungen und der Vermehrung der Betriebsmittel sowie infolge der Steigerung der Löhne. Eine beträchtliche Ersparnis ist in Aussicht genommen bei den Ausgaben für Benutzung fremder Betriebsmittel.

Nach dem Ausgeführten ist bei der Eisenbahnverwaltung für 1903 mit einer Mindereinnahme gegenüber dem Etatssatz für 1902 von rund 1,5 Millionen und im zweiten Jahr noch mit einer solchen von rund 1,1 Millionen Mark zu rechnen. Doch fällt nicht dieser ganze Ausfall dem Etat für 1903/04 zur Last, da von dem Etatssatz für 1902 ein Betrag von 131 745 ℳ zur Abführung an den Reservefonds der Staatseisenbahnen bestimmt war. Nach Abrechnung dieses Betrages bleibt für den Etat für 1903/04 noch ein Ausfall für 1903 von 1 383 230 ℳ, für 1904 von 991 630 ℳ.

Was den Stand des ebengenannten Reservefonds der Staatseisenbahnen betrifft, so sind diesem gemäß den Bestimmungen des Gesetzes vom 29. Juli 1899 im Rechnungsjahr 1899: 1 107 691 ℳ, in 1900: 406 326 ℳ, zusammen 1 514 017 ℳ überwiesen worden. Im Rechnungsjahr 1901 waren dagegen infolge des Rückgangs des Reinertrages der Staatseisenbahnen aus diesem Fonds zur Ergänzung der Ablieferung der Eisenbahnhauptkasse auf den etatsmäßigen Betrag von 16 300 000 ℳ abzugeben 1 019 291 ℳ. Dem Reservefonds verblieb demnach am 1. April 1902 noch ein Bestand von 494 726 ℳ, welcher voraussichtlich im Rechnungsjahr 1902 zur Abführung an die laufende Verwaltung in Anspruch genommen werden wird, da auch in diesem Jahre keine Aussicht vorhanden ist, daß der etatsmäßige Reinertrag der Staatseisenbahnen erreicht werden wird.

Der Reinertrag der württembergischen Bodenseedampfschiffahrt ist für beide Jahre der neuen Finanzperiode zu je 3320 ℳ angenommen, d. i. gegen 1902 weniger 7560 ℳ.

Dem Etat ist eine Übersicht über die Tarifeinheitssätze nach dem Stande vom 1. August 1902 samt einer Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. August 1900 bis zum 1. August 1902 eingetretenen erheblicheren Tarifänderungen beigegeben.

Die Staatsschuld wird am 1. April 1903: 520 166 400 ℳ betragen, wovon auf die allgemeine Staatsschuld 33 413 561 ℳ und auf die Eisenbahnschuld 486 752 839 ℳ entfallen.

Vergleicht man den unter dem Aufwand für die Staatsschuld begriffenen Bedarf für Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld, welcher sich für Verzinsung im ersten Jahre auf 17 448 055 ℳ und im zweiten auf 18 165 701 ℳ, für Tilgung im ersten Jahre auf 2 641 350 ℳ und im zweiten auf 3 089 525 ℳ berechnet, mit dem Reinertrag der Staatseisenbahnen, welcher bei Etatskapitel 118 für 1903 zu 14 916 770 ℳ, für 1904 zu 15 308 370 ℳ veranschlagt ist, so ergibt sich, daß der letztere hinter dem Bedarf für Verzinsung und Tilgung für 1903 um 5 172 635 ℳ, für 1904 um 5 946 856 ℳ und hinter dem Bedarf für Verzinsung allein für 1903 um 2 531 285 ℳ und für 1904 um 2 857 331 ℳ zurückbleibt.

Die Statistik der englischen Eisenbahnen

wird in einem Aufsatz der Zeitschrift „Engineering" einer sehr scharfen Kritik unterzogen, die sich an einen am 10. Dezember 1902 von dem Statistiker W. M. Ackworth in der königlichen statistischen Gesellschaft gehaltenen Vortrag anschließt. Danach sind die von den englischen Eisenbahngesellschaften in ihren Jahresberichten über Betrieb und Verkehr gemachten Angaben so überaus unvollständiger Art, wie dies in keinem anderen Kulturlande der Fall ist, und die von ihnen geführte Statistik genügt auch nicht im entferntesten den Anforderungen, die im öffentlichen Interesse unbedingt an sie gestellt werden müßten. Bereits seit 15 Jahren, nachdem ein ebenfalls in der königlichen statistischen Gesellschaft von Price-Williams gehaltener Vortrag sich mit dieser Angelegenheit beschäftigt hat, ist dies klar erkannt worden, und ein damals — im Jahre 1888 — erlassenes Gesetz hat die Eisenbahngesellschaften verpflichtet, „in ihren Jahresberichten diejenigen Angaben zu machen, die das Handelsamt ihnen von Zeit zu Zeit vorschreiben werde". Damals haben die Gesellschaften sich dagegen gesträubt unter dem Vorgeben, daß es ihnen nicht möglich sei, über ihre Geschäftsführung so eingehende Angaben zu machen, wie dies in anderen Ländern üblich sei, und das Handelsamt scheint sich ebenfalls zu dieser Anschauung bequemt zu haben. „Denn", so fährt der Ackworthsche Vortrag fort, „bis auf den heutigen Tag sind die Betriebsberichte unserer englischen Eisenbahnverwaltungen im Zustande urväterlicher Einfachheit (archaic simplicity) verblieben", und nur in betreff ganz geringfügiger Einzelheiten hat das Handelsamt von der ihm anvertrauten Machtvollkommenheit Gebrauch gemacht. Jedenfalls würde es auch gegenwärtig noch unmöglich sein, die von den Verwaltungen bekanntgegebenen Einnahmeziffern auf Tonnenmeilen und Personenmeilen zurückzuführen. Auch von Mitgliedern des Handelsamts selbst ist diese Tatsache mit dem

Ausdruck lebhaften Bedauerns anerkannt; gleichwohl aber glaubt sich Herr Ackworth verpflichtet, diese Unterlassungssünde der Behörde damit zu entschuldigen, daß die öffentliche Meinung in England der Angelegenheit bislang völlig teilnahmslos gegenübergestanden hat. Den meisten Leuten sei die Statistik überhaupt ein völlig gleichgültiges Gebiet, die Inhaber von Eisenbahnaktien aber seien völlig zufriedengestellt, wenn die Gewinnanteile nur genügend ausfielen, und die Handel- und Gewerbetreibenden zögen es vor, ihre Interessen den Bahnen gegenüber mit Mitteln geltend zu machen, über deren Erfolge die Statistik keinen Ausweis geben könne. Indessen scheint sich jetzt doch in diesen letzteren Beziehungen eine Wandlung zum Besseren vorzubereiten. Denn einesteils macht sich bei Aktieninhabern angesichts der letzten Dividendenzahlungen die Empfindung geltend, daß die tarifmäßigen Frachten denn doch gar zu niedrig seien, und im Gegensatz hierzu ist der Handelsstand zu der Überzeugung gelangt, daß die Frachtsätze zu hoch wären, und diese Auffassung gewinnt eine gewisse Berechtigung, wenn man die ausländischen Frachtsätze mit den englischen vergleicht. Außerdem aber hat sich die Nordostbahngesellschaft nunmehr dazu verstanden, die Grundsätze bekannt zu geben, nach denen auf ihren Strecken die Aufstellung der Tarife und die Berechnung der Frachten erfolgt, insbesondere welche Durchschnittssätze für die Berechnung der Längen und des Gewichts angewendet werden.

Herr Ackworth ist nun der Ansicht, daß binnen kurzem alle auf Fortschritt bedachten Eisenbahngesellschaften diesem Beispiel werden folgen müssen, und daß die etwa widerwilligen Gesellschaften dann durch das Parlament werden gezwungen werden, in die Linie einzurücken. „Niemand aber", so fährt er fort, „der jemals die erschöpfenden Statistiken der anderen führenden Länder mit den nüchternen Zusammenstellungen in den halbjährlichen Berichten unserer Bahnverwaltungen und des Handelsamts vergleicht, wird wünschen, daß die Verbesserung hier Halt machen soll", und er erklärt es für erforderlich, daß dem Handelsamt ein sachverständiger Ausschuß beigegeben werde, der über die zweckmäßige Ausgestaltung der Berichte seinen Beirat erteilt. Namentlich aber sei wünschenswert, statt der halbjährlichen eine jährliche Berichterstattung einzuführen und dadurch eine Menge überflüssiger Arbeit zu ersparen.

Auch das Vorurteil, welches die englischen Eisenbahnbeamten gegen weitergehende Veröffentlichungen besitzen, wurde von Herrn Ackworth in seinem Vortrage besprochen. „Weshalb", so fragen diese, „sollten wir irgendwelche weitere Aufklärungen geben? Sie würden ja doch nur gegen uns ausgenutzt werden, und wir würden uns also damit nur selbst eine Rute binden." Dies widerlegt aber Herr Ackworth kurz und treffend, indem er sagt: „Eine ehrenhafte Kritik wird jedenfalls dadurch gewinnen, wenn sie auf Tatsachen anstatt wie bisher auf Unterstellungen gegründet werden kann. Jedenfalls aber können böswillige Entstellungen weit wirksamer dadurch widerlegt werden, daß man ihnen Tatsachen, als daß man ihnen wohlwollende Mutmaßungen entgegenstellt." — Hierfür gibt Herr Ackworth folgendes Beispiel: Bisher hat man sich in England selbst und auch im Auslande seit einem Menschenalter der unwidersprochenen Überzeugung hingegeben, daß die englischen Personenfahrpreise die höchsten in ganz Europa seien, indem sie sich auf durchschnittlich 1 d für die englische Meile (5 ₰ für das Kilometer) stellten. Genaue Aufnahmen aber, die man für einzelne Bahnstrecken und einzelne Monate neuerdings veranstaltet hat, haben den Beweis erbracht, daß das in England gezahlte Durchschnittsfahrgeld sich auf etwa drei Fünftel dieses Betrages, also auf 3 ₰ für das Kilometer stellt, und daß es also mit zu den billigsten in ganz Europa gehört. In gleicher Weise würde — wie der Vortragende meinte — eine derartige gleiche Statistik auch betreffs der englischen Gütertarife, von denen der Handelsstand jetzt glaubt, daß sie geradezu halsabschneiderisch (extortionate) seien, ergeben, daß sie niedriger sind als in anderen Ländern, wenn man nur die einzelnen Güter, Entfernungen und Transportbedingungen einander gegenüberstellen und gegeneinander abwägen könnte.

Über die bisherige Art der von den Eisenbahngesellschaften beliebten und geübten Berichterstattung erging sich der Vortragende dann aber weiter mit bitterem Spotte. Anknüpfend an die im Betriebsberichte der Nordostbahngesellschaft enthaltene Angabe, daß die Betriebsausgaben sich auf 60 950 744 £ 10 sh 9 d gestellt haben, bemerkt er: „Wir glauben, daß man gern auf die Gewissenhaftigkeit, mit welcher der Betrag bis auf 10 sh 9 d hin genau berechnet ist, verzichten könnte, wenn man dafür nur einige Aufklärung darüber erhielte, auf welchen Strecken und wofür die 61 000 000 £ verausgabt sind. Alle hierüber gegebene Aufklärung ist aber in sieben Zeilen zusammengedrängt, von denen drei die von der Gesellschaft im Eigenbesitz, im Mitbesitz und in Pacht gehaltenen Linien kurz bezeichnen, während die anderen vier Zeilen die Gesamtlänge der eingleisigen, zweigleisigen und vier- und mehrgleisigen Strecken angeben." Auch in betreff der Betriebsmittel, sagt der Bericht, sind die Angaben durchweg zu ungenau. „Aus einem Betriebsberichte erfahren wir beispielsweise zwar, daß die Gesellschaft 97 Tender- und 18 Tanklokomotiven, also im ganzen 115 Lokomotiven besitzt. Über das Alter, die Leistungsfähigkeit und den Zustand dieser Lokomotiven finden wir jedoch keine Angaben, und ebensowenig vermögen wir zu erkennen, ob es sich um leichte Rangiermaschinen handelt, die höchstens 24 000 ℳ kosten, oder um Schnellzugmaschinen neuerer Bauart, von denen keine unter 60 000 ℳ zu haben ist. Die gleiche Oberflächlichkeit waltet bei den Angaben über den Personen- und Gütertransport ob. „Der Aktionär", so fährt Herr Ackworth fort, „kann allerdings aus dem Berichte ersehen, daß die Verwaltung einige Güter befördert hat, da ein Betrag von 1 500 000 £ aus dem Güterverkehr in Einnahme gestellt ist. Welcher Art aber diese Güter waren, darüber würde er garnichts erfahren, wenn ihn nicht eine beigefügte Bemerkung über den ‚Mineralverkehr' zu der Vermutung berechtigte, daß unter den von der Gesellschaft beförderten Gegenständen sich auch eine Anzahl von Kohlenladungen befunden haben." „Engineering" knüpft an diese Ausführungen die Bemerkung, daß sich auf diesem Gebiete ein weites und ergiebiges Feld für Verbesserungen findet und daß es für deren Einführung beschleunigend wirken muß, wenn sich in allen Kreisen die Überzeugung mehr und mehr ausbreitet, daß die Eisenbahnen, auch wenn sie im Privatbesitz ihrer Aktionäre stehen, gleichwohl als ein Teil des öffentlichen Eigentums des gesamten Volkes anzusehen sind. Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Frage der Beschaffung der Uniformen für die preußischen Eisenbahnbeamten**, über die wir in Nr 3 S. 37 d. Ztg. berichteten, schreibt jetzt die „Berl. Korresp." folgendes:

„Die Ausführungen, mit denen wir vor einigen Tagen den unrichtigen Nachrichten verschiedener Blätter über angeblich bevorstehende Änderungen in der Beschaffung der Uniformen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung entgegengetreten sind, werden in Nr 25 der Schlesischen Zeitung vom 11. d. M. beanstandet. Wir bemerken darauf, daß allerdings in dieser Angelegenheit eine Besprechung und eine Besichtigung stattgefunden haben. Über den Zweck und den Inhalt dieser Beratung ist aber die Schles. Ztg. von ihrem Gewährsmann falsch unterrichtet worden. Wir können nur wiederholt auf das bestimmteste versichern, daß Maßnahmen, durch die die Vergebung der Uniformen an kleine Handwerksmeister irgendwie beschränkt werden solle, weder vor Anordnung der vorerwähnten Erörterung der Angelegenheit beabsichtigt waren, noch jetzt in Aussicht genommen sind."

— **Beschaffenheit der in Schnellzüge einzustellenden Fahrzeuge.** Hierüber hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten unter Aufhebung eines früheren Erlasses folgendes bestimmt:

1. In Schnellzüge sind nur solche Fahrzeuge einzustellen, die sich im besten Zustande befinden, mit durchgehender Bremse, Aborten, Lüftungsaufbauen versehen sind und die Bezeichnung „für Schnellzüge" tragen. Diese Bezeichnung ist von solchen Fahrzeugen zu entfernen, die nach nochmaliger Prüfung als nicht geeignet für die Verwendung in Schnellzügen befunden werden.

2. Für Schnellzüge ist die Verwendung von vier- und sechsachsigen Drehgestellwagen anzustreben.

3. In Schnellzüge sind nur solche dreiachsigen Fahrzeuge einzustellen, die in ihren Abmessungen, Gewichtsverhältnissen und Einrichtungen den diesseitigen Normalien entsprechen, mindestens jedoch einen Radstand von 6 m und ein Eigengewicht von 16 t haben. Es ist streng darauf zu halten, daß die Postwagen und Gepäckwagen gleichmäßig beladen werden.

4. Bei Schnellzügen, die vorzugsweise aus Drehgestellwagen zu bilden sind, ist durch den Zugbildungsplan die Mitnahme dreiachsiger Fahrzeuge nach Möglichkeit einzuschränken und ihre Einstellung zwischen Drehgestellwagen verboten. Dreiachsige Personenwagen, die nicht im regelmäßigen Kurs laufen, dürfen nur in Ausnahmefällen, dreiachsige Gepäck- und Gepäckbeiwagen, die nicht im regelmäßigen Kurs laufen, nur dann eingestellt werden, wenn es unmöglich ist, das Gepäck in den eigentlichen Gepäckwagen zu verladen.

5. Solange der Bestand an Drehgestellwagen zur Bildung aller Schnellzüge noch nicht ausreicht, sind die minder wichtigen Schnellzüge tunlichst vollständig aus dreiachsigen Fahrzeugen zusammenzusetzen. Die in solchen Schnellzügen etwa laufenden Drehgestellwagen sind tunlichst hinter dem Schutzwagen einzustellen, keinesfalls aber durch dreiachsige Fahrzeuge von einander zu trennen.

6. Zweiachsige Fahrzeuge dürfen in Schnellzüge nicht eingestellt werden.

Nach diesen Vorschriften ist spätestens vom 1. Mai 1903 ab, soweit die erforderlichen Fahrzeuge jedoch vorhanden sind, sofort zu verfahren. Die für Schnellzüge bestimmten dreiachsigen Gepäckbeiwagen sind auf ein Eigengewicht von mindestens 16 t unter Ermäßigung der Tragfähigkeit auf 6 t zu bringen: zur Feststellung der hierfür erforderlichen Arbeiten hat die Eisenbahndirektion in Berlin schleunigst einen Wagen umzuändern und danach die Zeichnungen anzufertigen. Unter Vorlage einer Zeichnung und eines Kostenanschlages ist hierüber an den Minister zu berichten. Neue Wagen dieser Art würden zweckmäßig einen Radstand von 7 m erhalten. Zum 1. März d. J. haben die Eisenbahndirektionen zu berichten, ob die Abänderung sämtlicher ihnen zugeteilten dreiachsigen Gepäckbeiwagen erforderlich ist, oder ob nicht eine geringere Anzahl mit Rücksicht darauf genügt, daß mehr und mehr vierachsige Gepäckwagen beschafft werden.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Übersicht dieser Ergebnisse im Monat D e z e m b e r 1902 ergibt für 75 Bahnen, die schon im Dezember 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesamtlänge: 45 871,15 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Dezember 1902					
aus dem Personenverkehr	36 845 824	+ 378 554	822	— 6	— 0,72
aus dem Güterverkehr	92 402 318	+ 5 661 872	2 022	+ 89	+ 4,60
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1902					
aus dem Personenverkehr	355 105 475	+ 5 503 188	9 333	— 70	— 0,74
aus dem Güterverkehr	774 026 352	+ 20 590 653	19 963	+ 79	+ 0,40
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1902					
aus dem Personenverkehr	78 831 424	+ 1 533 705	12 195	— 25	— 0,20
aus dem Güterverkehr	142 729 672	+ 4 768 285	21 708	+ 242	+ 1,13

Eröffnet wurden: am 1. Dezember Rückers - Reinerz 6,17 km (Direktionsbezirk Breslau); am 15. Dezember Kirchberg - Morbach 31,03 km (Direktionsbezirk Mainz), Reichenbach i. V. unt. Bhf. - Oberheinsdorf 5,40 km (Sächsische Staatsbahnen); am 22. Dezember Offenbacher Hafenbahn 3,64 km (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.).

— **Umbau der Drehgestelle vierachsiger Personenwagen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten werden für die Anbringung der dritten Federung an den Drehgestellen der vierachsigen Personenwagen einschließlich der erforderlichen Nebenarbeiten entsprechende Mittel im Etatsentwurf für 1903 vorgesehen werden. Mit dem Umbau der Drehgestelle ist schon jetzt zu beginnen, sofern hierdurch eine Überschreitung der für das laufende Etatsjahr bewilligten Mittel nicht herbeigeführt wird. Auf jeden Fall sind die Arbeiten so vorzubereiten, daß damit nach dem 1. April d. J. unverzüglich vorgegangen werden kann. Der Minister erklärt, den größten Wert darauf zu legen, daß der Umbau der Drehgestelle im Laufe des nächsten Etatsjahres beendet wird.

— **Abmeldung der Züge.** Der zur Beratung einer Dienstanweisung für die Blockwärter vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzte Ausschuß hat es als erforderlich bezeichnet, daß auf Bahnstrecken mit elektrischer Streckenblockung s ä m t l i c h e Züge von Zugmeldestation zu Zugmeldestation abgemeldet werden sowie daß alle Streckenblockstationen diese Abmeldungen mitlesen und daß diese Abmeldungen von den Streckenblockwärtern in ein Zugmeldebuch eingetragen werden. Ebenso hat der Ausschuß, welcher mit Prüfung der für die Sicherung haltender Züge vorzusehenden Einrichtungen betraut ist, der Ansicht Ausdruck gegeben, daß die Benachrichtigung der Blockwärter über Nummer und Gattung der zu erwartenden Züge eine sehr willkommene Ergänzung der durch die Blockeinrichtung bezweckten Sicherung der Zugfolge bilden würde. Der Minister hat hiervon durch einen Erlaß vom 27. Dezember 1902 den Eisenbahndirektionen Kenntnis gegeben mit dem Hinzufügen, daß er es bei der außerordentlichen Verschiedenheit in den Betriebsverhältnissen der einzelnen Bezirke und mit Rücksicht auf die vorhandenen Unterschiede in den bestehenden telegraphischen Zugmeldeeinrichtungen zunächst nicht für zweckmäßig erachte, allgemeingültige Vorschriften über das Abmelden neben der Blockbedienung und über die Beteiligung der Zugfolgestationen am Zugmeldeverfahren zu geben, es vielmehr den Eisenbahndirektionen überlasse, die den gegebenen Betriebsverhältnissen entsprechenden Verfügungen zu treffen; dabei aber sei zu beachten, daß auch da, wo für die Abmeldung von Zügen der Fernsprecher zugelassen wird, bei Verschiebungen in der Reihenfolge stets der Morseschreiber zu benutzen ist.

— **Anrechnung von Militärdienstzeit auf das Besoldungsdienstalter im preußischen Staatsdienst.** In bezug hierauf enthält das neueste Eisenb.-Verordn.-Bl. einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, dem wir folgendes entnehmen: Nach Ziffer 3 der Allerhöchsten Orts unterm 14. Dezember 1891 genehmigten Bestimmungen über die Anrechnung von Militärdienstzeit auf das Dienstalter der Zivilbeamten ist den in den mittleren Dienst übernommenen Militäranwärtern die aktive Militärdienstzeit bis zur Dauer eines Jahres auf das Besoldungsdienstalter anzurechnen, sobald sie eine etatsmäßige Anstellung erhalten. Diese Vorschrift ist nach einer Entscheidung des Königlichen Staatsministeriums vom 18. November 1902 auch dann anzuwenden, wenn die Anstellung des Militäranwärters in einer dieser Anwärterklasse nicht vorbehaltenen mittleren Beamtenstelle erfolgt. Die Anrechnung von Militärdienstzeit unterbleibt jedoch, wenn der Inhaber eines Zivilversorgungsscheines auf Grund eines Anwärterdienstalters zur etatsmäßigen Anstellung gelangt, das er in seiner Eigenschaft als Zivilanwärter schon vor dem Eintritt in das Heer erworben hatte. Soweit hiernach bei einzelnen Beamten das Besoldungsdienstalter durch Anrechnung von Militärdienstzeit nachträglich verbessert werden kann, haben die Königlichen Eisenbahndirektionen das Erforderliche alsbald zu veranlassen, auch wegen der Nachzahlung der auf die Zeit seit dem 1. April 1894 entfallenden Mehrbeträge an Gehalt.

— **Vorbescheide auf Reklamationen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat aus der Wahrnehmung, daß vielfach auf Beschwerden und Reklamationen, deren sachliche Erledigung einige Zeit in Anspruch nimmt, ein Vorbescheid überhaupt nicht oder erst mehrere Wochen nach Eingang des Schriftstücks oder erst auf Erinnerung des Einsenders erteilt wird, Anlaß genommen, die in den Bureauordnungen für die Eisenbahndirektionen und für die Inspektionen dieserhalb gegebenen Bestimmungen bei den Königlichen Eisenbahndirektionen zur genauen Beachtung in Erinnerung zu bringen.

— **Umzugskosten im Bereich der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.** Im neusten Eisenb.-Verordn.-Bl. wird folgender Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten veröffentlicht: „Wird einem Beamten eine Dienstwohnung überwiesen, die in einem anderen Gemeindebezirk liegt, als demjenigen, in welchem sich sein amtlicher Wohnsitz befindet, so hat er für den Umzug aus diesem Gemeindebezirk in die Dienstwohnung, weil in diesem Falle deren Überweisung eine Änderung des amtlichen Wohnsitzes in sich schließt, Anspruch auf die bestimmungsmäßige Umzugsentschädigung."

— **Neue Bahnhofsbezeichnungen in Hamburg-Altona.** Die im Direktionsbezirk Altona bei dem Ausbau der Altona-Hamburger Verbindungsbahn neu herzustellende Personen- und Güterstation an der Schanzenstraße erhält die Bezeichnung „H a m b u r g S t e r n s c h a n z e". Dementsprechend werden auch die Stationen Altona, Holstenstraße und Dammtor die Bezeichnung „A l t o n a H a u p t b a h n h o f" bezw. „A l t o n a H o l s t e n s t r a ß e" und „H a m b u r g D a m m t o r" und der neue Hamburger Bahnhof demnächst den Namen „H a m b u r g H a u p t b a h n h o f" erhalten.

— **Über die 43. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die Direktionsbezirke Hannover und Münster i. W.,** welche am 8. d. M. zu Hannover stattfand, entnehmen wir dem „Hamb. Korresp." noch folgendes: Im Vordergrunde der Beratung stand folgende Vorlage: „Empfiehlt es sich, für Manilahanf Ausnahmetarife von Bremen und Hamburg nach Cöln und Mannheim, auch nach Landsberg a. W. und Breslau und vielleicht auch nach weiteren Stationen zu erstellen, welche für Bremen-Cöln mit 1 ℳ für 100 kg gleich dem Satze London-Cöln und für Bremen-Mannheim und Landsberg a. W. und Breslau zum Spezialtarif II

sowie für etwaige weitere Empfangsstationen je nach der Entfernung in ähnlicher Weise gebildet sind?“ Dieser Antrag fand einstimmige Annahme mit den Änderungen, daß der Ausnahmetarif auch auf die Emshäfen sowie die Elbe- und Weserhäfen ausgedehnt werde und ferner auch auf Hanf aus den deutschen Kolonien. Ein Antrag auf bahnseitige Versicherung von Eisengußwaren in Stückgütern, unverpackt oder unvollständig verpackt, gegen eine Versicherungsgebühr von 10 % Frachtzuschlag fand gleichfalls einstimmige Annahme. § 58 der Verkehrsordnung fällt dabei hinweg. Die Versicherung steht in der Wahl des Absenders. Ein Antrag des Vertreters Bremens auf Einlegung eines Morgenschnellzuges Bremen-Berlin und eines entsprechend gelegten Gegenzuges Berlin-Bremen fand im Prinzip Annahme. Die Eisenbahndirektion Hannover sagte zu, den Antrag auf seine Ausführungsmöglichkeit hin prüfen zu wollen. Die weiteren Anträge der reichhaltigen Tagesordnung wurden teils abgelehnt, teils zurückgestellt. Zur Vorlage gelangte noch die Verteilung einer großen Anzahl von Zugveränderungen, die die betreffenden Eisenbahndirektionen für den nächsten Sommerfahrplan beschlossen bezw. in Aussicht genommen haben.

— **Annahme des Verstaatlichungsangebots seitens der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft.** Die am 17. d. M. in Stettin stattgehabte außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre genannter Gesellschaft erteilte die Genehmigung zur Veräußerung des Unternehmens an den Staat gemäß dem von der Staatsregierung angebotenen Vertrage, und zwar stimmten die Vertreter eines Aktienkapitals von 3 950 000 *M.* für und diejenigen von 406 500 *M.* gegen den Antrag. Mit demselben Stimmenverhältnis wurde der Antrag angenommen auf Genehmigung zur Abänderung des Gesellschaftsvertrages dahin, daß die Bestimmungen des mit der Königlichen Staatsregierung gemäß Nr 1 der Tagesordnung abzuschließenden Vertrages die Geltung statutarischer Bestimmungen haben sollen und als Nachtrag zum Gesellschaftsvertrage anzusehen sind. In dem Vertrage wurden noch einige unwesentliche Änderungen gemacht. Gegen den Veräußerungsbeschluß wurde, wie die Ostsee-Ztg. meldet, von der Minderheit Protest eingelegt.

— **Die Annahme des Verstaatlichungsangebots der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** hat in der am 17. d. M. in Danzig stattgefundenen Generalversammlung der Aktionäre jener Eisenbahngesellschaft stattgefunden. Zu dem Hauptpunkt der Tagesordnung, Beschlußfassung über das Verstaatlichungsangebot der Regierung, verlas der B. B.-Ztg. zufolge der Vorsitzende zu Beginn ein Schreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten, in welchem letzterer mitteilt, daß die Staatsregierung keinesfalls irgend welchen Anträgen auf Erhöhung der Kaufsumme zustimmen könne; etwaige derartige Anträge würden als gleichbedeutend mit Ablehnung des Staatsangebots angesehen werden. Nach kurzer Geschäftsordnungsdebatte sprachen beide Direktoren der Gesellschaft sich in eingehenden Darlegungen für das Staatsangebot aus. Hieran schloß sich eine mehrstündige lebhafte Debatte, nach deren Schluß zunächst über den Antrag einer Gruppe von Inhabern von Stammaktien abgestimmt wurde, die Hauptabstimmung über das Verstaatlichungsangebot gesondert für Stammaktien und Prioritäten vorzunehmen. Der Antrag wurde mit 21 699 gegen 2143 Stimmen abgelehnt. Die Hauptabstimmung fand daher ohne Rücksicht auf die Art der Aktien statt. Das Verstaatlichungsangebot wurde mit 24 913 gegen 2070 bei 187 Stimmenthaltungen angenommen.

Bei der Besprechung des Verstaatlichungsangebots empfahl einer Mitteilung der Danz. Ztg. zufolge Geh. Baurat Breidsprecher namens des Aufsichtsrats und Vorstands die Annahme des Angebots; er besprach dann die Verhältnisse der Marienburg-Mlawkaer Bahn in ihrem preußischen Teile. Die Ostpreußische Südbahn habe einen selbständigen Kopf, ihre Strecke gehe von der Grenze bis nach Pillau und sie könne sich deshalb freier bewegen. Die Marienburg-Mlawkaer Bahn hänge mit einem Drittel des Weges, von Marienburg bis Danzig, von der Staatsbahn ab. Die Privatbahnen hätten nicht die Freiheit, ihre Tarife beliebig hoch oder niedrig zu setzen, sondern sie hingen von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde ab. Dasselbe gelte auch für Rußland. Die Bahn der Gesellschaft habe durch Staatsbahnen Wettbewerb bekommen und in nächster Zeit werde durch zwei Verbindungsbahnen ein sehr schwerer Wettbewerb entstehen für die Strecke von der Grenze nach Danzig und Königsberg. Die Dividende für die Stammaktien habe in den 25 Jahren im Durchschnitt nur 1,8 % betragen. Obwohl man sehr sparsam gewirtschaftet habe, seien die Ausgaben für Gehälter usw. seit 1884 von 32 000 *M.* auf 368 000 *M.* gestiegen. Die Kohlenpreise seien gestiegen; die Anlagen müßten vergrößert werden; der Staat dringe darauf, zur Deckung einer Schuld von 1 500 000 *M.* eine Anleihe aufzunehmen; verschiedene Fachwerkbauten würden umgebaut werden müssen. Die Erträge würden sich also aller Voraussicht zufolge in Zukunft noch verringern.

Direktor Seering legte dar, daß die Verhältnisse in Rußland sich derart verändert hätten, daß die Marienburg-Mlawkaer Bahn nur mit großen Schwierigkeiten ihren Betrieb in dem bisherigen Umfange aufrecht erhalten konnte. Andere Strecken nach preußischen und russischen Ostseehäfen seien kürzer und schon jetzt etwas billiger. Auch Odessa komme in Frage. Die preußische und die russische Regierung seien der Marienburg-Mlawkaer Bahn entgegengekommen, sonst wäre die Bahn nur auf Polen angewiesen und behielte nur 32 % des bisherigen Verkehrs wettbewerbslos. Der Hauptverkehr bestand in russischer Kleie. Die russischen Landwirte verlangten jetzt aber ein Ausfuhrverbot für russische Kleie, und man könne nicht wissen, was daraus werde. Der russische Zucker werde nach Odessa gehen, wenn die russische Regierung der Marienburg-Mlawkaer Bahn keine Vergünstigungen mehr gewähre. Wie der Handelsvertrag ausfallen und wirken werde, könne man nicht wissen; jedenfalls werde er für Rußland nicht günstig sein und das werde auch auf die Bahn rückwirken. Auch in Galizien sei jetzt eine Wettbewerbslinie entstanden. Wie die Brüsseler Zuckerkonvention wirken werde, wisse man auch noch nicht. Jedenfalls sei die Zukunft für die Bahn unsicher.

Ministerialdirektor a. D. Höter als Mitglied des Aufsichtsrates betonte, daß die Darstellungen der vorgenannten beiden Direktoren zutreffend seien. Trotz allen Wohlwollens des Staates werde eine Auszehrung der Bahn nicht zu vermeiden sein. Als bekannt wurde, daß die Ostpreußische Südbahn verstaatlicht werden sollte, baten Aktionäre der Marienburg-Mlawkaer Bahn durch die Zeitungen, hiervon abzusehen, da die Marienburger Bahn sonst in eine sehr schlechte Lage käme. Nur aus diesem Grunde, aus einer gewissen Hochherzigkeit, habe die Staatsregierung aus freiem Antrieb das vorliegende Angebot gemacht. Aus den Kreisen der Stammaktionäre wurde gesagt, daß die Schilderungen vielleicht doch zu schwarz seien und daß die Stammaktionäre besser gestellt werden müßten.

— **Eisenbahnbauten in den Provinzen Posen und Westpreußen.** Der Reichskanzler und preußische Ministerpräsident Graf v. Bülow kündigte in seiner Rede über die Ostmarkenpolitik im preußischen Abgeordnetenhause am 19. d. M. auch eine besondere Berücksichtigung der beiden Provinzen durch Eisenbahnbauten an. Er sagte u. a.: „Die Erfahrung hat uns gelehrt, daß die Hebung des Verkehrs im Osten nicht nur zur wirtschaftlichen Hebung, sondern auch zur Förderung des Deutschtums besonders auf dem platten Lande beiträgt. Es besteht deshalb die Absicht, in der Ihnen demnächst zu unterbreitenden Nebenbahnvorlage für Eisenbahnbauten in den Provinzen Posen und Westpreußen eine Summe von 34 Millionen Mark zur Verfügung zu stellen. Dadurch ist die Hoffnung vorhanden, daß das im Osten leider noch recht weitmaschige Verkehrsnetz allmählich enger wird, und daß dem Osten die Vorteile eines reicheren Verkehrs zugänglich werden.“ Der Sitzungsbericht vermerkt zu dieser Ankündigung: Große, allseitige Bewegung.

— **Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.** Vom Aufsichtsrat der Gesellschaft wird, wie der „Berl. Akt.“ mitteilt, den Aktionären in betreff des Verstaatlichungsangebots dringend angeraten, das jetzt Gebotene anzunehmen, da sie sonst gegen die Aussichten eines kleinen Gewinnes das Wagnis eines großen Verlustes übernehmen würden. Bei Berücksichtigung aller Verhältnisse erscheine es vollkommen ausgeschlossen, daß die in den letzten Jahren gezahlte Dividende von 5 % noch auf eine längere Reihe von Jahren in sichere Aussicht gestellt werden kann. Das Anerbieten des Staates sichere dem Aktionär für zwei Aktien eine Verzinsung von 40,02 *M.* = 4,002 %. Die Staatsregierung habe in keineswegs unerheblichen Punkten großes Entgegenkommen gezeigt und auch bezüglich der geäußerten Wünsche über Weitergewährung von Nebeneinnahmen an einzelne Beamte befriedigende Erklärungen abgegeben, sodaß der Aufsichtsrat der Generalversammlung einstimmig empfiehlt, das Angebot des Staates anzunehmen.

— **Die Nord-Süd-Schwebebahn,** welche für Berlin geplant wird und über die wir in Nr 83 S. 1255 und Nr 89 S. 1347 Jahrg. 1902 d. Ztg. nähere Mitteilungen gebracht haben, beschäftigte dieser Tage den die Interessen der südlichen Stadtteile Berlins wahrnehmenden Verkehrsverein „Belle-Alliance“. Der Vortragende nannte die von ihm besichtigte Schwebebahn Elberfeld-Barmen „ein bedeutsames Ingenieurbauwerk, welches jedem Eisenbahntechniker Achtung abgewinnen dürfte“, äußerte sich aber über das äußere Ansehen des Bauwerkes sehr abfällig; zur Verschönerung des Straßenbildes trage die Schwebebahn selbst in jenen Industriestädten nicht bei, deren Bewohner sich übrigens mit Händen und Füßen gegen die Anlage gewehrt hätten. Der Redner streifte auch die „angenehme Situation“ der Fahrgäste, wenn der Zug einmal — infolge Versagens des Stromes, des Einfahrtsignales usw. — auf freier Strecke „hängen“ bleibt, was aber bisher unseres Wissens noch nicht

vorgekommen ist. Zum Schluß wurde die nachfolgende Resolution angenommen:

„Der Verkehrsverein ‚Belle-Alliance' erklärt im Anschlusse an den durch Pläne und photographische Aufnahmen illustrierten Vortrag des Oberleutnants F. Matthesius, daß eine Schwebebahn in der vorgeschlagenen Ausführung für Berliner Verhältnisse sowohl aus ästhetischen, wie aus betriebstechnischen Gründen nicht geeignet erscheint, mit anderen vorliegenden Entwürfen von Schnellbahnen in ernsten Wettbewerb zu treten, und ersucht daher die zuständigen Staats- und Gemeindebehörden, die Konkurrenz einer solchen mit den von städtischer und privater Seite geplanten Verkehrsunternehmungen in Berlin nicht zulassen zu wollen."

Wir können unsererseits nur die Hoffnung aussprechen, daß der hier kundgegebene Standpunkt einer einseitigen Interessenvertretung an maßgebender Stelle keine Beachtung findet. Gewiß sind die „gespreizten Beine" der Elberfelder Schwebebahn über dem Wupperfluß nicht schön, aber dennoch ist der Gesamtanblick der Bahn ein durchaus angenehm berührender. Diese Spreizung war ja nur durch das Flußbett geboten, sie ist nur eine der verschiedenen Arten, auf welche eine Schwebebahn gegründet werden kann. In ästhetischer Beziehung muß betont werden, daß der Anblick des schmutzigen Wupperflusses mit seinen fast überall durch Fabrikhöfe oder Hintergebäude gebildeten Ufern an sich so häßlich ist, daß dieses Bild kaum verschlechtert werden konnte. Der Anblick des oberen leichten Eisenwerkes der Schwebebahn ist durchaus erfreulich, das gesamte Landschaftsbild hat auch in Vohwinkel-Elberfeld-Barmen durch die Schwebebahn nur gewonnen. In Berlin wird man die Träger überall weniger „breitbeinig" anordnen können, vielfach wird eine Reihe von Säulenträgern genügen, und dann wird von einer Verunzierung der Straßen durch den leichten Eisenbau der Schwebebahn umsoweniger die Rede sein können, als es sich auch bei ihr, wie bei der Oststrecke der Hochbahn, überall nur um architektonisch unbedeutende Stadtgegenden handelt.

— **Das neue Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in Essen** ist, wie wir dem Bericht der Essener Handelskammer für das Jahr 1902 entnehmen, am 11. Dezember 1902 dem Verkehr übergeben worden. Der gedachte Bericht gibt zugleich eine kurze Zusammenstellung über die Ergebnisse des Essener Bahnhofsumbaus in nachstehenden Zahlen: Flächengröße 38,15 (26,75) ha, Gleislänge 49,5 (32,8) km, Anzahl der Weichen und Kreuzungen 236 (163), Lokomotivstände 32 (15). Ein ganz besonders bezeichnendes Bild über die Steigerung des dort zur Abfertigung gelangenden Verkehrs während der letzten sechs Jahre gibt die Tatsache, daß sich in dieser Zeit die Zahl der dort ankommenden und abgehenden Personenzüge von 79 auf 136, die der Schnellzüge sogar von 6 auf 27 gehoben hat.

— **Memeler Kleinbahnen.** In Königsberg fand, wie die Königsb. Allg. Ztg. meldet, dieser Tage eine Beratung über den Bau zweier Kleinbahnlinien von Memel in östlicher Richtung an die russische Grenze bei Dawillen bezw. Laugallen statt. Beide Strecken sind je etwa drei deutsche Meilen lang und dazu bestimmt, einen nicht unerheblichen Teil des holz-, flachs- und getreidereichen russischen Hinterlandes des Kreises Memel für eine stärkere Ausfuhr nach dem Memeler Hafen zu erschließen. Die „Memeler Kleinbahn-Aktiengesellschaft", die sich zum Bau dieser beiden Bahnen gebildet hat, soll gleichzeitig die Memeler elektrische Straßenbahn, von der Schienen- und Oberleitung fast völlig fertig sind, sowie das dortige Elektrizitätswerk für Licht und Kraft käuflich übernehmen. Beide Anlagen sind von der Nordischen Elektrizitäts- und Stahlwerke-Aktiengesellschaft in Danzig erbaut, dann aber infolge der Krisis bei der Firma Kummer unvollendet liegen geblieben. Die „Nordische" verpflichtet sich nun, das Werk und die Bahn fertig zu bauen, und erhält dann für beide Anlagen, die ausweislich der Bücher bisher rund 1 100 000 ℳ. gekostet haben, einen Kaufschilling von 900 000 ℳ. Die gesamten Kosten für die beiden Kleinbahnstrecken, deren Erbauung der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft in Königsberg übertragen wird, und für die Übernahme der Memeler Straßenbahn samt Elektrizitätswerk betragen dann 2 800 000 ℳ. An der mit diesem Kapital zu bildenden Kleinbahngesellschaft würden sich der Staat mit 1 200 000 ℳ., die Provinz und der Kreis Memel mit je 600 000 ℳ. und die Nordische Elektrizitäts- und Stahlwerke-Aktiengesellschaft mit 400 000 ℳ. zu beteiligen haben.

— **Personentarifreform in Sachsen.** Der ständige Ausschuß des sächsischen Eisenbahnrats hat am 8. d. M. in Gegenwart von Vertretern des königlichen Finanzministeriums und der Generaldirektion zwecks Vorberatung über die Denkschrift der sächsischen Regierung, die Personentarifreform betreffend, eine besondere Sitzung abgehalten. Abgesehen von einigen unwesentlichen Änderungen hat der Ausschuß den Regierungsvorschlägen im großen und ganzen zugestimmt. Insbesondere ist die Erhöhung des Fahrpreises für eine Hin- und Rückfahrt im Binnen- und direkten Verkehr und somit die Abschaffung der Rückfahrkarten zum ermäßigten Preise angenommen worden. Der Einheitspreis für Fahrten in Personenzügen soll demnach künftig 7 ₰ in I., 4,5 ₰ in II., 3 ₰ in III und 2 ₰ in IV. Wagenklasse für das Kilometer betragen. Annahme fanden ferner die Vorschläge der Regierung auf Abschaffung der Preisermäßigung für Gesellschaftsfahrten und für zusammengestellte Fahrscheinhefte, die aber als besondere Kartenform bestehen bleiben sollen; ebenso wurde die Aufhebung der Arbeiter-Monatskarten und Arbeiter-Rückfahrkarten, der festen Rundreisekarten und der Sonntagsfahrkarten sowie die Aufrechterhaltung der Arbeiter-Wochenkarten und Schülerkarten ohne Preisänderung sowie der Preisermäßigung für Kinder, Ausflüge zu wissenschaftlichen Zwecken, Schulfahrten und Ferienkolonien, milde Zwecke, Verwaltungs-Sonderzüge und wehrpflichtige Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie nach der Regierungsvorlage angenommen. Ein Vorschlag aus der Mitte des Ausschusses, den Zuschlag für die Schnellzüge für die drei Wagenklassen verschieden zu bemessen, fand gleichfalls Annahme, obwohl von den Regierungsvertretern die Leistung der Eisenbahnverwaltung für alle drei Klassen als nahezu gleichwertig bezeichnet und überdies geltend gemacht wurde, daß bei Einführung der vom Ausschuß vorgeschlagenen Sätze (1,25 ₰ in I., 1 ₰ in II., 0,75 ₰ in III. Wagenklasse für das Kilometer) ein Einnahmeausfall von 150 000 ℳ. entstehen würde. Nur über die beantragte Erhöhung der Preise für Monatskarten und Monatsnebenkarten ist eine Einigung oder ein mit Stimmenmehrheit gefaßter gutachtlicher Vorschlag nicht erzielt worden. Der Ansicht, daß diese Preise überhaupt nicht zu erhöhen seien, und dem Vorschlag der Denkschrift, eine mäßige Erhöhung gleich derjenigen für die Rückfahrkarten vorzunehmen, stand die Meinung gegenüber, daß die gewährte Ermäßigung für Monats- und Nebenkarten überhaupt viel zu groß sei. Der Gesamteisenbahnrat, dessen Mitgliedern die Beschlüsse des Ausschusses inzwischen bekanntgegeben worden sind, wird sich in seiner nächsten Sitzung am 4./5. Februar d. J. mit der Tarifreform beschäftigen.

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Im Dezember 1902 sind die Betriebsergebnisse im allgemeinen günstig gewesen, obwohl der Personenverkehr — wohl unter dem Einflusse der Witterung — eine kleine Mindereinnahme gegen das Vorjahr ergeben hat. Nach vorläufiger Feststellung wurden vereinnahmt: 2 925 460 ℳ. im Personenverkehr (21 423 ℳ. weniger als im Dezember 1901), 6 281 450 (+ 424 113) ℳ. im Güterverkehr, insgesamt 9 206 910 ℳ. (+ 402 690 ℳ. = + 81 ℳ. auf 1 km Bahnlänge). Für das ganze Jahr berechnet sich nunmehr die Einnahme wie folgt: 40 587 879 (+ 624 467) ℳ. im Personenverkehr, 76 062 138 (+ 1 225 591) ℳ. im Güterverkehr, 116 650 017 (+ 1 850 058) ℳ. im ganzen.

— **Der Anteil Sachsens am deutschen Levanteverkehr über Hamburg und am deutschen Ostafrikaverkehr über Hamburg.** Bei den Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen sind im Jahre 1902 wesentlich bedeutendere Transportmengen nach den Hafenplätzen der Levante aufgegeben worden als im Jahre 1901. Insgesamt betrug die Ausfuhr von sächsischen Stationen (einschließlich der auf österreichischem Gebiete gelegenen sächsischen Verkehrsstellen) 3811 t gegen 2966 t im Jahre 1901. Die hauptsächlichsten Transportartikel waren: Eisen- und Stahlwaren (1190 t), Wollwaren, baumwollene Waren und Trikotagen (621 t), Hohlglas- und Porzellanwaren (723 t), Drogen und Farben (353 t), Papier (421 t), Holzwaren (104 t), Nähmaschinen und Fahrräder (73 t). Ganz erheblich gestiegen ist die Ausfuhr Sachsens im deutschen Ostafrikaverkehre. Während die Gesamtmenge des Jahres 1901 nur 325 t betrug, sind im verflossenen Jahre 1197 t Güter aus Sachsen nach den verschiedenen Anlaufhäfen Ost- und Südafrikas befördert worden. Insbesondere sind seit Beendigung des südafrikanischen Krieges große Mengen an Sicherheitszündern (127 t) und Mineralwasser (362 t) nach Durban und der Delagoabay gegangen. Im übrigen wurden hauptsächlich versendet: Eisen- und Stahlwaren (412 t), wollene und baumwollene Waren (91 t), Hohlglas- und Porzellanwaren (62 t) und Musikinstrumente (55 t).

— **Eine neue internationale Schnellzugverbindung durch Württemberg** wird der „Schwäb. Chronik" zufolge der nächste Sommerfahrplan bringen und zwar einen über Cöln, Mainz, Mannheim, Stuttgart, Friedrichshafen, Lindau, Bregenz durchlaufenden Zug von Holland nach Tirol, dessen Fahrzeiten vorläufig wie folgt in Aussicht genommen sind: Rotterdam ab 4.03 Nachm., Amsterdam ab 4.25, Cöln ab 10.36 Abends, Stuttgart 5.40 Morgens, Friedrichshafen 9.15 Vorm., Innsbruck an 2.48 Nachm., Bozen an 7.00 Abends. Zurück: Bozen ab 8.40 Vorm., Innsbruck 1.08 Nachm., Friedrichshafen 6.30 Abends, Stuttgart 10.30 Abends, Cöln an 5.28 früh, Amsterdam an 9.49,

Rotterdam 10.15 Vorm., London an 7.15 Abends. In Friedrichshafen wird dieser Zug nach und von der Ostschweiz über Rorschach unmittelbaren Anschluß erhalten, der sich nach Eröffnung der Albulabahn so gestalten wird, daß bei Abfahrt in Stuttgart um 5.40 früh die Ankunft in St. Moritz um 7.10 Abends, bei Abfahrt in St Moritz um 10.50 Vorm. die Ankunft in Stuttgart um 10.25 Abends erfolgt.

Österreich.

— **Das Fahren in Raumabstand.** Das Eisenbahnministerium hat den österreichischen Privatbahnen den 1. April 1904 als den äußersten Termin für die Einführung des Fahrens in Raumabstand bekanntgegeben. Indessen dürften die einschlägigen Arbeiten dank den Bemühungen der Bahnverwaltungen bereits vor diesem Termin zum Abschluß gebracht werden können. Bei der Südbahn wurde das Fahren in Raumabstand auf dem gesamten österreichischen Netz schon mit 1. Oktober 1902 eingerichtet, wobei auf der Hauptlinie Wien-Triest, von Wien bis über Mürzzuschlag hinaus, sowie auf mehreren anderen Teilstrecken mit besonders dichter Zugfolge die Blockung eingerichtet ist, während auf den übrigen Strecken und Linien Zugmeldeposten aufgestellt wurden. Auf dem Gesamtnetz der Nordwestbahn und Sud-Norddeutschen Verbindungsbahn wird das Fahren in Raumabstand auf Grundlage des Zugmeldepostensystems mit dem 1. Mai 1903 durchgeführt sein. Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird die in Rede stehende Einrichtung im Laufe dieses Jahres zur Durchführung gelangen, wobei die Linie Wien-Oderberg durchgängig mit der Blockeinrichtung versehen werden wird, während auf den übrigen Strecken Zugmeldeposten in Verwendung kommen werden.

— **Böhmische Nordbahn.** Der Verwaltungsrat dieser Bahn hat in seiner letzten Sitzung das Übereinkommen mit der Regierung wegen der Konzessionierung der Lokalbahnen Nixdorf-Sebnitz und Zwickau-Gabel zur genehmigenden Kenntnis genommen und beschlossen, für den 7. Februar d. J. eine außerordentliche Generalversammlung einzuberufen. Auf der Tagesordnung derselben wird sich ein Antrag auf Aufnahme eines neuen Prioritätsanlehens befinden.

— **Südbahngesellschaft.** Es verlautet neuerlich, daß der italienische Finanzminister die Möglichkeit erwäge, die an die Südbahn zu leistenden Jahreszahlungen für den Kaufschilling mittels des Erlöses aus einer hierfür aufzunehmenden Anleihe zu tilgen. Die Verwaltung der Südbahn hat bisher von diesem Plan keine Kenntnis.

— **Mitbetrieb auf der Strecke Innsbruck-Wörgl.** Anläßlich der Eröffnung der Arlbergbahn wurde den österreichischen Staatsbahnen von der Südbahn die Mitbenutzung der der letzteren gehörigen Strecke Wörgl-Innsbruck vertragsmäßig zugesichert. Wie das Österr.-Ungar. Eisenbahnblatt meldet, hat die Südbahn diesen Vertrag in der Absicht gekündigt, wegen eines neuen, unter Berücksichtigung der seitherigen einschneidenden Änderungen der Verkehrsverhältnisse abzuschließenden Übereinkommens mit der Staatseisenbahnverwaltung in Verhandlung zu treten.

— **Bau von Doppelgleisen bei den Staatsbahnen.** Die Legung zweiter Gleise auf den Strecken Absdorf-Gmünd, Prag-Beneschau, Beraun-Königshof, Königshof-Zdic und Visehrad-Smichow ist z. Z. im vollen Zuge. Die Arbeiten für das 3. und 4. Gleis in der Wiener Lokalstrecke Hütteldorf-Purkersdorf und für das 2. Gleis Horazdowitz-Nepomuk sollen demnächst in Angriff genommen werden.

— **Bau der Tullner Eisenbahnbrücke.** Die Staatsbahndirektion Wien schreibt die Eisenlieferung für die große Eisenbahnbrücke über die Donau nächst Tulln aus. Die Lieferung umfaßt ein Gewicht von 4000 t. Die Kosten sind mit 2 370 000 Kronen veranschlagt.

— **Der Salzburger Bahnhof.** Dieser Tage überreichte eine Abordnung von Salzburger Grundeigentümern, die bei dem Umbau des Salzburger Bahnhofs durch Enteignung ihrer Grundstücke betroffen wurden, sowohl dem Ministerpräsidenten als dem Eisenbahnminister eine ausführliche Denkschrift, in welcher sie sich gegen die Bestellung fremder Sachverständiger verwahren und insbesondere die Bestellung eines technischen Beamten des Eisenbahnministeriums zum Sachverständigen wegen Mangels an Unbefangenheit ablehnen. Sowohl der Ministerpräsident wie auch der Eisenbahnminister haben der Abordnung zugesagt, die in der Denkschrift vorgebrachten Beschwerden eingehend zu prüfen. Zugleich wurde in dieser Angelegenheit im Abgeordnetenhause eine Interpellation überreicht, die sich gegen die hohen Sachverständigengebühren im Enteignungsverfahren richtet.

— **Der Tauerntunnel.** Im Klub der österreichischen Eisenbahnbeamten hielt kürzlich Universitätsprofessor Dr Becke einen Vortrag über die geologischen Verhältnisse des Tauerntunnels. Dessen größter Teil wird im Zentralgneis verlaufen. Am Nordportal hatte man erst 280 m Schutt zu durchbohren, ehe man an den leicht gefärbten Granitgneis mit breiten Glimmerfasern kam Auf der Südseite traf man schuppige, quarzreiche Glimmerschiefer, dunkle Biolit Amphibolite und einzelne Lagen von graphitischen Schiefern. Die Wasserführung ist unbedeutend auf der Nordseite, etwas beträchtlicher auf der Südseite. Die Gesteintemperatur wurde mit 6.2 ° Celsius auf der Nordseite, 30 m vom ersten Anschlagpunkt des anstehenden Granitgneises, gemessen.

— **Beschränkungen des Bergbaus wegen des Bahnbetriebs.** Durch eine Ministerialverordnung vom Jahre 1859 wurden Bestimmungen zu dem Zwecke getroffen, um den Gefahren zu begegnen, welche sich für die Sicherheit des Bahnbetriebs aus dem Bergbaubetrieb in der Nähe von Eisenbahnen ergeben können sowie um den Eisenbahnbetrieb in einer Weise zu regeln, wodurch gegenseitige Störungen vermieden werden. Die bestehende Verordnung ist in technischer Beziehung veraltet, während sie anderseits für beide durch dieselbe berührten Interessentenkreise in mancher Beziehung sich als drückend erweist. Im Eisenbahnministerium wird, wie das Österr.-ungarische Eisenbahnblatt meldet, eine Umarbeitung dieser Verordnung in Erwägung gezogen.

— **Die Erweiterung der Triester Hafenanlagen.** In der Zeit vom 12. bis 17. d. M. haben im österreichischen Handelsministerium Beratungen in Angelegenheit der Ausgestaltung der Triester Hafenanlagen stattgefunden. Schon seit längerer Zeit sind bei der Seebehörde in Triest im Einvernehmen mit den lokalen Behörden Studien angestellt worden, um die geplante Ausgestaltung der Hafenanlage in Triest-St. Andrä mit dem durch die Eröffnung der im Bau befindlichen neuen Schienenwege nach Triest zu gewärtigenden Verkehr in Einklang zu bringen. Auf Grund dieser Studien wurde ein Gesamtplan aller für die nächste Zeit notwendigen Baulichkeiten und Anlagen (eigentliche Hafenbauten, Lagerhäuser, Hangars und Krane sowie Eisenbahnanlage) samt Kostenberechnungen entworfen, welche nunmehr als Grundlage für die von der Regierung zu treffenden Maßnahmen dienen soll. Die Beratungen haben zur vollständigen Klärung der Sachlage und zur Einigung über den Gesamtplan geführt.

— **Prioritätenkonvertierung.** Im Laufe der Zeit wurde, begünstigt durch gesetzliche Gebührenerleichterungen, die Umwandlung einer Reihe 5 prozentiger Eisenbahnprioritätsobligationen in niedriger verzinsliche durchgeführt. Jetzt bestehen, wie aus einer Zusammenstellung im Österr. Tarifanzeiger hervorgeht, noch folgende 5 prozentige Eisenbahnschulden:

	Umlauf Ende 1901
Fünfkirchen-Barcser Bahn	6 255 000 Kr.
Nordwestbahn Lit. A	82 184 000 „
„ „ B	46 669 000 „
„ A und B	26 775 000 ℳ
Ostrau-Friedlander Bahn	2 451 000 Kr.
Österreichische Südbahn	117 440 000 Fr.
Ungarisch-galizische Bahn	40 897 000 Kr.
Ungarische Westbahn	14 169 000 „
Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt	12 045 000 „

Diese 5 prozentigen Anlehen umfassen insgesamt ein Kapital von 204 670 000 Kr., 26 775 000 ℳ und 117 440 000 Fr. Der größte Teil dieses Kapitals entfällt auf die Anlehen der Nordwestbahn. Der gegenwärtig im Zusammenhange mit einem außerordentlich flüssigen Geldstande herrschende niedrige Zinsfuß läßt eine Umwandlung einzelner der genannten 5 prozentigen Anlehen in niedriger verzinsliche nicht als ausgeschlossen erscheinen, wenngleich durch das Aufhören der Gebührenerleichterungen für Prioritätenkonvertierungen die Durchführung solcher immerhin schwieriger geworden ist.

Übrige europäische Länder.

— **Dänische Eisenbahngesetzgebung.** Der im Jahre 1901 von der dänischen Regierung dem Reichstage vorgelegte Gesetzentwurf über eine Reihe wichtiger Änderungen in der Verwaltung der dänischen Staatsbahnen und insbesondere über eine Erhöhung des Personentarifs, über den wir im Leitaufsatz der Nr 97 Jahrg. 1901 d. Ztg. ausführlich berichteten, ist nach mannigfachen Änderungen und Schicksalen jetzt von der Regierung von neuem dem Landsting (dem Oberhaus des dänischen

Reichstags) zur Beschlußfassung vorgelegt worden. Das „Jernbanebladet“ teilt darüber folgendes mit: Die Verwaltung soll ausgeübt werden durch eine unter dem Minister der öffentlichen Arbeiten stehende Generaldirektion, der zugleich die Leitung der Staatsbahnneubauten übertragen werden kann. Die Generaldirektion besteht aus einem Generaldirektor und zwei Direktoren. Diese drei Männer teilen die Geschäfte unter sich so, daß der eine technischer Direktor, der andere Betriebsdirektor und der dritte Rechnungs- nnd Tarifdirektor ist. Organisations- und Personalsachen gehören zum Geschäftskreis des Direktors, der zugleich Generaldirektor ist, weshalb diesem unmittelbar ein Sekretariat beigegeben wird, das von einem „Kontorchef“ geleitet wird. Zur Unterstützung des technischen Direktors wird ein Ober-Bahningenieur und ein Ober-Maschineningenieur angestellt. Ersterem sind ein Bahnunterhaltungsbureau (die Dänen nennen dies einfach „Bahnkontor“) mit einem Kontorchef und zwei Telegrapheningenieuren, dem letzteren ein Maschinenbureau mit Kontorchef und zwei Leiter der Hauptwerkstätten, zwei Maschineningenieure und ein Schiffsingenieur beigegeben. Wird die Leitung von Neubauten dem technischen Direktor übertragen, so wird unter ihm noch ein Oberingenieur angestellt. Dem Betriebsdirektor sind zwei Betriebsbureaus mit ihren Kontorchefs und ein Seefahrtsinspektor beigegeben. Dem Rechnungs- und Tarifdirektor ist ein Tarifbureau mit Kontorchef beigegeben. Ferner sind ihm die Buchhalterei, zwei Kassenkontore, die Revision und das statistische Bureau unterstellt. Für den Bahnunterhaltungs-, Betriebs- und Maschinendienst wird das Staatsbahnnetz in vier Kreise eingeteilt mit den Hauptsitzen in Kopenhagen, Fredericia, Aarhus und Struer. Für jeden Kreis wird ein Betriebs-, ein Bahn- und ein Maschinenleiter angestellt, von denen der erstere dem Betriebsdirektor, die beiden anderen dem technischen Direktor unterstellt sind. Den Leitern sind zur Hilfe Inspektoren und Ingenieure beigegeben. Alles nähere über die Organisation der Staatsbahnen wird vom Arbeitsminister festgesetzt.

Die Gehaltsbestimmungen sind nur unwesentlich geändert. Die Direktoren sollen ein mit 8000 Kr. anfangendes bis 9800 Kr. steigendes Gehalt beziehen. Bei Durchführung des Gesetzvorschlags hofft man 76 000 Kr. infolge der neuen Organisationsbestimmungen zu sparen, während die Erhöhung der Gehälter und Bezüge eine Mehrausgabe von 609 000 Kr. verursachen wird.

Der Tarifgesetzvorschlag ist in der Gestalt vorgelegt, den das Volksting dem Regierungsentwurf von 1901 gab. Die Grundtaxen der Personenbeförderung waren dort vorgeschlagen mit 4,30 Öre (= 4,8 ₰) für das Kilometer II. Klasse und 2,50 Öre (= 2,8 ₰) III. Klasse ohne Ermäßigung für die Rückfahrt. Das Volksting schlug statt dessen vor, diese Taxen auf 4,50 Öre (= 5 ₰) und 2,60 Öre (= fast 3 ₰) zu erhöhen und zugleich Doppelkarten mit 10 % Ermäßigung und 24 stündiger Gültigkeit für Strecken bis höchstens 30 km auszugeben. In der Regierungsvorlage waren für die größten Entfernungen auf den dänischen Bahnen die Mindestpreise festgesetzt auf 20 Kr. in I., 12 Kr. 50 Öre in II. und 7 Kr. 50 Öre in III. Klasse. Das Volksting wünschte die Erhöhung dieser Sätze auf 21 Kr., 13 Kr. 25 Öre und 7 Kr. 75 Öre. Diesen Wünschen ist nun in der neuen Vorlage Rechnung getragen.

— **Umschlagsbahnhöfe an Wasserstraßen in Frankreich.** Ein Aufsatz des Professors Léon im „Génie civil“ über die Anschlüsse zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen in Frankreich enthält manche auch für deutsche Leser interessante Einzelheiten. In allen großen Industriestaaten sind, so heißt es dort, die Wasserstraßen dazu bestimmt, eine wichtige Rolle zu spielen. Ihr Tarif, der bis auf 1 Cts. für 1 tkm sinkt, bietet jedem Wettbewerb Trotz und übt auf die Eisenbahntarife einen mäßigenden Einfluß aus. Trotzdem der wirtschaftliche Wert der Beförderung auf dem Wasserwege allgemein anerkannt ist, spielen die Wasserstraßen doch nur eine untergeordnete Rolle, da sie nicht, wie die Eisenbahnen, überall hindringen können. Alle auf dem Wasserwege beförderten Waren bedürfen fast stets noch des Eisenbahnweges, um zu ihrem Bestimmungsorte zu gelangen. Wenn sie nun nicht ohne Hindernis vom Schiff in die Eisenbahn gelangen können, oder wenn die Eisenbahn fehlt, so wird die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen zum großen Teil zu nichte. Solche Lage bietet augenblicklich Frankreich dar. Die unerläßliche Verbindung fehlt, und daraufhin erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Deputiertenkammer, daß die vom Staat gemachten Anstrengungen für die Wasserstraßen ohne Bedeutung wären, wenn die Eisenbahngesellschaften nicht die nötigen, seit langer Zeit von Handel und Industrie geforderten Anschlußbahnen schaffen. Es bestehen zwar eine große Zahl von Umschlagshäfen, aber sie sind meist nur dem Namen nach vorhanden. Während 110 000 000 t jährlich auf den großen Eisenbahnnetzen und 32 000 000 t auf den Kanälen und Flüssen verkehren, werden kaum 750 000 t zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen ausgetauscht. Die Umschlagshäfen haben nur den Namen gemein mit den großen Elb- und Rheinplätzen, wo Millionen von Tonnen zwischen Eisenbahn und Wasserstraße umgeschlagen werden. Der Grund liege darin, daß die großen Eisenbahngesellschaften in allen den Fällen, wo ihre Linien parallel mit einer Wasserstraße gehen, diese und die bestehenden Umschlagsbahnhöfe aufs heftigste bekämpfen und sie gänzlich unschädlich zu machen suchen. Sie tun dies mit den verschiedensten teils materiellen, teils tarifarischen Mitteln. Ein Kampf dagegen endet meistens mit dem fast gänzlichen Untergang des betreffenden Umschlagsbahnhofs. Die Tatsache erklärt sich aus der gesetzlichen Lage der Gesellschaften. Im Art. 62 des Bedingnisheftes von 1857/59 werden die Gesellschaften verpflichtet, Anschlüsse an Bergwerke und größere Fabriken zu schaffen, werden aber in betreff der Flußhäfen zu nichts verpflichtet. Das Gesetz vom 13. April 1898 dagegen sieht für alle neuen Konzessionen den unerläßlichen Anschluß an die Flußhäfen vor. Doch hat diese verspätete Maßregel keinen großen Einfluß gehabt, da es in der Nähe der Wasserstraßen keine neuen Linien mehr gibt, die zu bewilligen wären, und an die alten Konzessionen ließen sich die Forderungen nach Anschlüssen nicht mehr anknüpfen. So mußte diese frühere Maßregel naturgemäß dem Handel und der Industrie großen Schaden zufügen. Der Handel verlor die Wohltat der gemischten Transporte, welche ihm, selbst bei mangelhafter Umladeeinrichtung, wichtige Vorteile gewährt. So kostet z. B. die Tonne Holz von Havre nach Giromaguy 25,20 Fr. auf der Eisenbahn, 21,50 Fr. bei gemischter Beförderung mit Umladung in Nancy. Von Voiron an der Isère bis Lille kostet die Fracht für 1 t Spiritus bei gemischter Beförderung mit Umladung in Lyon 85,50 Fr., auf der Bahn 117,21 Fr. usw. „Génie civil“ ist der Ansicht, daß an dem Tage, wo man in Frankreich Umschlagstarife ähnlich denjenigen einiger deutschen Bahnen einrichtet, erst dann die Schiffahrtswege ihren ganzen nützlichen Einfluß ausüben und auf den Haupthandelswegen große Preisverminderungen herbeiführen werden.

Es folgt dann eine Aufzählung derjenigen Flußhäfen, in denen teils die bestehenden Anschlüsse verbessert, teils ganz neue geschaffen werden müßten. Mit dem höchsten Erstaunen erfährt man aus dieser Aufzählung, daß beispielsweise so wichtige Flußhäfen wie Lille, Abbeville, Cambrai, Valenciennes, Epinal, Avignon, Lyon, Dôle, Dompierre, Paris, Toulouse, Narbonne, Montauban k e i n e Anschlüsse an die Eisenbahnen besitzen!! Mangelhaft sind diejenigen u. a. von Sens a. d. Seine, Custines a. d. Mosel, Frouard a. d. Mosel, Dijon, Chalon-sur-Saône, Paray-le-Monial, Arles a. d. Rhone, Besançon a. Doubs, Givors. Wenn die drängenden Tatsachen von den Eisenbahngesellschaften nicht als berechtigt anerkannt würden, so läge nach der Meinung des Verfassers dies nur daran, daß die außerordentliche Zentralisation der Eisenbahnnetze den Blick auf die Interessen der zu bedienenden verschiedenen Gegenden verlieren ließen, und daß es deshalb Sache des Staates sei, sie zu verteidigen und den verschiedenen Beförderungsmitteln vernunftgemäßen Betrieb zu sichern.

Wahrlich, von neuem ein betrübendes Zeugnis für die geringe Pflege, die die allmächtigen Privatbahnen Frankreichs den allgemeinen Verkehrsinteressen zu Teil werden lassen!

— **Die gegenwärtige Länge der französischen Eisenbahnen** beläuft sich nach dem „Journal des chambres de commerce“ auf 33 699 km, von denen 9426 km auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 7137 km auf die Orléansbahn, 5742 km auf die Westbahn, 4893 km auf die Ostbahn, 3765 km auf die Nordbahn, 3574 km auf die Südbahn und 2916 km auf die Staatsbahnen entfallen. Wenn das Parlament die im Budget für 1903 vorgeschlagenen neuen Bahnen bewilligt, wird binnen kurzem das französische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 2290 km erhalten.

— **Fahrpreiserhöhung auf den Pariser „Penetrations“-Trambahnen.** Um das lästig gewordene Monopol der Pariser Omnibus- und Trambahngesellschaft zu brechen, hatte die französische Regierung mit Bewilligung des Parlaments vor einigen Jahren Konzessionen für von außerhalb, vom Weichbild kommende Trambahnen, sogenannte „Penetrationsbahnen“, erteilt. Die Unternehmer konnten bei den Einheitsfahrpreisen von 15 bezw. 10 Cts. in II. und III. Klasse ihren Verpflichtungen nicht nachkommen und standen, wie der Eisenbahnminister in der Kammer erklärte, vor dem Bankrott. Auch sonst wurde über schwere Mißstände bei den Pariser Trambahnen im Parlament geklagt und von sozialistischer Seite vergeblich deren Verstaatlichung verlangt. Zunächst soll den Unternehmungen versuchsweise auf ein halbes Jahr gestattet werden, eine erhebliche Preiserhöhung durch Abteilung in „Sektionen“ für weitere Entfernungen vorzunehmen.

— **Die Verstaatlichung der Jura-Simplonbahn und Italien.** Während im Laufe der beiden vergangenen Jahre der freihändige Rückkauf der schweizerischen Zentralbahn, Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen sich verhältnismäßig

glatt vollzog, wollen die Schwierigkeiten und Weiterungen betreffs der Jura-Simplonbahn kein Ende nehmen. Am 1. Mai d. J. ist sie konzessionsmäßig zum Rückkauf fällig, es schien auch alles bereit. Nun berichten schweizerische Blätter, es sei noch ganz unsicher, ob der Rückkaufsvertrag der eidgenössischen Bundesversammlung in der Märztagung vorgelegt werden könne, da die Verhandlungen mit Italien sich in ungewohnter Weise in die Länge ziehen. In Rom ist auf einer Zusammenkunft von schweizerischen und italienischen Bevollmächtigten mehrere Tage verhandelt worden; es wurden schließlich die Anträge festgesetzt, welche die Hauptpunkte des Zusatzprotokolls zur Regelung der Rückkaufsfragen bilden sollen. Die beiderseitigen Vertreter kommen am 21. d. M. wieder zusammen und die Anträge werden nunmehr dem schweizerischen Bundesrat unterbreitet. Es handelt sich hauptsächlich um die Übertragung der italienischen Konzession für die Strecke Tunnelmitte-Iselle (der Simplon liegt gerade auf der Grenze) von der Jura-Simplonbahngesellschaft an den schweizerischen Staat. Diese Übertragung ist schon vor 4 Jahren auf diplomatischem Wege grundsätzlich zugestanden worden, sie muß nun noch endgültig geregelt werden. Italienischerseits werden aber neue Bedenken erhoben. Die Mailänder „Perseveranza", die selbst mit der Haltung der italienischen Regierung in dieser Frage nicht ganz einverstanden zu sein scheint, glaubt, die italienische Regierung hätte vielleicht keine Schwierigkeiten gemacht, wenn nicht die Beiträge zum Tunnelbau zahlenden Städte Mailand und Genua — namentlich Genua — ihr geraten hätten, zu verlangen, daß sie als Beitragsspender beim Simplonunternehmen noch ein Wort mitsprechen könnten, wenn dieses nicht mehr einer Privatgesellschaft, sondern dem Staat gehöre, obwohl die Beiträge mehr als zur Hälfte zurückerstattet wurden. Zugleich machte das italienische Kriegsministerium neue Einwände, indem es jetzt den Interessen Italiens abfällig finden will, wenn von schweizerischem Personal bediente Züge bis nach Domodossola fahren. Das Mailänder Blatt hebt hervor, daß, als es sich darum handelte, Domodossola zur internationalen Station zu machen, man übereingekommen war, daß die Schweizer bis dahin fahren sollten. Wenn man das nun ändern wolle, so müsse entweder die italienische Bahnverwaltung bis nach Brig im Rhonetal fahren und damit auch den Betrieb des fast ganz auf Kosten der Schweiz erstellten und schweizerisches Eigentum bildenden Tunnels übernehmen oder es müsse die internationale Station nach Iselle verlegt werden, was wegen des dortigen Platzmangels untunlich sei. Der Berner „Bund" bemerkt zu alledem kurzweg: „Italien hat sich nur an die Voraussetzungen der früheren Abmachungen zu halten; es kann dieses um so eher tun, als es außerordentlich billig zur Simplonbahn gekommen ist."

— **Bahnbau im Engadin.** Im kommenden Sommer wird bekanntlich das Oberengadin durch den bis dahin fertiggestellten Albulatunnel über Thusis an das schweizerische Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Gemeinden des Unterengadins haben nun fast einstimmig die gesetzliche Aktienbeteiligung im Betrage von 600 000 Fr., d. h. 25 000 Fr. für das Kilometer, für den geplanten Anschlußbahnbau Bevers-Schuls genehmigt.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Bundesrat hat zum Präsidenten der Kreisdirektion Lausanne, welche hauptsächlich das Gebiet der zu verstaatlichenden Jura-Simplonbahn umfassen wird, Herrn Stockmar und zum Vizepräsidenten Herrn Colomb bestellt; beide sind bisher Direktoren der Jura-Simplonbahn. Außerdem wird dieser Kreisdirektion der derzeitige Betriebsleiter der Jura-Simplonbahn Manuel angehören.

— **Simplontunnel.** Aus einer der B. B.-Ztg. aus Mailand zugegangenen Meldung erfahren wir, daß die Arbeiten am Simplontunnel auf der Nordseite gegenwärtig wie kurz zuvor auf der Südseite auf weiches Gestein gestoßen sind, wodurch die Maschinenbohrung einstweilen unmöglich ist. An deren Stelle ist vorerst die Handbohrung getreten, auch muß die betreffende Strecke aus Furcht vor nachstürzenden Massen durch eiserne Träger gestützt werden.

— **Kühlwagen auf den spanischen Bahnen.** Die spanische Gesellschaft für Kühlanlagen (Sociedad d'Espanola del Frio) hat einer Meldung des „Handelsmuseums" zufolge mit den wichtigsten Eisenbahnen Spaniens Verträge abgeschlossen, wonach sie ihnen Kühlwagen für den Transport von Fleisch, Fischen, Früchten, Gemüse, Milch usw. zur Verfügung stellt und Transportaufträge für diese Waren zu den üblichen Frachtsätzen übernehmen darf. Man erwartet in Spanien von dieser Neuerung eine beträchtliche Steigerung der Ausfuhr in Früchten, Gemüse, Geflügel nach Frankreich, Deutschland und Großbritannien, zumal wenn die Kühlwagen behufs rechtzeitiger Ankunft ihres wertvollen Inhalts mit Eilzügen befördert würden.

— **Warschau-Wiener Bahn.** Der in Warschau herrschende Mangel an Kohlen dauert dem „Berl. Akt." zufolge an. Es sind angesichts dessen größere Preissteigerungen eingetreten. Zur Beseitigung des Kohlenmangels durch schnellere Herbeiführung hat die Warschau-Wiener Bahn 200 Eisenbahnwagen aus dem Auslande geliehen.

— **Schiedsgericht in der Angelegenheit der Orientbahnen.** Die zwischen der Betriebsgesellschaft der Orientbahnen und dem türkischen Ministerium des Äußern vereinbarte Ordnung für die schiedsgerichtliche Austragung der zwischen dieser Gesellschaft und der Pforte entstandenen Meinungsverschiedenheiten ist jetzt vom Sultan genehmigt. Sie bestimmt, daß drei Monate nach dem Jrade die beiderseitigen Streitschriften auszuwechseln und nach weiteren drei Monaten die Repliken zu erstatten seien. Die Schiedsrichter der Pforte sind: der Unterrichtsminister Djélal Bey und der ehemalige Legist der Pforte, Gabriel Effendi; die der Gesellschaft sind: der Oberrichter des österreichisch-ungarischen Konsulargerichtes in Konstantinopel v. Kwassay und der französische Senator und ehemalige Justizminister Millard. Die Zahl der schiedsgerichtlich zu entscheidenden Streitpunkte war ursprünglich 21 und ist gegenwärtig 17, da vier Punkte inzwischen erledigt wurden. Die drei bedeutendsten Streitpunkte haben zum Gegenstande: die Entschädigung der Gesellschaft für den vertragswidrig unterbliebenen Ausbau verschiedener Hafen- und Straßenanlagen; die Behebung der die Gesellschaft schädigenden Vertragswidrigkeiten bei der Erteilung der Konzession für den Hafenausbau in Saloniki; die Bestätigung der im Vertrage vorgesehenen, aber durch die türkische Praxis bis jetzt unerledigten Verpflichtung der Pforte, an den Kosten von Neu- und Erweiterungsbauten mit vier Fünfteln teilzunehmen.

Fremde Weltteile.

— **Bagdadbahn.** Die Direktion der Anatolischen Eisenbahngesellschaft teilt der N. Fr. Pr. zufolge mit, daß mit den Arbeiten an der ersten Teilstrecke der Bagdadbahn, Konia-Eregli, demnächst begonnen werde. Die Bahngesellschaft, welche die Konzession zum Bau der Bagdadbahn besitzt, bezog für ihr bisheriges Netz Kilometergarantien von der Türkei, welche von den Vilajetskassen flüssig zu machen waren. Die Anatolische Bahngesellschaft erwirkte die Einhebung dieser Garantiesummen durch die Dette publique, und die abzuführenden Beträge waren deshalb immer zum Termin vorhanden, was beim direkten Bezug durch die Vilajetskassen kaum der Fall gewesen wäre. Auch für das abgelaufene Jahr liegt die Garantiesumme bei der Dette publique bereit. Während die Anatolische Eisenbahngesellschaft nun bisher immer Jahreserträgnisse aufwies, welche ihr auf den Bezug der Kilometergarantien Anspruch gaben, wird der Rechnungsbericht über das abgelaufene Geschäftsjahr ein so günstiges Ergebnis zeigen, daß die Bedingungen für den Bezug der türkischen Garantiesummen nicht mehr gegeben sind. Da die Anatolische Bahngesellschaft auf diese kein Anrecht mehr hat, werden die bei der Dette publique erliegenden Garantiebeträge frei, und das Bestreben Deutschlands und der Anatolischen Bahngesellschaft war nun darauf gerichtet, diese bereits flüssigen Summen als erste Rate für den Bau der Bagdadbahn zu erhalten. Die eifrigen Bemühungen der Deutschen Botschaft und der Bahngesellschaft müssen von Erfolg begleitet gewesen sein, denn oben erwähnte Mitteilung stellt den Beginn der Arbeiten auf der ersten Teilstrecke der Bagdadbahn in nahe Aussicht. Dieser Erfolg ist um so bemerkenswerter, als man — wie in diplomatischen Kreisen erzählt wird — russischerseits bemüht gewesen sein soll, diesen Erfolg zu hintertreiben, und die Pforte den durch den Ausfall der Garantiebeitragsleistung für die Anatolischen Bahnen ersparten Betrag gewiß gern für eigene Zwecke verwendet haben würde.

— **Die Lage in der Mandschurei.** Hierüber erhält die Petersburger „Nowoje Wremja" aus Girin folgende interessante Mitteilungen:

„Es heißt, wir verlassen die Mandschurei, in Wirklichkeit jedoch erhält man in der Mandschurei einen ganz anderen Eindruck, und es scheint, daß wir eben erst festen Fuß fassen und uns einzurichten beginnen. Und wie sollte es anders sein? Eben erst haben wir die große Sache der Zivilisation in Angriff genommen und sind noch durchaus nicht abgekühlt. Überall ein eiliges Bauen von Städten, Häfen und wichtigen Handelspunkten, ein Vervollkommnen und Ausgestalten der großen Eisenbahnlinie — alles redet von etwas anderem als davon, daß es Zeit sei, sich nach den Zentren zurückzuziehen. Und in der Mandschurei gibt es, so will es scheinen, keinen einzigen Russen, der nicht an unsere glänzende Zukunft in diesem

Lande glaubte, der irgendwie an ihr zweifelte. Anstatt zu gehen, wurde erst vor kurzer Zeit mit Trassierungen eines Zweiges der Chinesischen Bahn begonnen. Es ist beschlossen worden, einen neuen Zweig nach Girin zu bauen, und die Trassierung der Strecke ist bereits Ende November unter der Leitung des Ingenieurs Janson aus Charbin in Angriff genommen worden. Wie es heißt, wird die neue Zweiglinie ungefähr 200 Werst lang sein und von einem der wichtigsten Punkte der Provinz Girin, der Station Kuantschentsy, ihren Ausgang nehmen. Wollte man Girin ohne Anschluß an die Hauptlinie lassen, so würde es bedeuten, daß wir auf den wichtigsten Handelsmittelpunkt der ganzen mittleren Mandschurei Verzicht leisten wollen, denn in Girin fließen so viele Handelsstraßen zusammen wie in keinem anderen Ort. Girin ist ohne Zweifel der Knotenpunkt aller Handelsstraßen, die zwischen China einerseits und der Mandschurei, Korea und dem Amurgebiet anderseits bestehen. Von Girin führt die große Handelsstraße zum Meere und nach Korea, die auch den Mittelpunkt der Provinz Girin mit Inkou verbindet. Mit einer Bevölkerung von mehr als 100 000, mit einem hochentwickelten Handel erscheint es eben als unabweisbare Notwendigkeit, Girin mit unserem Eisenbahnnetz zu verbinden und uns dadurch die natürlichen Reichtümer Chinas zu erschließen. Ebenso reich wie Girin ist auch die stark bevölkerte Umgebung. Die Zuflüsse der Ssungara sind von prachtvollen Wäldern umgeben, die ganz Girin mit Holz und Rauchwerk versehen; der Höhenzug Tschanbo-Schan, der die Grenze zwischen der Provinz und Korea bildet, ist reich an Goldlagern, die sich übrigens auch in der Umgegend von der Stadt Girin finden. Auch an Eisen und Steinkohlen ist das Gebiet ungemein reich. Den Hauptreichtum der sehr stark bevölkerten Provinz bildet jedoch die sehr entwickelte Landwirtschaft und Industrie, deren Erzeugnisse bis ins Amurgebiet und bis in den Süden Chinas gehen. Ist also die gewerbliche und Handelsbedeutung Girins sehr groß, so ist die Stadt auch in strategischer Hinsicht sehr wichtig, und aller Wahrscheinlichkeit nach wird Girin in Zukunft die Station werden, welche die Eisenbahn mit den Häfen des Japanischen Meeres verbindet. Der Bau der Zweigbahn wird unter der Oberleitung des Fürsten Chilkow erfolgen."

— **Kein Postverkehr mit China über die sibirische Bahn.** Nach einer Verfügung des deutschen Reichspostamts ist der Landweg über Sibirien bis auf weiteres für Durchgangssendungen gesperrt. Briefsendungen nach Peking, Tientsin, Port Arthur usw. dürfen demnach, auch wenn sie mit dem Leitvermerk „über Rußland" oder „über Sibirien" versehen sind, nicht mehr an die russische Postverwaltung ausgeliefert werden. Derartige Sendungen sind dem Absender zurückzugeben oder, wenn dieser nicht bekannt ist, auf dem Wege durch den Suezkanal zu befördern. Diese Verfügung ist um so überraschender, als die russische Postverwaltung erst vor einiger Zeit angezeigt hatte, daß der sibirisch-mandschurische Schienenweg alsbald für die Post nutzbar gemacht werden sollte. Man muß hiernach annehmen, daß die Zustände auf der mandschurischen Bahn eine geregelte Postbeförderung noch nicht gestatten. Um so weniger wird an eine alsbaldige Beförderung von internationalen Personenzügen auf dieser Strecke zu denken sein!

— **Zur Eröffnung der Eisenbahn Dschibuti-Harrar** hat der französische Ministerrat auf Verlangen des Ministers der Kolonien kürzlich beschlossen, eine Anzahl Schiffe zu entsenden, um die Regierung bei der Einweihung der Eisenbahn zu vertreten, bei welcher auch der Negus Menelik anwesend sein wird.

— **Die Betriebsergebnisse der Bahnen in Tonkin.** Bis zum Juni 1902 war die einzige in Tonkin betriebene Bahn die 163 km lange von Hanoi bis an die Grenze der chinesischen Provinz Kwangsi, welche in Dong-dang endigte. Ihre Einnahmen betrugen im ersten Halbjahre 1902: 158 306 Piaster (= etwa 278 618 Mark), also auf den Monat und auf das Kilometer berechnet durchschnittlich 162 Piaster (= etwa 284 ℳ), während die Betriebsausgaben sich für dieselbe Zeit auf 104 Piaster (= etwa 182 ℳ) für den Monat und das Kilometer beliefen. An Fahrkarten wurden 2126 I. Klasse, 2248 II. Klasse, 11 552 III. Klasse und 422 557 IV. Klasse ausgegeben. Die Zahl der asiatischen Reisenden III. Klasse hat sich vergrößert, was wohl zum großen Teil dem niedrigen Tarif dieser Klasse, 0,02 Piaster (= etwa 4 ₰) für das Kilometer, zuzuschreiben ist. Im Güterverkehr wurden rund 14 450 t befördert und dafür rund 35 000 Piaster vereinnahmt. — Die Linie von Hanoi nach Haiphong ist am 16. Juni 1902 für den Betrieb eröffnet worden, die Eröffnung der Linien von Hanoi nach Ninhbinh und von Hanoi nach Viétri wird alsbald erfolgen. Wahrscheinlich werden diese Linien einträglicher sein als die Linie von Hanoi bis Kwangsi, von der nur ein Drittel im Delta, d. h. im reichen Teile Tonkins liegt.

— **Über den Bau von Bahnen in Kamerun** entnehmen wir einer Zuschrift an die „Berl. N. Nachr." folgendes: Nachdem wir durch die erfolgreiche Expedition des Oberstleutnants Pavel festen Fuß am Tschadsee gefaßt haben, ist die weitere Erschließung des Landes durch den Bau von Eisenbahnen bereits in Angriff genommen. Das Kameruner Eisenbahnsyndikat, welches eine Vollbahn bis nach dem Tschadsee projektiert hat, hat bereits im Oktober 1902 Ingenieure nach Kamerun geschickt, welche an Ort und Stelle genaue Kostenanschläge machen sollen und die Entscheidung für den Ausgangspunkt der Bahn und für den ersten Teil der Trasse zu treffen haben. Unabhängig davon wird an der Schmalspurbahn, welche von Viktoria (Kakaohafen) aus durch das Gebiet der Pflanzungen am Süd- und Ostabhange des großen Kamerunberges führt, weiter gearbeitet, auf einer Strecke von etwa 7 km ist der Lokomotivbetrieb im Gange. Bekanntlich hat Hauptmann a. D. Bernhard v. Besser, der sich im April 1902 nach dem Schutzgebiet begeben hat, die Leitung des Bahnbaues übernommen; er hat in wenigen Monaten trotz der ungeheuren Bauschwierigkeiten, welche die in Deutsch-Südwestafrika weit übertreffen, und trotz der in diesem Jahre besonders stark auftretenden Regenzeit — Mai bis Oktober — viel vor sich gebracht, sodaß die Trasse bis zur Soppopflanzung, bis zu einer Höhe von 600 m gediehen ist, mithin die Hauptschwierigkeit in solchem durchschnittenen und bedeckten Gelände, das Auffinden der geeignetsten und besten Linie, überwunden ist. Sehr starke Steigungen und scharfe Kurven ließen sich nicht vermeiden, auch wird der Ausbau der Strecke noch geraume Zeit in Anspruch nehmen, da Steindämme von 2—5 m Höhe und Einschnitte von derselben Tiefe, wo viele Sprengungen notwendig sind, sehr häufig vorkommen; das Fällen und Fortschaffen der Urwaldriesen kostet auch manchen Tropfen Schweiß. Wenn es auch gelungen ist, in kurzer Zeit über 1000 farbige Arbeiter zu verschaffen, so ist doch die Arbeit mit Farbigen, die in ihrem Leben noch nie ähnliche Arbeit verrichtet haben, keine geringe Aufgabe; jedenfalls gehört unendlich viel Geduld und Ausdauer dazu, namentlich wenn man bedenkt, daß die Gesundheit von dem weißen Aufsichtspersonal, das den ganzen Tag die Dünste des ausgehobenen Bodens einatmen muß, bei den sonstigen ungünstigen klimatischen Verhältnissen ganz besonders in Anspruch genommen wird und daher die notwendige geregelte Aufsicht über die Arbeiter sehr erschwert wird. Hauptmann v. Besser kommt seine lange afrikanische Erfahrung und die genaue Kenntnis des dortigen Geländes sehr zu Nutzen; er ist es gewesen, der in den Jahren 1896, 1897, 1898 das Land für die sämtlichen Pflanzungsgebiete, 70 000 ha, ohne nennenswerte Hilfe vermessen und kartographisch festgelegt hat. Durch die schnelle Festlegung der Grenzen der einzelnen Pflanzungsgebiete wurde es den Gesellschaften damals überhaupt nur möglich, das erworbene Land so bald unter Kultur zu nehmen und die richtige Einteilung ihres Landes zu treffen, was finanziell von großem Werte war. Es ist zu hoffen, daß der Bau dieser Bahn weiter gute Fortschritte macht.

— **Die Zukunft Suakins.** Suakin wird bekanntlich mit Berber, einem der wichtigsten am rechten Nilufer gelegenen Handelsplätze Nubiens, durch eine Eisenbahn verbunden werden. Täglich erwartet man das Eintreffen des Bahnmaterials aus England; die bereits abgesteckte Strecke soll schon in zwei Jahren vollendet sein. Die ägyptische Regierung hat außerdem soeben 30 000 £ (= 600 000 ℳ) bewilligt für die Verbesserung des Hafens von Suakin, dessen Einfahrt bis jetzt durch Korallenriffe für größere Schiffe unpassierbar war. Es werden zur Beseitigung dieser Hindernisse einige große Steindämme errichtet, die auch den großen Schiffen ermöglichen werden, anzulegen und ihre Waren direkt aus- und einzuladen. Das Leben in der kleinen Hafenstadt ist spottbillig; das dortige Klima ist zwar sehr heiß und feucht, infolge des wohltätigen Einflusses der reinen und trocknen Wüstenluft aber trotzdem sehr gesund, sodaß nach Vollendung der Bahnlinie und des Ausbaues seines Hafens Suakin alle günstigen Bedingungen besitzt, um der Mittelpunkt des Aus- und Einfuhrverkehrs Nubiens sowohl als des ganzen Sudans zu werden. Bisher vermittelte Alexandrien den Verkehr mit dem Sudan.

— **Die größte Brücke in Zentralamerika** und eine der größten ihrer Art in der Welt ist die Rio Grande-Brücke der Pacific-Eisenbahn in der Republik Costa Rica, welche laut „Engineering News" vom 23. Oktober 1902 durch eine Newyorker Firma aus Stahl erbaut wurde.

Die Bahn überschreitet ungefähr 40 km westlich von der Hauptstadt S. José den in einer Schlucht fließenden Rio Grande bei einer Höhenlage der Schienen von etwa 104 m über Wasser. Die Brücke stellt sich als eingleisige Bogenbrücke mit obenliegender Fahrbahn dar, mit einer Mittelöffnung von rund 136,75 m und zwei halben Seitenbögen von je rund 36 m Spannweite. Der stählerne Überbau sitzt an allen vier Auflagerpunkten mit wenig Mauerwerk auf dem gewachsenen Felsen. Die Hauptträgerwände zwischen dem bogenförmigen Unter- und dem wagerechten Obergurt sind durch einfaches Dreieckfachwerk versteift. Der Überbau der Mittelöffnung ist ein zweigelenkiger

Bogen, an dessen Enden die nächsten Teile der Halbbögen der Seitenöffnungen auslegerartig in Länge von je 14,4 m befestigt sind. Die Schlußstücke der Seitenöffnungsträger, für welche noch 21,6 m Länge verbleiben, sind an den Enden der Ausleger mit Bolzen in länglichen Löchern angeschlossen. Diese Stöße wurden zuerst fest vernietet, um den großen Bogen von den Auflagern nach der Mitte frei vorbauen zu können. Später wurden die Stöße in den unteren Gurtungen gelöst. In den oberen beließ man die feste Vernietung, weil hier die Steifigkeit im senkrechten Sinne unschädlich, im wagerechten sogar nützlich ist. Wegen des freien Vorbauens des großen Bogens mußten ferner die Enden der Seitenöffnungsträger am Auflagermauerwerk kräftig verankert werden.

Die Auflagerböcke des großen Bogens sind aus gewalzten Stahlplatten und -Stäben zusammengenietet. Die Anwendung von Gußstahl oder Gußeisen an diesen wichtigen Bauteilen ist also vermieden. Die Auflagerböcke stehen im Querschnitt der Brücke nicht senkrecht, sondern geneigt, in den Anlaufebenen der Hauptträger.

Bei der Aufstellung der Brücke wurden nur die Seitenöffnungen eingerüstet. Die Messungen für den freien Vorbau des Hauptbogens wurden mit außerordentlicher Vorsicht und Genauigkeit ausgeführt. Das Ergebnis war sehr zufriedenstellend. Die beiden Bogenhälften trafen fehlerlos zusammen. Längenänderungen der Schlußteile wurden nicht erforderlich. Ja, die der Baustelle vorbehaltene Bohrung der letzten Nietlöcher wich nicht von den Maßen der Zeichnung ab.

Zur Hinüberschaffung der Bauteile für die halbe Brücke diente eine frei über die Schlucht gespannte Seilbahn.

Allgemeines.

— **Über eine Verbesserung im Lokomotivbau** bringen die „Mémoires de la Société des Ingénieurs Civils" interessante Mitteilungen aus einem Vortrage, den der Präsident M. A. W. Waitt in der im vorigen Sommer zu Saratoga auf der Jahresversammlung der Master Mechanic's Association gehalten hat. Unter Bezugnahme auf das über den Lokomotivbau Amerikas kürzlich in Nr 100 S. 1528 Jahrg. 1902 d. Ztg. Gesagte fügen wir noch nach, was Herr Waitt über rauchlose Verbrennung der Flammkohlen in den Lokomotivkesseln sagte. Für diese hatte man seit Jahren verschiedene Wege vorgeschlagen; die Schwierigkeit ist jetzt beseitigt. Die Erfahrungen des letzten Jahres haben ergeben, daß es ein oder zwei völlig wirksame Mittel gibt, durch die auch die geringwertigste Flammkohle ohne jede Hervorbringung von schwarzem Rauch zum Verbrennen gebracht werden kann, und zwar sowohl auf der Fahrt, als während des Aufenthalts auf den Stationen. Die Newyork und Hudson River-Eisenbahn hat seit beinahe Jahresfrist eine zu diesem Zwecke dienende Vorrichtung erprobt und seit dem 1. Juni 1902 12 Lokomotiven mit ihr ausgerüstet. Das Ergebnis ist ein solches gewesen, daß die Verwaltung beabsichtigt, die Einrichtung bei allen neu zu liefernden Maschinen anbringen zu lassen. Neben allen übrigen Vorteilen ergibt die Vorkehrung zugleich eine Ersparnis an Brennstoffen von 15 bis 20 %. Näheres über das angewendete Verfahren enthält unsere Quelle leider nicht.

— **Der elektrische Briefkasten.** Beim Berühren des Deckels des am Stationsgebäude Ettlingen-Holzhof der Nebenbahn Karlsruhe (Baden)-Ettlingen angebrachten eisernen Briefkastens erhielten die Briefeinleger bis vor kurzem je nach dem Feuchtigkeitsgehalt der Luft mehr oder weniger empfindliche elektrische Schläge. Wie sich ergab, rührte die Elektrizität aus der mit einer Spannung von 550 Volt betriebenen elektrischen Bahnanlage her, deren Strom auch zur Innen- und Außenbeleuchtung des in Sandsteinmauerwerk auf Sandboden aufgeführten Bahnhofsgebäudes benutzt wird. Zur Beseitigung der auf die Dauer vom Publikum unangenehm empfundenen Nervenerschütterungen wurde der Briefkasten versuchsweise mit einer Erdleitung versehen. Die Maßnahme hatte den gewünschten Erfolg: Spannungsausgleiche zwischen dem Briefkasten und der Erde durch den Körper der den Eisenkasten berührenden Personen sind seitdem nicht mehr bemerkt worden.

— **Die Neugestaltung der Zentralinstanz der allgemeinen Bauverwaltung im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten.** Im Laufe der Jahre hat sich der Umfang wie die Bedeutung der zu dem Geschäftsbereich der allgemeinen Bauverwaltung gehörenden Angelegenheiten ständig gesteigert, sodaß es sich als unvermeidlich erweist, die Bauabteilung in der Weise umzugestalten, daß ihre Leitung nicht mehr in der Hand eines einzigen Beamten liegt, zugleich aber für den Ressortchef einerseits eine wirksame unentbehrliche Unterstützung, anderseits die Möglichkeit geschaffen wird, die Verantwortung für eine sachgemäße Erledigung der Geschäfte in der vollen Bedeutung zu tragen. Zu diesem Zweck soll dem Zentralbl. der Bauverw. zufolge die gegenwärtige Bauabteilung in eine Abteilung für den Wasserbau und eine solche für den Hochbau und die übrigen nicht zu den eigentlichen Wasserbausachen gehörigen Geschäftszweige der allgemeinen Bauverwaltung (Wegewesen, Wegeaufsicht und Wegepolizei, Unterhaltung der fiskalischen Wege und ihre Ablösung, Baupolizei, Fluchtlinienfestsetzung, Enteignungssachen, Verwaltung der Verkehrsabgaben, Kleinbahnangelegenheiten usw.) zerlegt, an die Spitze der gesamten Verwaltung und zugleich der Abteilung für den Wasserbau ein Unterstaatssekretär und an die Spitze der anderen Abteilung ein Ministerialdirektor gestellt werden. Demgemäß soll die jetzt bestehende Stelle des Ministerialdirektors in eine solche für den Unterstaatssekretär, die Stelle eines vortragenden Rates in eine solche für einen Ministerialdirektor umgewandelt werden. Der Staatshaushaltsplan für 1903, dem diese Angaben entnommen sind, bemerkt hierzu erläuternd, daß dem Gebiete des Ingenieurbauwesens neu hinzugetreten sind: im Etatsjahr 1891/92 die Anstalt für die Hauptnivellements, im Etatsjahr 1901 eine hydrologische Versuchsanstalt und im Jahre 1902 die Anstalt für Gewässerkunde. Auch hat zur Bearbeitung der überaus wichtigen Leuchtfeuer-, Betonnungs- und Bebakungssachen selbst ein besonderer Ausschuß eingesetzt werden müssen. Zur Steigerung des Umfanges und der Bedeutung der Geschäfte haben ferner hauptsächlich beigetragen die Ausgestaltung der Baustatistik, die planmäßige Sammlung und Bearbeitung der auf dem Gebiet des Wasserbaues im Inlande und im Auslande gemachten Erfahrungen, die Einführung der Binnenschiffahrtseichordnung, die Vorbereitung einer besseren Binnenschiffahrtsstatistik, die vermehrte Inanspruchnahme der Bauabteilung behufs Mitwirkung bei der Anlage und Beaufsichtigung von Talsperren, bei der Begutachtung und Prüfung ingenieurbautechnischer Entwürfe aus anderen Verwaltungszweigen sowie die erhöhten Anforderungen bei Prüfung der Entwürfe zur Entwässerung von Städten. Immer weitergehende Anforderungen sind auch hinsichtlich der Maßnahmen zur Verhütung von Hochwasserschäden herangetreten. Auf dem Gebiet des Hochbauwesens sind u. a. die Ansprüche, welche die Justizverwaltung, die Verwaltung der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten und die Verwaltung des Innern an die Zentralinstanz der Hochbauverwaltung stellen, stetig gewachsen und noch im weiteren Wachsen begriffen. Ebenso findet ein immer weitergehender Zuwachs in den Aufgaben der Verwaltungsbeamten statt, sodaß es sich als unvermeidlich erweist, die Zentralinstanz der allgemeinen Bauverwaltung in der oben angedeuteten Weise umzugestalten.

— **Über die Begründung einer technischen Hochschule in Breslau** enthält der preußische Staatshaushaltsplan für 1903 eine Denkschrift, der wir folgendes entnehmen.

Durch die im Jahre 1899 in Angriff genommene Errichtung der Technischen Hochschule in Danzig wird das Bedürfnis einer ohne erhebliche Schwierigkeit in Preußen zu erreichenden höheren technischen Ausbildung noch nicht vollständig befriedigt werden. Schon der im Januar 1898 gehörte Sachverständigenausschuß hat sich für die Errichtung von zwei technischen Hochschulen im Osten der Monarchie ausgesprochen. Wenn die Staatsregierung den auf die Errichtung der Hochschule in Breslau gerichteten Wünschen der Stadt Breslau und der Provinz Schlesien nicht alsbald entsprochen hat, so ist dies in erster Linie mit durch die Befürchtung zu erklären, daß die Entwicklung und das Emporkommen der Hochschule in Danzig durch die gleichzeitige Begründung einer solchen Anstalt in Breslau gehemmt werden könnte. Diese Bedenken treten jedoch zurück, wenn der in dem Beschluß des Hauses der Abgeordneten empfohlene Mittelweg eingeschlagen und eine technische Hochschule mit beschränkter Ausdehnung, nämlich nur drei Abteilungen: einer Abteilung für allgemeine Wissenschaften, einer Abteilung für Chemie und Hüttenkunde und einer Abteilung für Elektrotechnik nebst Maschinenbau, errichtet wird.

A. Die Abteilung für allgemeine Wissenschaften soll einerseits gewisse Fächer, die allen oder mehreren Abteilungen als grundlegende Wissenschaften gemeinsam sind, und anderseits eine Anzahl von allgemein bildenden Wissenszweigen umfassen. Für diese letztere Gruppe sind in Breslau besondere Einrichtungen nicht erforderlich, sondern die studierenden Techniker können einfach auf die entsprechenden Universitätsvorlesungen verwiesen werden. Für die erste Gruppe dagegen sind teils Hochschulprofessoren im Hauptamt, teils Universitätslehrer doppelamtlich besonders anzustellen.

Hierher gehören: 1. und 2. zwei Professuren für Mathematik, eine für reine Mathematik usw., die zweite für darstellende Geometrie und graphische Statik. Für beide müssen besondere Stellen geschaffen werden, denn die mathematischen Universitätsvorlesungen sind hauptsächlich für Lehramtskandidaten bestimmt und nach anderen Grundsätzen eingerichtet, als den für den Unterricht der Techniker maßgebenden. 3. Eine Professur für technische Mechanik. 4. Eine Professur für Experimentalphysik, die ohne Bedenken mit dem an der Universität für dasselbe Fach bestehenden Lehrstuhl verbunden werden kann. 5. Eine an der Universität vorhandene Professur für wirtschaftliche Staatswissenschaften, insbesondere Nationalökonomie.

Diese fünf Professuren würden die Abteilung für allgemeine Wissenschaften bilden.

B. Abteilung für Chemie und Hüttenkunde. Für diese Abteilung ist in Aussicht genommen je eine Professur für anorganische Chemie, für allgemeine Experimentalchemie, für organisch-technische Chemie, insbesondere Farbenchemie, für chemische Technologie, für Eisenhüttenkunde sowie für Mineralogie und Kristallographie. Diesen sechs Professuren soll noch angeschlossen werden ein Lehrstuhl für Metallurgie außer der des Eisens.

C. Abteilung für Elektrotechnik und Maschinenbau. Diese Abteilung wird eine Hauptanziehungskraft auf die Studierenden ausüben müssen und daher einer in jeder Beziehung befriedigenden Ausstattung bedürfen. An Lehrkräften sind erforderlich: eine Professur für Elektrotechnik, mit der die Leitung des elektrotechnischen Instituts verbunden ist, zwei Professuren für die Hauptzweige des Maschinenbaues, eine Professur für mechanische Technologie, ein Lehrstuhl für elektrische Anlagen, Kraftübertragungen, Telegraphie usw. sowie ein solcher für Baukonstruktion und Fabrikanlagen.

Es handelt sich im ganzen um sieben Professoren der ersten Gehaltsklasse, drei Professoren der zweiten Gehaltsklasse und um drei remunerierte Dozenten sowie etwa drei Hilfskräfte und zehn Assistenten.

Als Bauplatz für die neue Hochschule hat die Stadt Breslau unentgeltlich zwei im Osten der Stadt in der Nähe der neuen medizinischen Universitätsinstitute an der Oder gelegene Bauquadrate von zusammen rund 3,4 ha Größe zur Verfugung gestellt. An Gebäuden sind erforderlich: 1. ein Gebäude für den Unterricht in der Elektrotechnik, 2. ein Gebäude für den chemischen Unterricht, 3. ein Hörsaalgebäude, enthaltend die Hörsäle, Zeichensäle, die Räume für die Verwaltung und die Bücherei, 4. ein Maschinenlaboratorium mit Kesselhaus. Ein besonderes physikalisches Institut ist für die Hochschule nicht erforderlich, da das neue Universitätsinstitut auch für ihre Bedürfnisse genügt. Abgesehen vom Bauplatz sind die Gesamtbaukosten einschließlich Regelung des Geländes und der Außenanlagen sowie innere Einrichtung und Ausstattung mit Apparaten und Sammlungen usw. auf rund 2 000 000 ℳ. ermittelt worden.

— **Über den internationalen Straßenbahnkongreß**, der in der Zeit vom 1. bis 4. Juli 1902 in London getagt hat, bringt das Januarheft der im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Zeitschrift für Kleinbahnen einen Bericht des Zivilingenieurs E. A. Ziffer in Wien, dem wir entnehmen, daß es dort namentlich auch über die Frage des Umsteigeverkehrs ohne neue Fahrpreiszahlung zu lebhaften Erörterungen gekommen ist. Obwohl die Berichte von 18 Gesellschaften über die mit dem Umsteigeverkehr gemachten Erfahrungen bestätigt hatten, daß die Einführung eines solchen empfehlenswert sei und zur Erhöhung der Einnahmen beitrage, wurde eine Beschlußfassung in diesem Sinne doch vom Kongresse nicht beliebt, sondern das weitere Studium dieser Frage einem von der Vereinsleitung zu ernennenden Ausschusse übertragen. Weitere Gegenstände der Tagesordnung bildeten die Fragen der Abgaben, der Straßenbahn- und Kleinbahngesetzgebung in den verschiedenen Ländern, über die Anlage und Verteilung der Wagenschuppen, ferner die Wagenheizung, die Gepäck-, Güter- und Briefbeförderung usw. Der Vorschlag zur Einführung eines einheitlichen Buchungsschemas wurde einem besonderen Ausschuß übertragen. In betreff der Bremssysteme trat der Kongreß der Auffassung des Berichterstatters Oberingenieurs Ploetz aus Hamburg bei, daß die mechanischen Wirkungen der Luftdruckbremse und der elektromagnetischen Bremse als gleichwertig zu erachten seien, daß aber über die wirtschaftliche Seite beider Systeme hinreichende Erfahrungen noch nicht gesammelt seien und die Entscheidung in dieser Beziehung daher dem nächsten Kongresse vorbehalten bleiben müsse. In gleichem Sinne entschied man sich über die Frage der Vor- und Nachteile der Schmal- und Vollspur bei Kleinbahnen.

— **Äußerungen der Handelskammer zu Essen über die Verkehrspolitik.** Im I. Teil des Berichts über ihre Tätigkeit im Jahre 1902 gibt die Handelskammer dem Wunsche Ausdruck, daß die preußische Verkehrspolitik ihr Augenmerk mehr als bisher darauf richten möge, die heimische Gütererzeugung in ihrer Wettbewerbsfähigkeit durch eine systematische Verminderung der Frachtkosten wichtiger Produktionsmittel, insbesondere der Einheitssätze für Rohprodukte, zu stärken, und damit die auf den Schutz der heimischen Arbeit gerichtete Zoll- und Handelspolitik des Reichs zu unterstützen und zu ergänzen. Allerdings verbiete sich angesichts der Abhängigkeit unserer allgemeinen Staatsfinanzen von den Eisenbahnfinanzen ein radikales Vorgehen von selbst. Ein solches sei aber nach Ansicht der Handelskammer auch garnicht von nöten, vielmehr würde es genügen, wenn festgestellt würde, daß in ertragreichen Jahren der eine gewisse Grenze übersteigende Teil der Einnahmen aus den Eisenbahnen als Ausgleich für etwaige Einnahmeausfälle, die aus Tarifermäßigungen wie die angedeuteten zeitweilig entstehen könnten, in Rückhalt gelegt werden müsse.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 20. Januar d. J. ist der an der Strecke Löwenhagen-Gerdauen zwischen Friedland (Ostpr.) und Böttchersdorf gelegene Haltepunkt Allenau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Errichtung einer Kohlenabfertigungsstelle.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Vom 1. Februar d. J. ab wird auf der Mathildegrube bei Morgenroth eine besondere Kohlenabfertigungsstelle für die daselbst zur Auflieferung gelangenden Kohlensendungen errichtet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Der an der Bahnlinie Sennheim-Sewen gelegene Haltepunkt Aspach wird am 1. Februar d. J. auch für den vollen Güterverkehr eröffnet werden.

Bezeichnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen Infolge einer Bestimmung der Großherzoglich luxemburgischen Staatsregierung wird der Stationsname Nörtzingen mit „tz“ geschrieben statt wie bisher Nörzingen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I. 19 vom 15. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und die im Ausschusse vertretenen vereinsfremden Bahnen sowie die italienischen und sizilianischen Bahnen, betreffend den Entwurf neuer „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ sowie je eines neuen Abschnittes I und III der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 17. Januar d. J.).

Nr I 29 vom 16. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend statistische Aufzeichnungen über die Verteilung von Entschädigungen gemäß Artikel 19 Ziffer 3 (alt) des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement vom 10. Oktober 1901 (abgesandt am 18. Januar d. J.).

Nr II 319/02 vom 8. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorschläge für einheitliche Benennung von Gleisen, Einzelteilen des Oberbaues usw. (abgesandt am 14. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung der zwischen den Stationen Pempowo und Kobylin der Strecke Lissa-Krotoschin gelegenen Haltestelle Czeluscin wird vom 1. Februar d. J. ab in Deutschrode abgeändert.

Posen, den 15. Januar 1903. (151)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).

Am 1. Februar 1903 treten zum französisch-deutschen Gütertarif (über Belgien), Teil II, der Nachtrag VII zum Heft 1b vom 1. Januar 1895 und der Nachtrag VI zum Heft 1c vom 1. Dezember 1896 in Kraft.

Der Nachtrag VII zum Heft 1b enthält Frachtsätze für die Stationen Crefeld-Linn, Dinslaken, Emden-Außenhafen, Essen-Segeroth, Krachs und Windelsbleiche, sowie Aufnahme der Stationen Dinslaken und Essen-Segeroth in den Ausnahmetarif 5 für Eisen und Stahl usw. Im Nachtrage VI zum Heft 1c sind enthalten Frachtsätze für die Station Blumenthal (Hannover), Eil- und Stückgutfrachtsätze für die Station Pommerensdorf, Aufnahme der Stationen Algermissen, Bleicherode, Fallersleben, Freden, Langelsheim, Salzungen, Salzdetfurth und Wittmar in den Ausnahmetarif 9 für rohe Kalisalze usw. und ein neuer Ausnahmetarif 16 für Maschinen und Maschinenteile zwischen Tourcoing (Mouscron) und Blumenthal (Hann.).

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 13. Januar 1903. (152)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Saßnitz-Hafen des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl des Berlin-Stettin-nordostdeutschen Gütertarifs (I/III) einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 15. Januar 1903. (153)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Notstandstarif für die Beförderung von Steinkohlen von Löwen nach Berlin.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Tarif als Empfangsstationen mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Adlershof-Alt-Glienicke	49,2
Erkner	47,1
Friedrichshagen	48,4
Fürstenwalde	44,1
Königs-Wusterhausen	46,9
Nieder-Schöneweide-Johannisthal	49,6
Schöneberg, Militärbhf.	51,9
Spindlersfeld	50,1

Pfennige für 100 kg.

Kattowitz, den 17. Januar 1903. (154)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf sowie nach Wien St. E. G. Arsenal.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird in vorbezeichneten Verkehren je der Nachtrag I zur Einführung gebracht, der für mehrere Versandstationen geringe Ermäßigungen und eine Anzahl neuer Versandstationen enthält.

Die Nachträge sind zum Preise von je etwa 25 ₰ von den beteiligten Dienststellen zu beziehen.

Kattowitz, den 16. Januar 1903. (155)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)

Mit Geltung vom 20. d. Mts. wird im Übergangsverkehr von der Kleinbahn Gelnhausen-Lochborn für Erzsendungen von Gelnhausen nach Gustavsburg der nach dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) sich ergebende Frachtsatz oder der zur Anwendung kommende regelrechte Satz des Sp.-T. III um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt. (156)

Frankfurt a/M., den 15. Januar 1903.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-preußisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Die in dem Tarife vom 1. Juni 1900 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 31 finden mit sofortiger Gültigkeit Anwendung für den Transport der im Warenverzeichnis diesem Ausnahmetarif zugewiesenen Artikel mit Herkunft von oder Bestimmung nach Bordeaux im Verkehre über Alt-Münsterol.

Straßburg, den 15. Januar 1903. (157)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Koks von der Saar nach der französischen Ostbahn bei gleichzeitiger Aufgabe von 100 t vom 1. Januar 1889.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die für Spittel bei Beförderung über Amanweiler und Novéant Grenze vorgesehenen Frachtsätze auch auf Sendungen von Kreuzwald angewendet.

Straßburg, den 15. Januar 1903. (158)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Die Bestimmung in § 38 der Allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs findet im vorbezeichneten Verkehr auf geschlachtetes Kleinvieh, wie Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen, fortan keine Anwendung mehr.

München, den 16. Januar 1903. (159)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Teil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Ab 1. Februar 1903 wird die Station Gablonz-Brandl der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal mit folgenden Frachtsätzen in den A.-T. Nr 88 für Traß und Tuffstein einbezogen:

ab Kruft 1,59 ℳ
ab Plaidt 1,58 „ } für 100 kg.

Die Frachtsätze gelten sowohl für Traß wie für Tuffsteine.

München, den 15. Januar 1903. (160)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Der auf Seite 4 des Nachtrags IX zum Heft B 3 enthaltene Frachtsatz des Spezialtarifs III für Essen Segeroth-Ramlo ist mit Gültigkeit vom 1. März d. J. von 0,24 in 0,33 ℳ berichtigt worden.

Elberfeld, den 15. Januar 1903. (161)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande tritt am 1. Februar 1903 je ein Nachtrag II zum Gütertarif Teil II, Heft 1 und 3 in Kraft, welcher bei den Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen erhältlich ist. Die Nachträge enthalten u. a. Änderungen und Ergänzungen bestehender Ausnahmetarife, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für frisches Obst, Petroleumbenzin, schwere Mineralöle, Korbwaren, Fische und andere Lebensmittel als Eilstückgut, Eisenbahn- und Straßenbahn-Fahrzeuge. Soweit Frachterhöhungen und Beschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. März 1903 in Wirksamkeit.

Dresden, am 20. Januar 1903. (162)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Infolge anhaltenden Frostwetters ist die Güteraufnahme nach der Station Schönpriesen-Umschlagsplatz, mit Ausnahme der für die Lagerhäuser bestimmten Güter, seit 14. Januar l. J. sistiert worden.

Wien, am 15. Januar 1903. (163)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahngesellschaft.
Auflassung der I. Wagenklasse und Einführung der II. Wagenklasse bei den gemischten Zügen auf der Lokalbahn Laibach-Oberlaibach.

Vom 1. Januar 1903 an werden die gemischten Züge der
Lokalbahn Laibach-Oberlaibach
statt mit Wagen I. und III. Klasse mit Wagen II. und III. Klasse verkehren.

Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Bestimmungen des am gleichen Tage zur Einführung gelangenden neuen Tarifes, Teil II, für die Beförderung von

Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Lokalbahn Laibach-Oberlaibach.

Wien, im Dezember 1902. (164)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft, als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Laibach-Oberlaibach.

4. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am

Donnerstag, den 5. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäß Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, daß die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmäßig beschließt.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Nebenrechnungen, sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 18. Januar d. J. ab in dem Geschäftsraum der Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlußfassung über die Genehmigung der Jahresbilanz, der Betriebs- und Nebenrechnungen, der Gewinnverteilung, sowie über die Entlastung der Verwaltungskörper und über eine Pensionierung, endlich Vornahme der statutenmäßigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlußfassung nach § 236 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf

Dienstag, den 3. Februar d. J.

angesetzt, und zwar

Vormittags von 9—12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth,

Nachmittags von 2—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Jede Aktie gewährt das Stimmrecht. (§ 252 Handelsgesetzbuch.)

Nürnberg, den 16. Januar 1903. (165)

Das Direktorium.
Ley.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von Lampen- usw. Brennern soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 9. k. M., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerruferstraße Nr 1, stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. k. M.

Magdeburg, den 14. Januar 1903. (166)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 45 905 m Segeltuch, 6825 m Feder- und Polsterleinwand, 4285 m Gazeleinwand, 4700 m Wachstuch, 1325 m Ledertuch, 1030 qm Linoleum, 385 m Lincrusta und 6420 m Hanfschläuche für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Segeltuch usw.“ versehen bis zum 7. Februar d. J., Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 7. März 1903, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 10. Januar 1903. (167)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verding

über Herstellung, Lieferung und Aufstellung eines flußeisernen Überbaues für die Erweiterung der Straßenbrücke in Km. 3,572 der Strecke Cassel-Frankfurt (Überführung der Wilhelmshöher Allee), rd. 35,6 t Flußeisen, rd. 3 t Gußeisen und rd. 0,54 t Gußstahl.

Die Verdingungsunterlagen nebst überschläglicher Gewichtsberechnung und die Zeichnungen sind im Bureau der kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 (Empfangsgebäude) während der Dienststunden einzusehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in bar für die Bedingungen und von 2 ℳ in bar für die Zeichnungen von Herrn Eisenbahnsekretär Danicke zu beziehen.

Verdingungstermin ebendaselbst am 4. Februar d. J., Mittags 12 Uhr. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Cassel, 17. Januar 1903. (168)

Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Pfälzische Eisenbahnen.

Der Bedarf an Werkhölzern für das Betriebsjahr 1903 soll im Wege allgemeinen Angebots vergeben werden. Gegenstandsverzeichnisse und Lieferungsbedingungen können gegen Erstattung von 30 ₰ von der Direktionskanzlei hier bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Verdingung von Werkhölzern pro 1903“ sind verschlossen bis 28. Januar d. J., Mittags 12 Uhr, portofrei hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (169)

Ludwigshafen a. Rh., 13. Januar 1903.

Die Direktion.
v. Lavale.

Die Ausführung der Oberbauarbeiten auf der Strecke von Km. 2,6 bis 5,4 der Nordbahn und Km. 4,2 bis 5,2 der Kremmener Bahn zur Anlage des 3. und 4. Gleises auf der Strecke Berlin-Schönholz (rd. 16 000 m Gleise) soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 11. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen. Die Angebotshefte sind von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 20. Januar 1903. (170)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbaumaterialien.

Die vorhandenen Materialien, und zwar:

438	Stück eiserne Schienen, 6,6 m lang .	= rd.	100 000 kg
557	lfd. Meter eiserne Schienen-Verhaustücke	= „	19 000 „
100	lfd. Meter stählerne Schienen-Verhaustücke	= „	3 100 „
1118	eiserne Schwellen, 2,20 m lang . . .	= „	47 500 „
200	Flachlaschen . .	= „	1 300 „
300	Winkellaschen Xa	= „	2 250 „
1	einfache Kreuzungsweiche . . .	= „	8 400 „
1	Herzstück 1:9 . .	= „	285 „
1	„ 1:10 .	= „	285 „
1	Schienenherzstück 1:7	= „	495 „
	altes Eisen	= „	1 070 „

werden zum Verkauf gestellt.

Kaufangebote auf das Ganze oder einzelne Teile, frankiert und verschlossen, mit der Aufschrift „Kaufangebote auf Altmaterialien“ sind spätestens bis Sonnabend, den 31. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Betriebsabteilung einzureichen und werden zu dieser Zeit im Wartesaal II. Klasse des Militärbahnhofs geöffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. Februar 1903.

Die Materialien lagern Berlin, Militärbahnhof.

Die Verkaufsbedingungen können gegen Einsendung von 0,25 ℳ von Kasse II der Betriebsabteilung bezogen werden.

Schöneberg, den 12. Januar 1903. (171)
(Colonnenstraße 31.)

Betriebsabteilung der Eisenbahnbrigade.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von ausgemusterten Eisenbahnwagen.

Bei der Hauptwerkstätte 1 in Darmstadt sind 21 ausgemusterte bedeckte Güterwagen zum Verkauf hinterstellt.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserm Zentralbureau hier bezogen werden.

Die Angebote sind bis zum 5. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzureichen. — Die Zuschlagsfrist läuft am 26. Februar d. J. ab.

Mainz, den 13. Januar 1903. (172)

Kgl. preuß. und großh. hess. Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Zur Leitung einer Reparaturwerkstatt mit ca 25 Arbeitern für die laufende Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen einer Nebenbahn wird ein geeigneter tüchtiger Meister gesucht. Bewerbungen mit Lebenslauf und Gehaltsansprüchen unter K. E. an die Geschäftsstelle dieser Zeitung. (173)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 7. | 24. Januar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 3 des Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke bei.

Die Einheitsfahrkarte.

Ein wesentlicher Bestandteil der bekannten sächsischen Tarifreformvorschläge ist die Aufhebung der Ermäßigung für Rückfahrkarten. Wenn auch künftig in gewissen Fällen die Ausgabe von Rückfahrkarten ohne Ermäßigung geplant wird, so ist doch mit dem Fortfall der letzteren zugleich auch der hauptsächlichste Anreiz zur Lösung solcher Karten entfallen. Die bisherige einmalige Abfertigung am Schalter bei Doppelreisen wird für die Folge einen nennenswerten Umfang kaum noch annehmen. Dagegen wird der seit der Einführung der 45 tägigen Gültigkeit unzweifelhaft ganz außerordentlich gestiegene Prozentsatz der auf Rückfahrkarten beförderten Reisenden künftig zweimal an den Schaltern bedient werden müssen. Unter solchen Umständen dürfte es berechtigten Zweifeln unterliegen, ob bei dem gegenwärtigen Kartensystem mit der heute gerade ausreichenden Anzahl von Schaltern und den schon jetzt recht unübersichtlichen Kartenschränken die Abfertigung der Reisenden sich so glatt vollziehen wird, wie es im Interesse eines geregelten Verkehrs gewünscht werden muß. Es erhebt sich dabei die Frage, ob nicht eine Vereinfachung im gesamten Fahrkartenwesen möglich ist, durch welche die erheblichen einmaligen und dauernden Kosten für die Errichtung neuer Schalter und ihrer Besetzung erspart und gleichzeitig eine schnellere Bedienung des Publikums erreicht werden kann. Der nachfolgende Vorschlag beschäftigt sich mit dieser Frage. Die Vereinfachung beruht darauf, daß künftig für jede Stationsverbindung nur je eine Fahrkarte erforderlich ist, ob nun der Reisende die I., II., III. oder IV. Wagenklasse benutzen will.

Eine vollkommene, ideale Lösung bringt freilich auch dieser Vorschlag nicht. Es wird von der Abwägung seiner Vor- und Nachteile abhängen müssen, ob er sich mit dem erhofften Nutzen praktisch durchführen läßt.

Das Einheitskartensystem.

Ohne Zweifel gibt es eine ganze Reihe von Formen und Verfahren, mit welchen ein Einheitskartensystem konstruiert werden kann; indessen kommt es vor allen Dingen darauf an, das System, soweit irgend möglich, in Beziehung zu den vorhandenen Maschinen, Apparaten und sonstigen Einrichtungen zu setzen, wenn es nicht an dem Kostenpunkt neuer kostspieliger Anschaffungen und Einrichtungen scheitern soll. Es kann daher eine Einheitskarte nur in der bisherigen, jenen Anforderungen allein Rechnung tragenden Edmonsonschen Form in Frage kommen.

Die Karte (s. Abb. 1) ist durch einen Querstrich ungefähr in der Mitte geteilt. Die obere Hälfte enthält vier Querabschnitte, die, von der Mitte der Karte aus gesehen, zur Aufnahme der der IV., III., II. und I. Klasse eigentümlichen Merkmale und Farben bestimmt sind. Der Abschnitt der I. Klasse trägt außerdem die Kartennummer nebst etwaigem Schalterzeichen und ist in der oberen rechten Ecke gelocht, auf seiner Rückseite ist am Rande die Stationsverbindung eingedruckt. Der untere Teil der Karte dient zur Aufnahme ihrer allgemeinen Merkmale. Die Rückseite einschließlich des Abschnittes für die IV. Klasse ist für den Aufdruck etwaiger Gültigkeitsbedingungen und fahrberechtigter Wege bestimmt.

Behandlung der Karte.

Die Karten werden vor ihrer Verausgabung, je nach der Klasse, für welche sie gelten sollen, in die entsprechend gekennzeichneten Abteilungen einer der heutigen Datumpresse ähnlichen Schneidevorrichtung gebracht, welche die Querabschnitte der höheren Klassen abtrennt und in Fangkasten fallen läßt. Mit einem zweiten Handgriff erhalten dann die Karten in der

Datumpresse die Stempelung auf dem der gewünschten Klasse entsprechenden Querstreifen. Fahrkarten I. Klasse werden nur gestempelt.*) Die Lochung durch den Bahnsteigschaffner soll bei Fahrkarten I. Klasse zwischen dem Abschnitt der III. und IV. Klasse, im übrigen oberhalb der Stempelung und zwar mit umgekehrter Zange erfolgen, so daß das Datum der Lochung oben auf den unbedruckten Stellen der Querabschnitte sichtbar ist (s. Abb. 2). Die in den drei Fangkasten zurückbleibenden Abschnitte gelten als Beläge für die Verausgabung von Karten II. bis IV. Klasse. Karten, für welche nach der verkauften Anzahl Abschnitte nicht vorhanden sind, werden als für die I. Klasse verausgabt verrechnet. Nicht richtig geschnittene Karten sind so zu behandeln wie die jetzt verstempelten.

Zwecks Ausgabe von Kinderfahrkarten können die Karten in einen vor der Schneidevorrichtung der entsprechenden Klasse befindlichen Handdruckapparat gebracht werden, wenn man es nicht vorzieht, in den verhältnismäßig seltenen Fällen

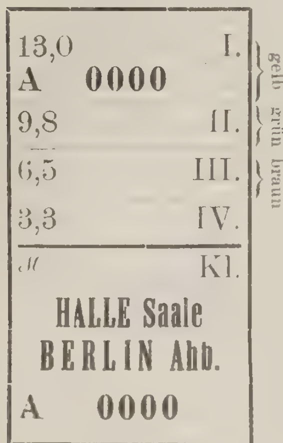


Abb. 1.

Noch nicht behandelte Fahrkarte.

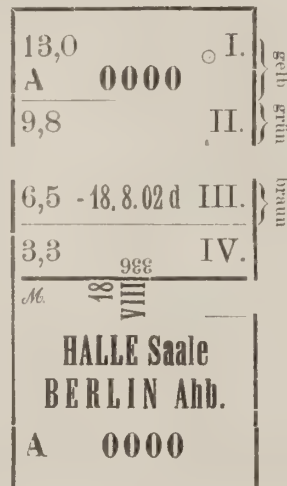


Abb. 2.

Gestempelte u. gelochte Fahrkarte III. Klasse nebst Belagstück.

die Schere hierzu zu benutzen. In Abb. 3 ist durch die punktierte Linie der Abschnitt für die II. Klasse angedeutet. Man muß sich die Abschnitte der übrigen Klassen durch parallele punktierte Linien dargestellt denken. Die hier abgelösten größeren Abschnitte gelten als Verrechnungsnachweis. Die Stempelung soll an der entgegengesetzten schmalen Seite stattfinden

Schalteraufnahme und Kontrolle.

a) Zur Feststellung der verkauften Fahrkarten durch die Schalterbeamten wird wie bisher die unterste Karte jeder Stationsverbindung, in welcher ein Verkauf stattgefunden hat, hervorgezogen und mit Hilfe des Fahrkartenausgabebuches die verkaufte Anzahl summarisch ermittelt. Die innerhalb derselben Stationsverbindung vorhandenen Verrechnungsnachweise geben die Anzahl der auf die II. bis IV. Klasse entfallenden Karten an, der Unterschied zwischen der Gesamtanzahl der verkauften Karten und der Anzahl aller Verechnungsabschnitte dagegen die Zahl der für die I. Klasse verkauften Karten. Im Fahrkartenausgabebuch wird danach für jede Stationsverbindung die Summe der verkauften Karten mit den auf die einzelnen Klassen entfallenden Beträgen und schließlich der Gesamterlös gebucht und dieser in das Fahrgeldeinnahmebuch übertragen.

Die Verrechnungsnachweise (Belagstücke) sind in der obigen Trennung nach Stationsverbindungen und innerhalb dieser nach Klassen oder auch in arithmetischer Ordnung an der Lochungsstelle des Abschnittes für die I. Klasse auf einen Faden oder Draht derartig aufzureihen, daß Abschnitte von je 25 oder auch 50 Stück durch Holz- oder Blechmarken abgegrenzt werden.

Die Belagstücke werden von 10 zu 10 Tagen der Verkehrskontrolle 1 mit einem kurzen Nachweis über die in jeder Stationsverbindung verkauften Karten I. Klasse eingesandt. Wird dieser Nachweis dahin erweitert, daß die Anfangs- und Endnummern der verkauften Karten jeder Stationsverbindung mit eingetragen werden, so erübrigt eine besondere Monatsrechnung. Das Monatssoll ergibt sich durch Zusammenzählung der Schlußbeträge auf den drei Einzelnachweisungen.

b) Die 10 tägige (oder auch halbmonatliche) Einsendung der Beläge hat den Zweck, die lästige Häufung der Kontrollarbeit am Monatsschluß auf den voraufgegangenen Monat zu verteilen. Die aufgereihten Belagstücke lassen sich durch einen entsprechenden Handgriff in eine solche Lage bringen, daß die auf der Rückseite am Rande des Abschnittes für die I. Klasse befindlichen Stationsverbindungen gleichmäßig sichtbar sind und jede Unregelmäßigkeit sofort erkennbar ist. Die Prüfung der durch Blechmarken gekennzeichneten Reihenabschnitte von 25 oder 50 Stück ist leicht und schnell an der sich stets gleichbleibenden Länge vorzunehmen. Nur bei augenscheinlichen Abweichungen wird eine genaue Nachzählung erforderlich. Hiernach wird die Summe der Abschnitte jeder Klasse unter Berücksichtigung der vorhandenen Belagstücke für Kinderfahrkarten und des Nachweises über die verkauften Karten I. Klasse mit dem Fahrpreis vervielfältigt, der 10 tägige Gesamtgelderlös ermittelt und zu Lasten der Fahrkartenausgabestelle vorläufig vermerkt. Nach solcher Vorbereitung läßt sich am Monatsschluß ohne weitere Einsicht in die Monatsrechnung der jeder Fahrkartenausgabestelle zur Last zu stellende Betrag ermitteln; ein Vergleich desselben mit dem in der Monatsrechnung nachgewiesenen muß Übereinstimmung ergeben. Mit Feststellung des richtigen Anschlusses der letzten Kartennummern der voraufgegangenen mit den ersten Kartennummern in der vorliegenden Monatsrechnung ist die Prüfung beendet.

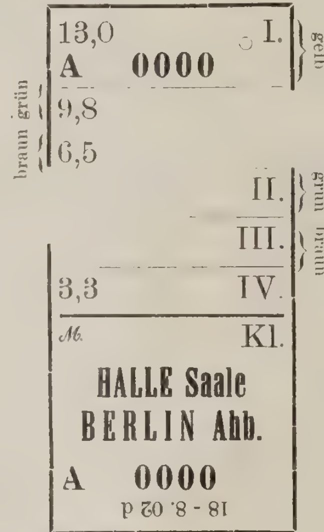


Abb. 3.

Gestempelte Kinderkarte II. Klasse nebst Belagstück.

Vor Besprechung der Vorzüge der Karte müssen einige ihr anhaftenden Nachteile gewürdigt werden.

1. Soll die Einheitskarte die Möglichkeit bieten, sie nach Wahl für jede Wagenklasse auszugeben, so muß, abgesehen von den für die I. Klasse verausgabten Karten, ein Nachweis geführt werden, für welche Klasse jede Karte verkauft ist. Hierzu dienen die Verrechnungsabschnitte.

Die Karte erfordert also zunächst die Anschaffung leicht wirkender Schneideapparate für die Verausgabung von Karten II. bis IV. Klasse. Da sich die Kosten hierfür auf ungefähr 60 bis 75 *M.* stellen, so sind die einmaligen Beschaffungskosten ziemlich erheblich. Sie verringern sich, wenn Haltestellen und Stationen mit unbedeutendem Verkehr nur einfache, durch Handdruck betriebene Schneidevorrichtungen erhalten, deren Kosten sich etwa auf 6 *M.* für das Stück belaufen.

2. Das Sortieren und Aufreihen der Verrechnungsabschnitte bedeutet, wenigstens auf den Hauptstationen, ins-

*) Möglicherweise läßt sich noch eine weitergehende Vereinfachung dadurch erzielen, daß die Tagesstempelung statt am Schalter vom Bahnsteigschaffner mit einer durchaus zuverlässigen und deutlich prägenden Lochzange vorgenommen wird. Die unbedruckten Stellen der Querstreifen auf der Fahrkarte bieten hierzu genügenden Raum.

besondere für die nahen und deshalb zu Zeiten außerordentlich stark gehenden Stationsverbindungen ohne Zweifel eine Erschwerung des Schalterdienstes. Dieser Übelstand läßt sich zum Teil abschwächen:

a) durch die Einführung des richtungsweisen Kartenverkaufs an den verschiedenen Schaltern, wie er z. B. schon heute in Cöln stattfindet;

b) durch die in der Einheitskarte selbst liegende Möglichkeit der Erweiterung des Systems der Gruppenkarten nach einer Reihe von Stationen mit gleichen Fahrpreisen, insbesondere dann, wenn die Fahrpreise der höheren Klassen durch ein Vielfaches der IV. Klasse gefunden und nicht wie bisher für jede Klasse besonders durch Vervielfältigung des Einheitssatzes mit der Kilometerzahl berechnet werden.

Beides wird das Sortieren erheblich erleichtern. Die für das Aufreihen der Belagstücke erforderliche Zeit bietet das System zum Teil selbst durch die nicht unbedeutende Zeitersparung bei der Feststellung der verkauften Karten. Gegenüber den bisherigen verschiedenen Kartensorten einer Stationsverbindung ist jedesmal nur e i n e Nummerdifferenz in das Fahrkartenausgabebuch, das ebenfalls eine Vereinfachung erfahren kann, einzutragen. Auch ist nebenbei nach Ermittlung der verkauften Kartenzahl, des Gelderlöses und nach Verschluß der Verrechnungsabschnitte die Möglichkeit gegeben, die eigentliche Schalteraufnahme mit gleicher Sicherheit zu beliebiger Stunde vorzunehmen.

3. Auf den mit nur zwei Klassen bedienten Berliner Stadtbahn- und Vorortverkehr empfiehlt sich die Anwendung der Einheitskarte ohnehin nicht.

Die V o r z ü g e der Karte sind insbesondere folgende: Zunächst tritt eine ganz erhebliche Raumersparung in den Fahrkartenausgabestellen und den Schalterschränken ein. Es genügt nunmehr eine einzige Karte für jede Stationsverbindung an Stelle der einfachen Personenzugfahrkarten I. bis IV. Klasse und der Rückfahrkarten I. bis III. Klasse, falls für den Schnellzugzuschlag wie in Sachsen besondere Karten ausgegeben werden. Andernfalls würde immerhin nur die Auflage von zwei an Stelle von sieben Kartensorten erforderlich bleiben. Der für die IV. Klasse bestimmte Kartenteil kann bei Auflegung besonderer Schnellzugkarten unter Erweiterung der Abmessungen für die übrigen Teile überhaupt fortfallen oder für die Aufnahme fahrberechtigter Wege und für andere tarifarische Bestimmungen freigehalten oder schließlich für den Militärfahrtausweis bestimmt werden.

Die Möglichkeit zur Erweiterung des Systems, Gruppen nahegelegener Zielstationen mit gleichen Fahrpreisen in e i n e r Karte zusammenzufassen, war oben bereits erwähnt. Die größere Übersichtlichkeit und das leichtere Auffinden der Fahrkarten am Schalter ermöglicht eine schnellere Abfertigung der Reisenden, insbesondere dann, wenn die Tagesstempelung durch den Bahnsteigschaffner erfolgt. Es ist hierbei zu berücksichtigen, daß mit einer Tarifreform und dem Fortfall der bisherigen Ermäßigung auf Rückfahrkarten — wie eingangs erwähnt — der Andrang an den Schaltern erheblich größer wird. Eine Vermehrung der Schalter und ihre dauernde Besetzung mit Beamten dürfte daher bei dem heutigen Kartensystem kaum zu vermeiden sein. Hier wird die Einheitskarte zu einer wesentlichen und dauernden Ersparung beitragen. Mit Einführung der Karte bedarf es einer Trennung der Schalter für die verschiedenen Klassen nicht mehr. Die Karten werden von sämtlichen Schaltern gleichmäßig ausgegeben, wodurch sich eine Verteilung der Reisenden vor den Schaltern von selbst ergibt. Ein schnelleres Zurechtfinden von neu eingestellten oder zur Aushilfe bestellten Beamten, die Vereinfachung und handlichere Form des Fahrkartenausgabebuches sowie der Revisionen durch die Inspektionsvorstände sind hierbei erwähnenswerte Nebenvorteile.

In dem Verfahren bei der Anforderung, der Drucklegung und der Aufstapelung tritt eine erhebliche Vereinfachung ein, welche die Übersichtlichkeit insbesondere in der Verkehrskontrolle erhöht. Neben einer Verminderung der Reservebestände ist ein besonderer Vorzug der Einheitskarte, daß die Kartenbestände regelmäßiger aufgebraucht und eine unnütze, häufig jahrelange Lagerung wenig gangbarer Sorten, die nicht selten Gelegenheit zu Veruntreuungen geboten hat, vermieden werden. Eine wesentliche Ersparnis werden die Druckkosten bieten. Mit der Aufhebung der Rückfahrkarten werden künftig etwa 30 bis 40 % Karten mehr gedruckt werden müssen. Rechnet man mit der Tatsache, daß die heutigen Druck- und Numerierungsapparate knapp ausreichen, um den Bedarf an Karten zu decken, so müßte bei dem heutigen Kartensystem eine Vermehrung dieser ziemlich teuren Apparate und der zu ihrer Bedienung erforderlichen Arbeitskräfte eintreten. Mit der Einheitskarte ist aber die Drucklegung und Numerierung für jede Stationsverbindung nur eine einmalige. Es folgt daraus eine Kostenersparnis an neuen Apparaten und eine d a u e r n d e Ersparnis an Arbeitskräften und Druckkosten um wenigstens ein Drittel der bisherigen Kosten. Die verschiedenen Arten der möglichen Durchstechereien usw. und ihre Verhinderung sollen hier nicht näher besprochen werden; sie sind dem Fachmann bekannt. Auch den in dieser Beziehung zu stellenden Anforderungen wird die Karte gerecht; sie wird wenigstens keine Nachteile mit sich bringen, die nicht heute schon bestehen.

Wird die Einführung der Karte mit der bevorstehenden Personentarifreform verbunden, so werden die Kosten für jene nicht sehr erheblich sein; die mit ihr zu erzielenden Vereinfachungen und Ersparnisse sind dagegen dauernd. Abgesehen von den nicht in Geld darstellbaren Vorteilen stehen, kurz zusammengefaßt, den einmaligen Anschaffungskosten der Schneidevorrichtungen gegenüber:

1. die Ersparung der Kosten für Erweiterung der Schalterschränke überhaupt und der Errichtung neuer Schalterräume auf den Hauptstationen;

2. die Ersparung der Gehälter für dauernde Besetzung der sonst nötigen neuen Schalter;

3. Ersparung einmaliger Kosten für neue Druckmaschinen und Numerierungsapparate sowie der laufenden Kosten ihrer Unterhaltung und Bedienung;

4. dauernde Ersparnis an eigentlichen Druckkosten für Fahrkarten. H. B.

Die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung in französischer Beleuchtung.

Es ist natürlich, daß der Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen durch die Eidgenossenschaft in dem benachbarten Frankreich, wo die Verstaatlichungsfrage gleichfalls in den letzten Jahren lebhaft erörtert worden ist, mit regem Interesse verfolgt wird. Die Lösung ist in beiden Ländern zunächst eine entgegengesetzte: die Schweiz ist zur Verstaatlichung geschritten, in Frankreich hat die die Beibehaltung des Privatbahnsystems betreibende Strömung die Oberhand behalten. Obwohl im vorigen Frühjahr, vor den Neuwahlen und wesentlich aus politischen Zwecken der Gunsthascherei bei den Wählermassen, die Mehrheit der Abgeordnetenkammer beschlossen hatte, die Regierung zum Rückkauf zweier Hauptbahnnetze aufzufordern, ist seither weder von der Regierung noch vom Parlament ein weiterer Schritt in dieser Richtung erfolgt und die Verstaatlichung wieder auf die lange Bank geschoben. Aber die Idee und die Bewegung ist in Frankreich nicht tot. Umsomehr müssen ihre Gegner es sich angelegen sein lassen, die Beweisführung zu versuchen, daß andere Staaten, welche neuerdings das Staatsbahnsystem angenommen haben, damit keine guten Erfahrungen machen. Vornehmlich aus diesem Gesichtspunkt ist eine soeben erschienene französische Schrift zu betrachten: L e r a c h a t d e s c h e m i n s d e f e r S u i s s e s et ses conséquences, von H e n r y H a g u e t, Zivilingenieur und Direktor des „Journal des Transports“ (Paris, Verlag Béranger, und Genf,

Verlagsbuchhandlung Eggimann & Co., 125 Seiten, Preis 3 Fr.). Der Verfasser ist ein im Eisenbahnwesen wohl erfahrener und bestens kundiger Mann; aber aus seiner Haut kann niemand heraus, und da Haguet ein überzeugter und eingefleischter Gegner des Staatsbahnsystems überhaupt und besonders seiner Einführung in Frankreich ist, so ist unwillkürlich und ohne daß man dem Verfasser daraus einen großen Vorwurf machen kann, seiner übrigens sehr lesenswerten Arbeit der Charakter einer Tendenzschrift aufgeprägt. Das zeigen sofort die ersten Worte der Einleitung, wo es heißt: Der französische Leser soll aus den folgenden Seiten ersehen, daß die in der Schweiz „nach langem Streit von der radikal-zentralistischen Partei dem Volk entrissene (arrachée) Verstaatlichung ein Irrtum gewesen ist und eine Enttäuschung sein wird".

Haguet führt zum Beweis seiner Behauptung, daß die finanziellen Ergebnisse hinter der Mittelmäßigkeit zurückblieben, daß Mißrechnungen von allen Seiten erstanden seien, vor allem an, daß die Eidgenossenschaft für die Zentralbahn, Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen tatsächlich bedeutend mehr hat zahlen müssen, als die Rückkaufsbotschaft des schweizerischen Bundesrats vom Jahre 1897 ankündigte. Dagegen ist zu sagen, daß jene ersten Regierungsvorschläge eben bedeutend zu niedrig waren und auf Grund derselben der Bund die Eisenbahnen ohne böse Vergewaltigungen und langwierige Prozesse niemals bekommen hätte; ferner, daß auch bei dem wirklich gezahlten Preis der Bund noch ein ganz gutes Geschäft machen kann. Ganz einseitig und nicht stichhaltig ist z. B. folgender Einwand Haguets: Man behaupte, daß der Staatsbetrieb vorteilhafter sei als der Privatbetrieb; nun habe aber im ersten Jahre des Staatsbetriebes, 1901, die schweizerische Zentralbahn 340 000 Fr. und die Nordostbahn 2 531 000 Fr. weniger ergeben als im Jahre 1900, dem letzten Jahre des Privatbetriebes. Da liegt doch auf der Hand, daß man für diese Verschlechterung nicht das Staats- oder Privatbahn s y s t e m verantwortlich machen kann, sondern daß sie auf den allgemein verschlechterten wirtschaftlichen Verhältnissen, der Verkehrsabnahme, der Kohlenteuerung, ferner auf den vom Staat dem Allgemeinwohl gebrachten einmaligen Opfern an Tarifermäßigungen, Zugvermehrungen beim Systemübergang usw. beruht. Die französischen Privatbahnen haben 1901 an 100 000 000 Fr. weniger ergeben als im Ausstellungsjahr 1900, die deutschen Staatsbahnen sahen ebenfalls in der internationalen, aber in einem Lande stärker als in anderen auftretenden Krise ihre Eisenbahneinnahmen stark sinken, ähnlich war es in Österreich-Ungarn usw. Die Einwirkung der wirtschaftlichen Verhältnisse darf man also nicht dem Staatsbahnsystem zur Last legen. Richtig ist, daß der schweizerische Eisenbahnrückkauf und seine zunächst in die Augen tretenden Ergebnisse ungünstig durch die plötzliche und unabsehbare Entwicklung des Wirtschaftslebens beeinflußt wurden; zuerst kam eine erhebliche Geldverteuerung, dann ein schweres Darniederliegen von Industrie und Handel, das aber bereits wieder einer merkbaren Aufwärtsbewegung Platz gemacht hat. In dem im November 1902 dem Nationalrat erstatteten Kommissionsbericht über die Bundesbahnrechnung für 1901 hieß es: „So sehr zu beklagen ist, daß eine große geschäftliche Krise die Ursache des Rückganges ist, so liegt doch darin ein Trost, daß es sich um Ausnahmezustände handelt, die nachgewiesenermaßen schon in diesem Jahre eine ganz namhafte Besserung erfahren haben, die auch die erwähnte Vermehrung der Mehreinnahmen mit sich brachte. Wir dürfen deshalb ohne große Besorgnis der Zukunft der Bundesbahnen entgegenblicken." Ähnlich äußerte sich die allgemeine Überzeugung des schweizerischen Parlaments und der schweizerischen Regierung.

Haguet seinerseits führt weiter als schlechtes Zeichen an, daß der Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für 1903 mit einem Fehlbetrag von rund 1 800 000 Fr. abschließt und die vorgeschriebene Tilgung nicht einmal voll bewerkstelligt werden könne. Dazu ist zu erwähnen erstens, daß das von Haguet auch gegen den Staatsbetrieb herangezogene Jahr 1901 für das Netz der früheren Nordostbahn laut amtlicher Rechnung dem Staat noch einen „Aktivsaldo" von 228 070 Fr. und das der früheren Zentralbahn einen solchen von fast 1 500 000 Fr. ergab, welche Summe größtenteils zu a u ß e r o r d e n t l i c h e n Tilgungen verwendet werden konnte. Zweitens pflegt man, zumal unmittelbar nach schlechten Erfahrungen, Voranschläge vorsichtig zu machen. Da, wie gesagt, im laufenden Jahre die Einnahmen der schweizerischen Bundesbahnen bereits wieder erhebliche Steigerungen aufweisen, so kann diese Besserung sich 1903 fortsetzen, ohne daß man sie voreilig im Budget festzulegen wagt. Überhaupt aber befinden sich die schweizerischen Bundesbahnen und die schweizerische Verstaatlichung noch im Übergangszustand und gerade in einer recht bewegten Zeit. Der Wechsel brachte Personalvermehrungen, Verkehrsverbesserungen, Besoldungserhöhungen, Verringerung der Arbeitszeit usw. Alles das will erst eingelebt, erprobt und ausgeglichen sein und bedingt größere Ausgaben und Unsicherheit. So kann man billigerweise nach den Erfolgen oder Mißerfolgen der ersten beiden Jahre und der nächsten Zukunftsaussichten durchaus noch nicht schließen, ob die finanziellen Ergebnisse der Verstaatlichung für den Bund dauernd ungünstige oder günstige sein werden. Vorerst ist nur ein non liquet auszusprechen; ebenso bleibt abzuwarten, inwieweit die Hoffnungen und Versprechungen von Verkehrserleichterungen und Verbesserungen des Bahnbetriebes für das Allgemeinwohl sich bewähren.

Als weitere Probe, wie Haguet mit starken Farben aufträgt, mag folgendes angeführt sein: seine Behauptung, ein wesentlicher Zweck der schweizerischen Verstaatlichung, nämlich die schweizerischen Eisenbahnen vom ausländischen Kapital freier zu stellen, sei nicht oder schlecht erreicht, schmückt er mit folgender pikanter Äußerung: Die französischen Mönche seien in die Nachfolge der Frankfurter Juden eingetreten. „Wir glauben nicht", sagt er, „daß die schweizerischen Nationalisten, die Anhänger des Rückkaufs, in dieser konfessionellen Substitution die Gewissensruhe gefunden haben, welche sie suchten."

Übrigens setzt Haguet auseinander, daß für die Schweiz die Eisenbahnverstaatlichung noch weit eher wünschenswert und durchführbar sei, als für Frankreich. Es ist bemerkenswert, daß er in dieser Beziehung ungefähr dieselben Gründe anführt, welche die französischen Verstaatlichungsgegner zu dem deutschen Beispiel vorbringen: in den deutschen Monarchien herrsche viel mehr Staatsautorität und Disziplin der Bevölkerung, sodaß dort ein riesiger Staatsbetrieb möglich sei, der bei all den rivalisierenden französischen Begehrlichkeiten und Streitereien, der Parlamentsherrschaft usw. unmöglich sei. Haguet meint, für die Schweiz sprächen auch strategische Gründe u. a. mehr für Staatsbahnen als in Frankreich und erklärt dann: „Die verflossenen 19 Jahrhunderte haben genügend die französische Gloire festgelegt. Aber es ist nicht verboten, an uns gewisse Fehler zu erkennen, in deren erstem Rang die gewöhnliche Unzufriedenheit mit allem glänzt." Darin gleichen die Schweizer den Franzosen garnicht; sie seien „ruhig, diszipliniert und instinktvoll", sie bildeten eine „durch den gesunden Menschenverstand gemäßigte Demokratie"; sie hätten eine ständigere Regierung, ein ständigeres Parlament, was ihnen ermögliche, besser die allzusehr andrängenden Forderungen der politischen und Sonderinteressen zurückzudämmen. Daß ein Gleiches in Frankreich nicht der Fall, könne man nur bedauern. In diesen Erwägungen steckt zweifellos richtiges. Trotzdem bauscht der Verfasser u. a. auch die Schwierigkeiten und Konflikte, welche die Genehmigung des Haushalts der Staatsbahnen durch das schweizerische Parlament jetzt schon mache, und die künftige Hineintragung der Politik allzusehr auf. Was Haguet sonst von den gewöhnlichen allgemeinen Gründen gegen die Eisenbahnverstaatlichung auch in der Schweiz anführt, die Bureaukratie, das Heer der Beamten usw., braucht keine besondere Darlegung. Sieht man von der zu stark hervortretenden Tendenz ab, so bietet sein Buch eine interessante Darlegung der Geschichte und der Durchführung der schweizerischen Eisenbahnverstaatlichung.

Dr O. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** Am 6./7. Februar d. J. findet in Berlin die 79. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Beratungsgegenstände: 1. Abgabe von Niederschriften der ständigen Tarifkommission an Korporationen; 2 Festsetzung besonderer Lieferfristen für Schnellzuggut; 3. Frachtberechnung für Privatgüterwagen; 4. Änderung der Kontrollvorschriften für Ausfuhrgüter nach Binnenstationen; 5. Frachtberechnung für Eilgut verschiedener Tarifklassen, das auf e i n e n Frachtbrief aufgeliefert wird; 6. Tarifierung von Montagewagen für elektrische Bahnen; 7. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichnis der Kesselwagengüter, und zwar: Acetonrückläufe, Chlorcalciumlauge, chromhaltige Laugen und Klärmittel, die bei der Verarbeitung von Kalirohsalzen gewonnen werden; 8. Aufnahme von Kunstbaumwolle in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 9. Aufnahme von Papierhülsen unter die Position „Papiere" des Spezialtarifs I; 10. Tarifierung von Holzstoffpapier zum Bekleben von Strohpackpappen; 11. Tarifierung von Reisflocken; 12. Frachtberechnung von Gold- und Silberleisten, Fußbodenbelagmasse, Braunkohlenbitumen und Eisenchlorür; 13. Tarifierung von ungereinigtem sowie von schwarzem, zur Klärung nicht geeignetem Abstoßfett; 14. Tarifierung von abgenutzten Webe-

litzen (Geschirrfäden, Webgeschirre); 15. Frachtberechnung für Rundgemälde; 16. Tarifierung von Salz aus Seifensiederunterlaugen; 17. Aufnahme von Bestimmungen über die Beförderung von Expreßgut in den deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I; 18. Berechnung der Beförderungspreise für Leichen; 19. Beförderung von Motorzweirädern als Reisegepäck; 20. Fahrpreisermäßigungen für Schulfahrten.

— **Die Eisenbahnen bei der ersten Lesung des Etats im preußischen Abgeordnetenhause.** Natürlich wurden bei der sogen. Generaldebatte, die in den Tagen vom 19. bis 20. d. M. stattfand, die Fragen des Eisenbahnetats in seiner fast herrschenden Stellung von den Rednern aller Parteien gestreift, und auch vom Finanzminister wurden einige allgemeine Punkte erörtert. Der konservative Redner des ersten Tages, Graf Limburg-Stirum, erklärte sich mit dem in der Etatsrede des Finanzministers (s. Nr 5 S. 62 d. Ztg.) angekündigten Vorschlag eines Ausgleichfonds unter der wohl selbstverständlichen Voraussetzung einverstanden, daß die Kontrolle des Finanzministers über diesen Fonds unberührt bleibe; er hielt auch den von dem Zentrumsredner Abg. Fritzen erörterten Gedanken für ausführbar, einen erweiterten Ausgleichfonds einzurichten zur Vermeidung der Schwankungen, welche sich aus dem finanziellen Verhältnis zum Reich ergeben. Mit Entschiedenheit sprach sich der konservative Redner gegen die Herabsetzung der Personentarife aus. Der nationalliberale Abg. Noelle äußerte sich zu den Forderungen des Eisenbahnetats überall zustimmend, zu dem Ausgleichfondsgedanken abwartend, dem Staatseisenbahnsystem und seinen glänzenden Ergebnissen zollte er lebhaftes Lob. „Die Staatseisenbahnen sind kein Schmerzenskind, ich wünschte, daß wir mehr solche Kinder hätten. Die Verzinsung der Eisenbahnen ist geradezu glänzend und dieses Ergebnis verdanken wir dem kaufmännischen Geschick und der Tatkraft des Ministers v. Thielen.“ Der Abg. Wiemer (freis. Volksp.) will zwar die Verdienste des Ministers v. Thielen nicht verkennen, meint aber, er habe dem Finanzminister gegenüber nicht immer die nötige Energie gezeigt; er wünsche von seinem Nachfolger, daß dieser sie zeige. Ebenso hoffe er von ihm, daß er eine Reform des Tarifwesens vornehme, namentlich der Personentarife, aber nicht nach sächsischem Vorbild. Zu neuen Verstaatlichungen scheine ihm die Finanzlage nicht günstig genug. Abg. Frhr. v. Zedlitz (freikons.) erklärte es für berechtigt, daß die Regierung über die Kanalvorlage nichts sage, nachdem sie einmal zurückgestellt sei und von einer Überfüllung des Verkehrs im Ruhrrevier nicht die Rede sein könne. Er hoffe auf eine Verständigung mit der Regierung über die Verkehrspolitik. Sehr einverstanden erklärt er sich mit der reichlichen Ausstattung des Extraordinariums im Eisenbahnetat. Er begrüßt die Absicht des Finanzministers, die Eisenbahnverwaltung und die Staatsfinanzen von einander möglichst unabhängig zu machen.

Am zweiten Sitzungstage ging Finanzminister Freiherr v. Rheinbaben auf die Frage des Ausgleichfonds näher ein. Den Grundgedanken, diesem Fonds eine weitere Ausdehnung zu geben, sodaß er für etwaige Mehrforderungen des Reichs verwendet werden könne, billige er zwar, fürchte aber, daß dadurch seine Verwendbarkeit für Eisenbahnzwecke geschwächt werde. Daß der Ausgleichfonds der Mitwirkung des Finanzministers nicht entzogen werden könne, sei selbstverständlich. Er erörterte dann noch eingehend die Fortschritte des preußischen Eisenbahnwesens, die Mitwirkung der Überschüsse bei der Erfüllung der Kulturaufgaben, die umfassenden Herabsetzungen der Tarife. Sehr ausführlich äußerte sich zum Eisenbahnetat, wie immer, der nationalliberale Abg. v. Eynern. Zunächst beklagte er das Ausbleiben der Kanalvorlage, legte dar, daß die jetzt 6,25 prozentige Rente der 7 Milliarden Eisenbahnkapital noch höher sein würde, wenn die Reichspost die Leistungen der Eisenbahnen voll vergütete, und sprach sich warm für verstärkte öffentliche Bauten, Kanäle und Eisenbahnen aus. Er hoffe, daß der neue Eisenbahnminister die Forderungen seines Geschäftskreises dem Finanzminister gegenüber wie eine Löwin ihre Jungen verteidigen werde. Die Eisenbahnanlagen seien auch jetzt bei dem geminderten Verkehr den Anforderungen nicht gewachsen; tagelang lägen die Güterzüge auf den Bahnhöfen und warteten auf Beförderung, im rheinischen Industriebezirk sei man im Güterverkehr längst an der Grenze der Leistungsfähigkeit angekommen; der Eisenbahnminister wolle wenigstens einen Schritt vorwärts gehen, er verlange 15 Millionen zur Erneuerung des Schienennetzes durch schwerere Schienen, freilich werde das nicht weit reichen. Den Ausgleichfonds will Redner nicht, wie der Finanzminister, aus Anleihemitteln schaffen, sondern damit warten, bis man ihn aus den Überschüssen entnehmen könne. Sehr erfreut ist er über die zu erwartende hohe Forderung der Neben- und Kleinbahnvorlage für Eisenbahnbauten in den Ostmarken. Als letzter sprach über den Eisenbahnetat der Abg. Gothein (freis. Vereinig.). Er wünschte Tarifreformen im Sinne der Verbilligung des Personen- und des Güterverkehrs. Die Rückfahrkarte müsse abgeschafft, der ihr zugrunde liegende Einheitspreis durchgeführt werden.

Von den verschiedensten Seiten wurde auch die Kanalfrage angeschnitten und insbesondere von dem nationalliberalen Abg. Dr Friedberg eine Äußerung der Regierung über ihre jetzige Stellung zu jener Frage als notwendig bezeichnet. Eine solche erfolgte jedoch nicht, die erste Lesung schloß mit der Überweisung des größten Teils des Etats an die Budgetkommission.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** stellen sich im Monat Dezember 1902 auf 109 217 000 ℳ. und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 4 878 000 ℳ. gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 28 249 000 (+ 429 000) ℳ., der Güterverkehr 73 566 000 (+ 4 449 000) ℳ., und aus sonstigen Quellen flossen 7 402 000 (+ 553 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1902 sind 1 073 397 000 ℳ., das sind 22 659 000 ℳ. mehr als im Vorjahre, eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäckverkehr 5 007 000 ℳ., auf den Güterverkehr 16 789 000 ℳ. und auf die Einnahmen aus verschiedenen Quellen 863 000 ℳ.

— **Zur Personentarifreform.** Unsere Darlegungen über die finanziellen Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1901 (Leitaufsatz in Nr 4 d. Ztg.) werden vom „Schwäbischen Merkur“ zustimmend wiedergegeben und mit folgenden Schlußworten begleitet:

„Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Einnahmen, der Betriebskoeffizient, ist in den letzten Jahren bei den kleineren Verwaltungen erschreckend gestiegen, in Württemberg auf 73,03 % und im gesegneten Land des Kilometerhefts und der gesteigerten Betriebsausgaben, in Baden, gar auf 81,25 gegen 61,75 % in Preußen. Dem entspricht die Rente in Preußen mit 6,43, in Württemberg 2,60, in Baden 2,51 %. Diese Zahlen sprechen für jeden, der verstehen will, deutlich. Immer wieder muß für die Länder, in denen die Einnahmen nicht mehr zureichen zur Verzinsung und Amortisation, die Frage aufgeworfen werden: Ist es recht und billig und entspricht es dem vielgerühmten ‚Volkswillen‘, daß der Abmangel gedeckt wird aus dem allgemeinen Steuerbeutel, daß für die Reisen derer, die im Beruf oder zum Vergnügen die Bahn benutzen, diejenigen mitzahlen, beitragen müssen, die selten oder nie fahren?“

— **Über die Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrates im Jahre 1902** ist dem Abgeordnetenhause vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine übersichtliche Darstellung zugegangen, der zugleich die betreffenden Vorlagen und Mitteilungen in einem 449 Seiten starken Druckheft beigefügt sind. Der Landeseisenbahnrat trat im Vorjahre zweimal, und zwar am 13. Juni und am 4. Dezember, zusammen, und jeder dieser beiden Sitzungen ist eine Beratung des Ausschusses vorhergegangen. Die einzelnen Gegenstände, welche am 13. Juni zur Erörterung kamen, waren folgende: 1. Versetzung von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten aus Spezialtarif I nach Spezialtarif III. Dem vom Ausschuß befürworteten Antrag der ständigen Tarifkommission entsprechend wurde beschlossen, die Herabsetzung nicht zu befürworten. 2. Frachtermäßigung für Holz des Spezialtarifs II. Der Ausschuß hatte sein Gutachten dahin abgegeben, daß ein Bedürfnis für eine solche Ermäßigung nicht genügend nachgewiesen sei, und dieser Ansicht trat auch der Landeseisenbahnrat mit großer Stimmenmehrheit bei. 3. Frachtermäßigungen für Kupfer, Zinn und Antimon von Emden und den anderen deutschen Nordseehäfen nach den rheinisch-westfälischen Verbrauchsstationen. Der Ausschuß hatte die Einführung eines Ausnahmetarifs mit den Sätzen der Klasse II des rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Seehafentarifs befürwortet, und im Einverständnis mit den Erklärungen der Kommissare des Ministers beschloß der Landeseisenbahnrat, dem Vorschlage des Ausschusses zuzustimmen.

In der Sitzung vom 4. Dezember begrüßte Staatsminister Budde die Versammelten mit einer Ansprache, in der er den großen Wert betonte, den die Bezirkseisenbahnräte und der Landeseisenbahnrat als Bindeglieder zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und den Verkehrstreibenden besitzen, und zugleich dem Wunsche Ausdruck gab, daß der Landeseisenbahnrat seinen bewährten Rat auch fernerhin in den Dienst der öffentlichen Verkehrsinteressen stellen und auf diese Weise dazu beitragen möge, die schwierigen Fragen des Wirtschafts- und Verkehrslebens auf einer mittleren Linie zu lösen. In dieser Versammlung gelangten sodann folgende Gegenstände zur Erörterung: 4. Die Aufnahme von Kastanienholzextrakt sowie 5. von Palmöl, Palmkernöl und Kokosnußöl in das Verzeichnis der Kesselwagengüter wurde dem Antrage des Ausschusses entsprechend befürwortet. 6. Die Aufnahme von gemahlenem oder sonst zerkleinertem Quebrachoholz und der übrigen Gerbstoffe des Spezialtarifs I in das Verzeichnis der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife fand mit großer Mehrheit Befürwortung. 7. Der Ausschuß hatte

empfohlen, das sog. „Peptonfutter“ unter der Bezeichnung „Futter, aus getrocknetem Blut und Mageninhalt geschlachteter Tiere hergestellt, auch mit Zusatz von Melasse“ in den Spezialtarif III und in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter aufzunehmen, während die ständige Tarifkommission sich für Ablehnung dieses Antrages ausgesprochen hatte. Der Landeseisenbahnrat trat der letzteren Auffassung bei. 8. Verschiedene in den allgemeinen Tarifvorschriften für lebende Tiere betreffs der Beförderung für Zugtiere, Weidetiere und Rennpferde vom Ausschuß vorgeschlagene Änderungen wurden vom Landeseisenbahnrat nach Inhalt der Anträge befürwortet. 9. Die Aufnahme von „Stäbchen und Brettchen, auch durch Drahtstifte zu Kistenteilen und Faßdeckeln verbunden, wie unter 7. der Position ‚Holz‘ des Spezialtarifs III genannt, auch ‚gehobelt‘,“ in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter wurde befürwortet und ebenso 10. die Aufnahme gebrauchter Dampfpflüge und Dreschmaschinen nebst Zubehör in den Spezialtarif III. 11. Ferner wurde die Aufnahme von gedörrten und getrockneten Zichorienwurzeln und -Schnitzen in den Rohstofftarif für den Fall der Ausfuhr befürwortet, dagegen 12 die Aufnahme von leicht verderblichem Käse in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter nach dem Antrage des Ausschusses abgelehnt. 13. Eine lebhafte Erörterung knüpfte sich an den Antrag des Ausschusses, „daß es als ein öffentliches Verkehrsbedürfnis zu erachten sei, daß die Frachtsätze des Spezialtarifs III für Spiritus und Sprit im Falle der Ausfuhr nach dem Zollauslande sowie nach Zollausfuhrlagern im Inlande unter Aufhebung der per mare-Klausel widerruflich gewährt werden“. Dem Antrage wurde namentlich von den Vertretern der östlichen Hafenplätze, die darin eine Bevorzugung Hamburgs auf Kosten der Ostseehäfen sowie eine Benachteiligung ihrer Seeschiffahrt und der Binnenschiffahrt erblickten, nachdrücklich widersprochen, gleichwohl aber gelangte er bei namentlicher Abstimmung mit 24 gegen 10 Stimmen zur Annahme.

— **Wagengestellung und Marktlage im Ruhrkohlenrevier.** In unseren Mitteilungen in Nr 4 S. 51 d. Ztg. über die Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen- usw. Versandes im Ruhrrevier während der ersten Woche des gegenwärtigen Jahres konnten wir eine Zunahme von 8,2 % in Förderung und Versand gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres feststellen, was auf eine entschiedene Besseruug in der Entwicklung der rheinisch-westfälischen Industrie umsomehr hindeutet, als diese Steigerung durch das im Dezember 1902 herrschende Frostwetter nicht mehr beeinflußt wurde und überdies nach Ausweis unseres in dieser Nummer nachstehend veröffentlichten Berichts fortdauert. Auch die berg- und hüttenmännische Wochenschrift Glückauf spricht sich in ihrer Nummer 2 in ähnlich günstigem Sinne mit folgenden Worten aus:

„Die im Novemberbericht geschilderte günstige Lage des Ruhrkohlenmarktes hat auch im Dezember 1902 angehalten. Die Abforderungen sind noch lebhafter gewesen als im November. In allen Sorten Industriekohlen war ein stärkerer Abruf zu verzeichnen. Die gewöhnlich zwischen Weihnachten und Neujahr auftretende Knappheit an Kokskohlen machte sich diesmal noch stärker als früher geltend und es wurde diesem Mangel teilweise durch Aushilfe mit kleineren Nußsorten begegnet. Ein Zeichen für die Besserung der Geschäftslage ist ferner in der Abnahme der Lagerbestände zu erblicken. Nach Abgang des Eises entwickelte sich ein flotter Schiffsverkehr auf dem Rhein.“

Bezüglich der Abwicklung des Verkehrs auf den rheinisch-westfälischen Kohlenzechen entnehmen wir zugleich dem Jahresbericht der Essener Handelskammer folgende Angaben:

„Im verflossenen Jahre sind Schwierigkeiten in der Wagengestellung, selbst in den Perioden des stärksten Frostes, nicht zu verzeichnen gewesen. Wenn auch das verflossene Jahr unter dem Zeichen eines wirtschaftlichen Niederganges stand, so wurden an die eisenbahnseitigen Leistungen doch hohe Anforderungen gestellt. Wenn bei deren Erfüllung keine weiteren Schwierigkeiten entstanden sind, so liegt dies, wie wir nicht unterlassen wollen, auch hier wieder hervorzuheben, nicht allein daran, daß die Betriebsmittel heute den Anforderungen des Verkehrs mehr entsprechen, als dies früher der Fall war, sondern auch, und zwar zu einem wesentlichen Teil, daran, daß die Königliche Eisenbahndirektion Essen es verstanden hat, den Versandsteigerungen in den Herbstmonaten durch umsichtige Anordnungen Rechnung zu tragen.“

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 11½ Arbeitstagen 193 192 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 799 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 175 283 und auf den Arbeitstag 15 242 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1557 und im ganzen 17 909 Doppelwagen oder 10,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 27 715 Doppelwagen gegen 25 631, in Oberschlesien 73 311 Doppelwagen gegen 61 931 und in den drei Bezirken zusammen 294 218 Doppelwagen gegen 262 845 und war demnach im Saarbezirk 2084 Doppelwagen oder 8,1 %, in Oberschlesien 11 380 Doppelwagen oder 18,4 % und in den drei Bezirken zusammen 31 373 Doppelwagen oder 11,9 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 30 288 offene Wagen gegen 25 130 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 5158 oder 20,5 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 8. bis 15. d. M. 15 538 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 14 Doppelwagen zu 10 t.

— **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.** Die außerordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft, in welcher über das Verstaatlichungsangebot der preußischen Regierung Beschluß gefaßt werden soll, wird jetzt auf den 17. Februar d. J. nach Dortmund einberufen. Um gültig beschließen zu können, müssen in ihr zwei Drittel des Grundkapitals vertreten sein. Die Denkschrift, welche die Direktion im Auftrage des Aufsichtsrates ausgearbeitet hat, ist jetzt erschienen; wir werden noch auf sie zurückkommen.

— **Die Bildung eines besonderen Verkehrsministeriums in Bayern** wird geplant. Es steht dieserhalb aber, wie die „Südd. Reichskorr.“ schreibt, bisher lediglich fest, daß das Gehalt für den neuen Minister im nächsten Etat für das zweite Jahr der nächsten Finanzperiode eingesetzt werden soll. Das Verkehrsministerium soll also 1905 ins Leben treten. Findet die Position die Genehmigung des Landtages und tritt das neue Ministerium ins Leben, so wird dasselbe zunächst schon aus räumlichen Gründen mit der bisherigen Organisation arbeiten müssen, d. h. mit den beiden bestehenden Generaldirektionen der Staatseisenbahnen und der Posten und Telegraphen sowie der hinzutretenden Direktion der pfälzischen Bahnen. Die Ausarbeitung der künftigen Organisation wird eine der ersten Aufgaben des neuen Verkehrsministers sein.

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Am 4. und 5. Februar d. J. findet die nächste Gesamtsitzung des sächsischen Eisenbahnrates statt. In Rücksicht auf den außergewöhnlich umfangreichen Beratungsstoff ist die Sitzungsdauer erstmalig auf zwei Tage vorgesehen worden. Die Tagesordnung ist folgende: 1. Mitteilungen über die Beschlüsse der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen über die Tarifierung von a) Druckausschuß- und Kuvertpapier, b) landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten, c) Sahne, d) Käse, e) gebrauchten Dampfpflügen und Dampfdreschmaschinen, f) Zuchttieren. 2. Mitteilungen über Anlegung von Petroleumtankanlagen auf sächsischen Bahnhöfen. 3. Personentarifreform, und zwar: Beschlußfassung über die Denkschrift der sächsischen Regierung sowie über die Vorschläge des ständigen Ausschusses. Zu Punkt 3 hat das Eisenbahnratsmitglied Ökonomierat Andrä beantragt, daß dem Eisenbahnrat Mitteilung gemacht werde über die Einrichtung der Kilometerhefte bei den badischen Staatseisenbahnen, um zu erwägen, ob die gleiche Einrichtung auch für Sachsen ins Auge gefaßt werden möchte. 4. Besprechung des Sommerfahrplans.

Man hofft, nach Erledigung der Punkte 1 und 2 noch am ersten Sitzungstage in die Beratung der Personentarifreform eintreten zu können. Hierzu hat der sächsische Finanzminister, Dr Rüger, sein Erscheinen in Aussicht gestellt.

— **Zur Frage des Anschlusses der württembergischen Bahnen an die preußisch-hessische Betriebsgemeinschaft** hat die Landesversammlung der Deutschen Partei in Württemberg, die am 21. d. M. in Stuttgart tagte, durch einstimmige Annahme eines Antrags Stellung genommen, inhalts dessen der Landesausschuß der Partei beauftragt wird, diese Frage im Auge zu behalten und keine Gelegenheit zu versäumen, die Eisenbahnfrage in Fluß zu erhalten. Nach dem Bericht der Schwäbischen Kronik ist zu diesem Antrag selbst in der Versammlung nicht gesprochen, sondern er nur freudig begrüßt und einstimmig angenommen; vorher hatte aber der Landtagsabgeordnete v. Geß in dem mündlichen Bericht über den Stand der Landtagsarbeiten sich über die Finanzlage und die Deckung des nach dem Etat vorhandenen Fehlbetrags von rund 8 800 000 *M.* und über die besonders schwierige Lage der Eisenbahnfinanzen ausgesprochen. Es ständen insbesondere sehr große außerordentliche Ausgaben für die Eisenbahnverwaltung in den

nächsten 15 Jahren bevor, deren Höhe er auf Grund der Angaben des Verkehrsministers im vergangenen Sommer auf rund 151 000 000 ℳ mit einem jährlichen Zinsbedarf von rund 5 000 000 ℳ bezifferte. Redner wies dann auf die bekannten Vorgänge im Landtag des vorigen Sommers hin; dort war der Antrag der Deutschen Partei, die Regierung aufzufordern, wegen einer die Selbständigkeit Württembergs wahrenden Eisenbahnbetriebsgemeinschaft mit Preußen in Verbindung zu treten und wegen der Bedingungen anzufragen, mit 51 gegen 26 Stimmen abgelehnt worden. Die Deutsche Partei habe ihre Pflicht getan, sie habe auch die Genugtuung, daß die große Mehrheit der württembergischen Handelskammern sich der Ansicht von der Zweckmäßigkeit einer Betriebsgemeinschaft der württembergischen Bahnen mit einem größeren, insbesondere dem preußischen Netz angeschlossen habe. Die Zukunft werde und müsse weitere Aufklärung bringen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1902 wurden bei einer Bahnlänge von 1904,15 (1904,15) km 2 459 153 (2 515 100) Personen und 581 572 (577 198) t Güter befördert. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 1 400 000 (1 446 684) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 268 000 (2 221 122) ℳ, aus sonstigen Quellen 218 000 (252 000) ℳ, im ganzen 3 886 000 (3 919 806) ℳ, somit um 33 806 ℳ weniger als im gleichen Monat des Vorjahres. Vom 1. April bis letzten Dezember 1902 betrugen die Einnahmen 44 049 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 43 469 580 ℳ mehr 579 420 ℳ.

— **In Sachen der Seehafenausnahmetarife** wendet sich, wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe" meldet, der Jahresbericht der Bremer Handelskammer für 1902 gegen die von einer Anzahl rheinischer Hafenstädte und Handelskammern geltend gemachte Auffassung, als sei die vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten beobachtete Tarifpolitik auf eine Bekämpfung der Binnenschiffahrt gerichtet. Diese Politik verfolge vielmehr den ausgesprochenen Zweck, die deutsche Seeschiffahrt zu fördern, und hierzu sei die Leitung großer Gütermengen über die deutschen Seehäfen ein unbedingtes Erfordernis. Der ablehnende Standpunkt der Gegner sei um so weniger berechtigt, da auch die niederrheinische Industrie von der Belebung der deutschen Schiffahrt und der dadurch hervorgerufenen Förderung des deutschen Außenhandels gewaltige Vorteile habe.

— **Der Staatseisenbahnverein zu Oberhausen a. d. Ruhr,** z. Z. 460 Mitglieder zählend, beging seit seiner Gründung im Oktober 1901 am 21. Dezember 1902 zum zweiten Male eine Weihnachtsfeier mit Bescherung der Kinder. Nach Vortrag eines Musikstückes durch die aus Eisenbahnern bestehende Vereinskapelle hieß der erste Vorsitzende, Bauinspektor Boy, die Festversammlung willkommen und führte u. a. aus, das Fest sei eigentlich für die Kinder bestimmt, er hoffe aber, daß auch die Erwachsenen an ihm Freude fänden. Die Festrede hielt der Vorarbeiter Salzbacher, welche in einem begeisterten Hoch auf den Kaiser ausklang, worauf die Kaiserhymne gesungen wurde. Nach Erleuchtung des geschmückten Weihnachtsbaumes wurden die anwesenden Kinder, über 800 an der Zahl, von Gehilfen des Weihnachtsmannes mit Düten beschenkt, welche Zuckerwerk und Spielsachen enthielten. Zur Festfeier waren auch Vorstände benachbarter Inspektionen und Mitglieder der Eisenbahndirektion zu Essen erschienen. Geheimer Baurat Oestreich übermittelte das Bedauern des Eisenbahndirektionspräsidenten Becher, am Erscheinen infolge Unwohlseins verhindert zu sein; sein Hoch galt dem Blühen und Gedeihen des Vereins.

— **Personalnachrichten.** Den Eisenbahn-Maschineninspektoren bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen Kuntz in Mülhausen, Hannig in Bischheim, Richter und Lübken, beide in Straßburg i. E., ist der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range eines Rates vierter Klasse verliehen.

Österreich.

— **Rückzahlung der italienischen Kaufschillingsschuld an die Südbahn.** In dieser Angelegenheit wird (vergl. auch Nr 6 S. 81 d. Ztg.) aus Mailand gemeldet, daß der italienische Schatzminister tatsächlich den Plan der Ablösung der jährlichen Rückkaufsraten, die der Staat an die Südbahngesellschaft für die Erwerbung des italienischen Netzes zu zahlen hat, studiere. Laut Vertrag erhält die Südbahn bis Ende 1954 von der italienischen Regierung jährlich 29 569 887 Fr. und vom Jahre 1955 bis 1968 jährlich 12 774 751 Fr. Für die Ablösung dieser Verpflichtungen wäre eine 3,5 prozentige italienische Rentenanleihe von rund 750 000 000 L. erforderlich. Der italienische Staatsschatz würde im Falle der Durchführung dieses Plans eine Zinsenersparnis von etwa 7 000 000 L. erzielen.

— **Kilometerhefte.** Die Eisenbahn Wien-Aspang hat mit 1. Januar d. J. Kilometerhefte eingeführt. Diese berechtigen den Inhaber zu Fahrten auf beliebigen Strecken der genannten Eisenbahn bis zu einer Gesamtentfernung von 2000 Zonentarifkilometern mit allen fahrplanmäßigen, personenbefördernden Zügen innerhalb der auf dem Kilometerheft angegebenen Gültigkeitsdauer. Der Preis eines Kilometerhefts beträgt für die I. Klasse 120, für die II. Klasse 80 und für die III. Klasse 40 Kr. Vor Antritt der Fahrt ist das Kilometerheft rechtzeitig bei der Personenkasse der Abfahrtsstation vorzuweisen, von welcher die Abstempelung und Eintragung der kilometrischen Entfernungen nach Zonenendpunkten vorgenommen wird. Fahrtunterbrechungen sind nicht gestattet. Für die gelösten Kilometerhefte wird das Fahrgeld nicht rückerstattet. Ebenso wird für nicht ganz ausgenutzte oder in Verlust geratene Hefte kein Ersatz geleistet.

— **Städtische Fahrkartensteuer in Graz.** Mit dem steiermärkischen Landesgesetze vom 15. Oktober 1902 wurden die Unternehmungen der im Gebiete der Stadt Graz unter Benutzung städtischen Straßengrunds betriebenen Kleinbahnen verpflichtet, gleichzeitig mit der Ausgabe der Fahrkarten eine der Stadtgemeinde Graz zufließende Fahrkartensteuer einzuheben. Diese beträgt für jede Karte zur einmaligen Fahrt 2 h, für Zeitkarten sind 10 % des Preises als Steuer zu entrichten. Von der Steuer befreit sind Kinder- und Arbeiterkarten sowie Karten zu ermäßigten Preisen, welche nur für bestimmte Tagesstunden gelten.

— **Die Mühlenrefaktien der Südbahn.** Am 9. d. M. wurde im Eisenbahnministerium eine Besprechung in Angelegenheit der von der Südbahn gewährten Begünstigungen für die Mehlausfuhr abgehalten. Die Mühlen in Marburg, Cilli und Krainburg erachten sich nämlich durch die von der Südbahn den Triester Mühlen im Wettbewerb gegen Fiume eingeräumten tarifarischen Begünstigungen beeinträchtigt. In der Besprechung hat es sich, wie das Österr.-ungar. Eisenbahnblatt mitteilt, als erwünscht herausgestellt, den Interessenten die Gelegenheit zur Darlegung und Begründung ihrer Wünsche bezw. Beschwerden zu geben. Die Einvernahme der Interessenten wird voraussichtlich noch im Laufe dieses Monats stattfinden.

— **Erster Spar- und Bauverein der österreichischen Eisenbahnbeamten in Innsbruck.** Die Vorarbeiten für die Bildung einer Genossenschaft mit beschränkter Haftung unter der obigen Firma sind soweit gediehen, daß die Genehmigung der Satzungen demnächst zu gewärtigen ist. Die Genossenschaft hat den Zweck, Wohnhäuser zu bauen, zu erwerben, zu verkaufen und die Wohnungen in ihren Häusern an Genossenschaftsmitglieder zu vermieten sowie Wohnhäuser in das Eigentum der Mitglieder zu übertragen. Ferner wird die Genossenschaft von den Mitgliedern Spareinlagen übernehmen sowie ihnen Darlehen bewilligen. Auch kann die Genossenschaft Wohnungen an Bedienstete der österreichischen Eisenbahnen oder deren Witwen, ohne daß diese Mitglieder der Genossenschaft sind, vermieten sowie Häuser zu diesem Zwecke erwerben oder bauen.

Ungarn.

— **Die Tarifkommission im Handelsministerium** besteht für das Jahr 1903 aus 6 ständigen Mitgliedern, aus 7 für unbestimmte Dauer und 17 für ein Jahr nach freiem Ermessen des Ministeriums ernannten Mitgliedern. Weitere 14 Mitglieder sind auf Vorschlag des Banus von Kroatien sowie der nachstehenden Körperschaften ernannt, und zwar die der Agramer Handelskammer, Budapester Handels- und Gewerbekammer, des Hauptstädtischen Mühlenvereins, der ungarischen Kaufmannshalle, des Landes-Agrikulturvereins, der Landes-Handels- und Gewerbehalle, des Vereins ungarischer Hütten- und Montanunternehmungen, des ungarischen Schiffahrtvereins, des Verbandes der ungarischen Landwirte, der Fiumaner Handelskammer, der Budapester Waren- und Effektenbörse sowie des Landes-Industrievereins.

— **Maßnahmen zur Förderung der darniederliegenden Industrie.** Der ungarische Ingenieur- und Architektenverein hat in Angelegenheit der staatlichen Investitionen an die Regierung eine Abordnung entsendet und durch diese insbesondere geltend gemacht, daß zu einer wirksamen Förderung der darniederliegenden Industrie die Inangriffnahme großer staatlicher Arbeiten erforderlich wäre. Als solche Arbeiten werden vom

Verein u. a. bezeichnet: der Umbau der Budapester Bahnhöfe, welcher die Umgestaltung ganzer Stadtteile nach sich ziehen würde; dann der Bau des Donau-Theiß-Schiffahrtkanals und des Vukovár-Samaczer Kanals, der Ausbau der Székler Bahnen, ferner der Landstraßen und der Donaubrücken bei Baja und Ujvidék. Die Abordnung betonte, daß die Durchführung der geplanten Arbeiten dringend und notwendig ist, daß sie bereits mit Beginn des Frühjahrs in Angriff genommen werden müßten, aber nicht derart, daß sich an einem gewissen Punkte des Landes die Bauarbeiten häufen, sondern derart, daß die Arbeiten auf das ganze Land gleichmäßig verteilt werden.

— **Die Entwicklung der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1902.** Im Jahre 1902 wurden nur zwei Lokalbahnen in der Länge von rund 143 km dem Verkehr übergeben, nämlich die Pápa-Bánhidaer Lokalbahn mit 92 km und die Kun=Szent=Miklós-Dunapatajer Lokalbahn mit 51 km. Die beiden neueröffneten Lokalbahnen sind berufen, wichtigen volkswirtschaftlichen Interessen zu dienen. Die Kun=Szent=Miklós-Dunapatajer Lokalbahn verbindet die von Budapest über Szabadka nach Semlin führende Hauptlinie der ungarischen Staatsbahnen in der Dampfschiffstation Dunapataj mit der Donau und eröffnet somit einem fruchtbaren Gebiete den Zugang zu einer billigen Wasserstraße. Die Pápa-Bánhidaer Bahn verbindet zwei Linien der ungarischen Staatsbahnen und durchschneidet die Südbahn sowie die Raab-Veßprém-Dombovárer Lokalbahn. Die Bahn ist berufen, die Hauptlinie Budapest-Bruck a. L. von Bánhida aus in südwestlicher Verkehrsrichtung zu entlasten, kohlenarme Wirtschaftsgebiete von dem Bánhidaer Bergbaugebiete aus auf kürzestem Wege mit billigem Heizmaterial zu versorgen, schließlich die Getreideausfuhr aus den durchzogenen Landesteilen zu fördern.

Der im Jahre 1902 eingetretene Zuwachs an neueröffneten Bahnen ist der kleinste seit dem Jahre 1881. Von diesem Jahre an war nämlich bis 1896 die Länge der jährlich neueröffneten Linien mit kleineren oder größeren Schwankungen von 129 auf 952 km gestiegen, um bis 1899 stufenweise auf 566 km zu sinken; in den letzten drei Jahren sank die Zunahme auf 173, 163 und schließlich auf 143 km im Jahre.

Sichergestellt ist der Ausbau von Vizinalbahnen in der Länge von nahezu 400 km. Es sind diês die teilweise bereits konzessionierten, teilweise schon im Bau begriffenen Bahnen: Nagy=Szent=Miklós-Hódmezö=Vásárhely (51,6 km), Tapolcza-Keßthely (24,9 km), Töke=Terebes-Varannó (31 km), Felsö=Eör-Felsö-Lövö (8,2 km), Breznóbánya-Vereskö (38,7 km), Sißek-Csaprag-Vrginmoste (58 km), Halas-Rigyicza (73 km), Vácz-Drégely=Palánka (68 km) und Békés=Csaba-Békés=Véßtö (42 km). Außerdem steht in Aussicht: der Bau der Ungthalbahn von Nagy=Berezna bis zur galizischen Landesgrenze (58 km) und der Strecke der Széklerbahn von Mádéfalva bis Dédavárhegy (66,7 km). Beide Linien werden auf Staatskosten hergestellt.

Von den im Bau begriffenen Bahnen ist die Békés=Csaba-Békés=Véßtöer Lokalbahn besonders bemerkenswert. Es wird dies die erste Kleinbahn Ungarns sein, die mit Motorwagen betrieben sein wird. Die Bahnstrecke selbst wird mit Benutzung von Straßenzügen und auch des Straßenkörpers der Landstraßen gebaut. Ihr Entstehen ist in erster Reihe ein Verdienst der Direktion der Vereinigten Arader und Csanáder Bahnen. Ihren Bestrebungen ist es gelungen, die zum Ausbau nötige Gesamtsumme im Betrage von mehr als 750 000 Kr. von den Interessenten: Munizipium, Gemeinden und Privaten gegen Stammaktien aufzubringen.

— **Ungthaleisenbahn.** Der ungarische Handelsminister hat kürzlich über die am 4. Dezember 1902 für den Bau der Linie Nagyberezna-Starna der Ungthaleisenbahn eingelangten Angebote die Entscheidung getroffen. Der Bau wurde um den Betrag von 9 481 166 Kr. vergeben.

— **Eisenbahnzüge im Schnee.** Aus Liptó = Szent = Miklós (Strecke Kaschau-Oderberg) wird dem „Pester Lloyd" unter dem 15. d. M. geschrieben, daß die außerordentlich starken Schneefälle und Schneegestöber daselbst empfindliche Störungen des Eisenbahnverkehres mit sich gebracht haben. So konnte am 14. und 15. d. M. zwischen Csorba und Poprád=Felka volle 24 Stunden hindurch kein einziger Eisenbahnzug die riesige, den Bahnkörper mehrere Kilometer weit bedeckende Schneewüste durchbrechen. An manchen Orten versuchte man Tunnel durch den Schnee zu graben, aber die Mühe war eine vergebliche, weil der nicht enden wollende Sturm die Eingänge alsbald wieder verwehte. Die aus Oderberg kommenden Züge verkehrten bis Liptó=Szent=Miklós; von Kaschau aus stockte sogar der Postverkehr, weil die Züge selbst mit Umsteigen nicht verkehren konnten. Es wurde vorerst nicht an der Freimachung des Bahnkörpers gearbeitet, sondern ein Fußsteig zur Ermöglichung des Umsteigens der Reisenden hergestellt.

— **Personalnachrichten.** Der ungarische Ministerrat hat den mit Titel und Charakter eines Ministerial-Sektionsrats bekleideten Direktor-Stellvertreter und Oberinspektor der ungarischen Staatseisenbahnen Julius G e d u l y zum Direktor der Bau- und Bahnerhaltungs-Hauptabteilung der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen ernannt. Der ungarische Handelsminister hat genehmigt, daß der Ministerialrat und Direktor der Bau- und Bahnerhaltungs-Hauptabteilung der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen Julius v. R o b i t s e k nach langem und verdienstvollem Wirken in den Ruhestand trete, und bei diesem Anlaß dessen Tätigkeit äußerst lobend anerkannt.

Übrige europäische Länder.

— **Fahrpreisermäßigung für Offiziere auf den französischen Eisenbahnen.** Schon seit mehreren Jahren streben die französischen R e s e r v e - und L a n d w e h r offiziere an, auf den Eisenbahnen dieselbe Vergünstigung wie die Offiziere im aktiven Dienst, nämlich den sehr billigen Fahrpreis e i n e s V i e r t e l s der gewöhnlichen Taxen, zu erlangen. Kürzlich haben sie, wie wir dem Pariser „Temps" entnehmen, ein „Syndikat" gebildet, das den Kriegsminister gebeten hat, den großen Eisenbahngesellschaften ein Gesuch in diesem Sinne zu übermitteln. General André hat es an seinen Kollegen von den öffentlichen Arbeiten gerichtet und dieser hat es befürwortend den Verwaltungen der großen Privatbahngesellschaften gesandt. Man könne also, meint das genannte Blatt, hoffen, daß eine befriedigende Lösung baldigst erfolgen werde.

— **Elektrischer Betrieb von Paris nach Juvisy.** Die Orléansbahn hat nach einer Meldung des „Journ. d. transp." die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Umwandlung auf elektrischen Betrieb der 18 km langen Vorortstrecke zwischen Paris und Juvisy eingeholt und zu diesem Zweck mit der Gesellschaft Thomson-Houston Verhandlungen angeknüpft. Die Gleise werden auf dieser Strecke verdoppelt und ein ähnliches Betriebssystem wie auf der Strecke Orsay-Austerlitz=Bahnhof eingeführt.

— **Der Metallstaub auf der Pariser Stadtbahn.** Der starke Betrieb auf der Stadtbahn, das fortwährende und heftige Bremsen, das Aufschlagen (coincement) der Wagenräder auf die Schienen entwickeln in den unterirdischen Teilen der Pariser Stadtbahn Metallstaub, welcher durch Anhäufung auf den Dynamos eine metallische Leitungsmasse bildet und Kurzschlüsse herbeiführen kann. Die Verwaltung der Bahn hat versucht, diesem die Unterhaltung sehr verteuernden Übelstand dadurch abzuhelfen, daß sie an den Endpunkten der Linie ein Gebläse in Tätigkeit setzt. Sie hofft allmählich den Eisenstaub, der übrigens auf die Gesundheit des Personals ohne schädlichen Einfluß ist, ganz zu vermeiden, indem sie auf den neuen Abschnitten nur Drehgestellwagen in Dienst stellt.

— **Motorwagen auf französischen Bahnen.** Im Anschluß an die von uns in Nr 5 S. 67 d. Ztg. gebrachte Mitteilung über die Verwendung von Motorwagen auf französischen Bahnen entnehmen wir dem „Journ. des transp." noch des näheren, daß der bei der Firma Gardner-Serpollet im Bau befindliche Kraftwagen eine Länge von 17 m erhält und, um den Widerstand der Luft aufs äußerste abzuschwächen, vorn und hinten zugespitzt wird. Der Motor besteht aus einem Stromerzeuger von 220 PS und wird mit Petroleum betrieben. Eine Person genügt für die Bedienung. Der übrige Teil des Wagens hat 5 Abteile mit je 6 Plätzen und Wasserklosetts. Hinten im Wagen ist ein Abteil für das Gepäck bestimmt, das in der Menge von 1000 kg befördert werden kann. Der Wagen wiegt leer nicht ganz 25 t. Die Versuche, die Serpollet auf der Rampe von Survilliers (Nordbahn) gemacht hat, haben gezeigt, daß für die Triebkraft eines solchen Wagens nicht mehr als 180 PS erforderlich waren, um bei einer Neigung von 7 bis 8 : 1000, der höchsten Neigung zwischen Paris und Lyon, eine Schnelligkeit von 120 km in der Stunde zu erreichen. Der eigentliche Motor wird in üblicher Weise unter den Wagenachsen angebracht.

— **Französische Zufahrtslinien zum Simplon.** Die stark umstrittene Frage ist oder wird bekanntlich vorerst aller Wahrscheinlichkeit nach dahin gelöst, daß die bestehende Linie Paris-Pontarlier-Schweiz eine kleine Abkürzung und Verbesserung erfährt; es wird mit Umgehung von Pontarlier eine Strecke von Frasne (Frankreich) nach Vallorbe (Schweiz) durch den Jura gebaut werden. Bei der Genehmigung dieses Plans durch die Regierung und das Parlament der Schweiz — französischerseits ist die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, und zwar bedeutend mehr beteiligt — ist besonders ausgesprochen worden, daß diese kleinere Leistung der vielleicht später herzustellenden größeren des Faucilleplans keinen Abbruch tun würde. Eine Abordnung der Behörden von G e n f, wo letzterer Plan nach wie vor eifrig betrieben

wird, hat nun unter Führung des Staatsratspräsidenten Didier in Paris Beratungen mit dem französischen Handelsminister und dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Sache gepflogen. Die Genfer Herren erklärten dabei amtlich, daß der Kanton Genf bereit sei, für den Ausbau der direkten Linie Dijon-St. Jean-Lons-le-Saulnier bis Genf (Faucilledurchstich) einen bedeutenden Beitrag zu leisten. Von den französischen Ministern wurde ihnen versichert, daß die vom Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnete Prüfung des „Faucille"-Plans mit der größten Emsigkeit fortgeführt werden solle. Auch der Präsident der französischen Republik, Loubet, empfing die Genfer Abordnung und ließ sich von ihnen die internationale Wichtigkeit des Plans erklären.

— **Beschwerdebücher und Sicherheit der Reisenden und Güter auf den russischen Eisenbahnen.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten in St. Petersburg hat in letzter Zeit seine Aufmerksamkeit auf die vermehrten Klagen gelenkt, die von den Reisenden in die auf den Bahnhöfen ausliegenden Beschwerdebücher eingetragen werden. Besonders zahlreich sind dieselben über ein zu spätes Öffnen der Eisenbahnkassen, über unsaubere Wagen, über Entwendung von Handgepäck, mangelndes Entgegenkommen der Eisenbahndirektion im Zurverfügungstellen von Frauen- oder Nichtraucherabteilen usw. Die Zahl der Klagen ist auf einzelnen Eisenbahnen besonders groß, so auf der Nikolaibahn, der Warschauer Bahn, der Baltischen Bahn. Das Ministerium konnte sich diesen Vorgängen gegenüber der Überzeugung nicht länger verschließen, daß tatsächlich Mißstände vorliegen, die dringend Abhilfe fordern. Die Folge hiervon ist eine strenge Verfügung des Ministers, durch die den Eisenbahndirektionen neuerdings zur besonderen Pflicht gemacht wird, ihre besondere Aufmerksamkeit auf die tadellose Beförderung des Gepäcks und die möglichste Sicherung des Handgepäcks der Reisenden zu richten, die Aufsicht über die Bahnhofswirtschaften zu verschärfen, dem Dienstpersonal auf den Eisenbahnen Höflichkeit im Umgang mit dem Publikum einzuschärfen und alle Klagen des letzteren möglichst ohne jeden Aufschub zu erledigen.

Das ist also wieder eine Verfügung, von der die leitende Stelle hofft, daß sie beachtet und nach ihr gehandelt werden wird, von der aber, wie die Verhältnisse in Rußland liegen, kaum sehr viel erwartet werden darf. Man muß sich aber auch, um gegen die Eisenbahnverwaltung nicht gar zu ungerecht zu sein, fragen, wie die Verwaltung bei der großen Unsicherheit in einzelnen Reichsteilen beispielsweise der Aufgabe, die Reisenden und das ihr anvertraute Gut zu schützen, gerecht werden soll? So lesen wir z. B, daß auf der 19. Werst von Rostow a. D. vor kurzem erst auf den Güterzug Nr 120 ein äußerst frecher Raubüberfall von einer bewaffneten Bande ausgeführt wurde. Der Zug ging von der Station Bataisk ab in der Richtung nach der Station Bagai und bestand aus 24 beladenen Güterwagen, von denen einige einen sehr wertvollen Inhalt bargen. Es war bereits Abend, sodaß es schwer war, irgend welche Gegenstände in größerer Entfernung von einander zu unterscheiden. Der Zug fuhr daher sehr langsam und war erst eine ganz kurze Strecke von der Station Bataisk entfernt, als plötzlich fünf mit Revolvern bewaffnete Leute auf die Plattformen der Güterwagen sprangen, vier Wagen öffneten und viele wertvolle Güter aus ihnen hinaus auf die Strecke warfen. Das Zugpersonal wußte anfangs nichts anzufangen. Darauf entschlossen sich einige vom Begleitpersonal, doch wenigstens den Versuch zu machen, die Plünderer abzufangen oder zu vertreiben, doch als sie herankamen, wurden sie von einem so heftigen Revolverfeuer empfangen, daß sie sich schleunigst zurückzogen und froh waren, mit heiler Haut davongekommen zu sein. Es wurde nun auch weiter kein Versuch gemacht, der Plünderung des Zuges Einhalt zu tun. Nur der Lokomotivführer, der einsah, daß hier nichts weiter zu machen sei, und man die Räuber nicht vertreiben könne, verhinderte wenigstens, daß sie unter den Augen des Zugpersonals ungestört das Räuberhandwerk fortsetzten, dadurch, daß er den Zug zur Station Bataisk zurückzuschieben begann. Erst als die Räuber dies bemerkten, verließen sie den Zug und machten sich ungehindert, mit Beute beladen, davon.

Das sind allerdings Zustände, die an Dreistigkeit und Unsicherheit nichts zu wünschen übrig lassen. In einem wesentlich anderen Licht erscheint ein zweiter Beraubungsfall, über den die Petersburger Zeitung berichtet und der sich um die gleiche Zeit auf der Jekaterinenbahn in einem Personenzuge zugetragen hat. Im Wagen III. Klasse, heißt es da, in dem ein Reisender sich niedergelassen hatte, saßen noch mehrere andere Reisende, die mit ihm ein Gespräch begannen. Plötzlich fühlte der Neuhinzugekommene das unbezwingbare Bedürfnis, zu schlafen, und versank bald darauf auch in einen tiefen Schlaf, obgleich es ihm, als er noch im Halbschlaf sich befand, klar wurde, daß hier nicht alles mit richtigen Dingen zugehe und er sich nicht mehr in dem Wagen befinde, in welchen er sich anfangs gesetzt hatte, sondern in einem ganz anderen. Als er erwachte, fand er, daß er sich wirklich in einer ganz anderen Umgebung befand; Rock und Weste waren ihm aufgeknöpft worden, die Taschen sämtlich ausgeschnitten, und 3400 R., die er bei sich gehabt hatte, sowie alle seine Gepäckstücke waren verschwunden. Es erwies sich nun, daß die Leute, mit denen er anfangs gemeinsam zusammengesessen hatte, ihn mit Chloroform eingeschläfert und darauf in einen anderen Wagen hinübergetragen hatten, in dem sich kein einziger Reisender befand. Hier hatten ihn dann die Diebe in aller Gemütsruhe ausgeplündert und sich darauf aus dem Staube gemacht.

Räuberbanden mögen ja wohl durch das Zugpersonal, namentlich wenn sie bewaffnet sind und von der Feuerwaffe Gebrauch machen, schwer oder garnicht überwältigt werden können, anders liegt es aber, wenn ein oder zwei Reisende über einen dritten während der Fahrt herfallen. Hier muß die Macht des Zugpersonals genügen, um derartige Dinge zu verhindern, wie sie hier vorgekommen sein sollen. Wenn der Minister seine Verordnungen nicht nur zu Papier bringt, sondern ihnen auch im Betriebe tatsächlich Geltung und Beachtung verschaffen will, so ist ein Fall, wie der vorstehend geschilderte, der beste Anlaß dazu, denn hier hat das Zugpersonal entweder mitgewirkt oder hat es geschehen lassen. In beiden Fällen ist es straffällig, weil es offenbar seine Pflicht versäumt hat, namentlich wenn man nicht vergißt, daß jeder Wagen bedient ist. Wie es unter solchen Umständen möglich ist, unbemerkt einen Reisenden aus einem Wagen in den anderen zu tragen, ihn hier vollständig auszurauben und sodann ungehindert zu entkommen, bleibt allerdings ein wertvolles Geheimnis der russischen Eisenbahnverwaltung. Es zeigt dieser Fall aber, wie notwendig das Eingreifen des Ministers ist; allerdings muß im Interesse der Sicherheit der Reisenden gehofft werden, daß die Anordnungen auch nachdrücklich durchgeführt werden. Aber leider werden in Rußland die besten Absichten der Verfügenden wirkungslos an dem Widerstande der ausführenden Organe, die sich nicht beaufsichtigt fühlen, denn der Zar ist weit und der Himmel hoch, wie das Sprichwort sagt.

— **22 Küchenwagen für Militärzüge** sind vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten bei der St. Petersburger Wagenfabrik bestellt worden. In den Wagen befinden sich, wie die „Now. Wr." schreibt, Kessel für 35 Wedro (= 430,5 l) und ein Ssamowar (Teemaschine). Die Küche mißt 14,34 m in der Länge und 3 m in der Breite. Jeder Wagen enthält außerdem Küchenräume, drei Vorratskammern, einen Eiskeller, einen Raum für das Brennholz, zwei Abteile für die Köche und ein Garderobenzimmer. Eine Probefahrt zeigte die große praktische Bedeutung der Wagen während der letzten Manöver. Am 31. August 1902 besichtigte der Kaiser von Rußland die Küchenwagen bei Gelegenheit der großen Manöver bei Kursk.

Leider ist diese Beschreibung der anscheinend praktischen und für Militärzüge wichtigen Einrichtung nur spärlich, sodaß man nur vermuten kann, daß neben den angeführten Einrichtungen auch noch die Möglichkeit zum Braten von Fleisch usw. geboten sein wird. Sollten auch solche Einrichtungen vorhanden sein, woran übrigens kaum gezweifelt werden kann, so wären derartige Wagen namentlich bei den Verhältnissen, unter denen derartige Transporte sich in Rußland abwickeln, von außerordentlich großer Bedeutung, denn wenn die vorhandenen Kessel die Möglichkeit bieten, 430 l Suppe herzustellen, so ist damit unter Umständen schon die Mannschaft eines Zuges versorgt, sodaß der Aufenthalt, der mit dem Abkochen usw. verbunden ist, ganz wesentlich abgekürzt werden könnte.

Fremde Weltteile.

— **Die Transbaikalbahn** ist, wie von der Staatseisenbahnverwaltung bekannt gegeben wird, am 1./14. d. M. in den direkten Personenverkehr miteingeschlossen worden. Seit diesem Zeitpunkt wird auch die Zahlung für das Übersetzen über den Baikalsee in anderer Weise als bisher erhoben. Diese Überfahrt erfolgt im Sommer auf der Dampffähre, im Winter mit Schlitten, wobei die Zahlung an Ort und Stelle besonders erhoben wird, und zwar war der zur Erhebung gelangende Betrag verschieden hoch, je nachdem die Dampffähre oder Schlitten die Überfahrt vermittelten. Von jetzt an wird die zu leistende Zahlung stets gleich hoch sein und berechnet werden nach den Sätzen des Eisenbahntarifs für 243 Werst = 259 km. Da die im Bau begriffene Baikalbahn diese Länge besitzt, wird also bei ihrer Betriebseröffnung eine Ver-

änderung der Fahrkartenpreise nicht erforderlich sein. Gegenüber den gegenwärtig zur Erhebung gelangenden Preisen liegt der Satz für 243 Werst in der Mitte zwischen den bisher im Sommer und im Winter erhobenen Beträgen. Entsprechende Bestimmungen sind für das Gepäck getroffen worden.

Die neuen Bestimmungen gelten nur für den direkten Verkehr zwischen der Transbaikalbahn und den übrigen Bahnen. Im Lokalverkehr gelangt die Zahlung für das Übersetzen über den Baikalsee auch in Zukunft nach den bisherigen Bestimmungen zur Einhebung.

— **Eisenbahnen in Dahomey und der Lagoskolonie.** Nach Mitteilungen des bauleitenden Ingenieurs Guyon wird der Unterbau der neuen Bahn 2 600 000 Fr., der Oberbau etwa 11 000 000 Fr. bei einer Länge von 205 km kosten, sodaß sich die kilometrischen Selbstkosten auf etwa 70 000 Fr. belaufen. Die „Revue coloniale“ sieht hierin einen Umstand von der höchsten Wichtigkeit; es sei ein Beweis dafür, daß man in Afrika das Kilometer einer Bahn mit Meterspur um 20 000 Fr. billiger als in Frankreich bauen könne. In der benachbarten Lagoskolonie bauen die Engländer in derselben Richtung wie die Dahomeybahn eine neue Eisenbahnlinie, und da beide Bahnen denselben politischen und wirtschaftlichen Zweck verfolgen, ist natürlich eine Art Nebenbuhlerschaft entstanden, wobei der Erfolg demjenigen Lande zufallen wird, das am schnellsten und am weitesten bauen wird. Die englische Linie, die im Jahre 1895 begonnen wurde, ist jetzt in einer Länge von 163 km bis Ibadan im Betriebe, indem jährlich etwa 27 km fertiggestellt wurden. Von der Dahomeybahn sind 65 km im regelmäßigen Betriebe, drei Viertel der Erdarbeiten sind beendet und man hofft, Mitte 1904 den Betrieb bis Paouigan (205 km) eröffnen zu können.

— **Eisenbahnunfall bei Chiwaukum (Nordamerika).** Auf der Great Northernbahn stieß in der Nacht vom 20. zum 21. d. M. bei dem Orte Chiwaukum im Staate Washington ein Arbeiterzug mit einem Dampfschneepflug zusammen. Dabei wurden 12 Personen getötet und 12 verletzt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 1 vom 1. August 1900. (Holzverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. Februar gelangen für die Beförderung von Schleifholz (Abschnitt III) von Jenbach nach Thalham direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 21. Januar 1903. (174)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Geflügel als Eilgut usw. vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar gelangt für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut von Uj-Pażna nach München Ostbhf. der Frachtsatz von 10,31 *M.* für 100 kg zur Einführung.

München, den 21. Januar 1903. (175)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 2 vom 1. März 1901. (Holz- und Borkeverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. wird die Station Karansebes in den Abschnitt II für Borke (Rinde) einbezogen.

München, den 21. Januar 1903. (176)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 25. Januar d. J. wird Saßnitz-Hafen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Breslau, den 18. Januar 1903. (177)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr.

(Gruppen VI/VII.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 werden in den Ausnahmetarif 7 d für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) zur Entzinkung folgende Frachtsätze aufgenommen:

Von Haspe nach Fürfurt . 0,42 *M.*
„ Neumühl nach Fürfurt 0,43 „
für 100 kg. Über die Anwendungsbedingungen geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Essen, den 20. Januar 1903. (178)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Februar 1903 treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande teilweise Ermäßigungen der Frachtsätze des Klassengutverkehrs und des Ausnahmetarifs für Getreide zwischen Reichenberg S. St. B. und den Stationen Bodenbach, Tetschen, sowie Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz der böhmischen Nordbahn in Kraft. Das nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 20. Januar 1903. (179)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im norddeutsch-sächsischen Verkehre (Tarifheft Nr 1) treten am 25. Januar d. J. für verschiedene, in der Kilometertafel III aufgeführte Mitbewerbsstationen der sächsischen Staatseisenbahnen (Plagwitz-Lindenau usw.) abgeänderte Entfernungen in Kraft. Die beteiligten Stationen geben nähere Auskunft.

Dresden, den 20. Januar 1903. (180)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 werden die im Bereiche der Eisenbahndirektion Mainz gelegenen Stationen: Büchenbeuren, Hinzerath, Hochscheid, Morbach, Sohren und Zolleiche in den Tarif einbezogen.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 19. Januar 1903. (181)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Am 1. Februar d. J. werden folgende Waren in den Ausnahmetarif 1 (für Eisen und Stahl usw.) neu aufgenommen:

1. In die Klasse a: Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile; Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; Nägel; Ketten; Wagenachsen und Zubehörteile; Kochherdplatten; Springfedern; Roheisen der Klasse 1.
2. In die Klasse b: Drahtgeflechte.

Altona, den 17. Januar 1903. (182)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 24. d. M. wird die Station Geisweid des Bezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 9 c (für Dynamobleche) nach Basel und Alt-Münsterol Grenze aufgenommen.

Cöln, den 21. Januar 1903. (183)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag VI zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält hauptsächlich:

a) Einführung einer besonderen Bestimmung zu § 58 der Verkehrsordnung, nach welcher vom 15. März d. J. ab die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden müssen;
b) Entfernungen und Frachtsätze
   1. für die auf hessischem Gebiet liegenden Stationen der Main-Neckarbahn,
   2. für die am 1. April d. J. aus dem Bezirk Cöln in den Bezirk Frankfurt a/M. übergehende Station Niederlahnstein,
   3. für einige Stationen der Ostpreußischen Südbahn,
   4. für die Stationen mehrerer Neubaustrecken;
c) Änderungen und Ergänzungen einzelner Ausnahmetarife, sowie die

neuen Ausnahmetarife 14 a für Rohzucker und E 2 für Eisen und Stahl.
Die in den Nachtrag aufgenommene, oben unter a erwähnte zusätzliche Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Durch den Nachtrag VI werden die Ausnahmefrachtsätze für Gießereiroheisen im Verkehr mit den Stationen Betzdorf, Dillenburg, Eibelshausen, Gießen und Herborn mit Wirkung vom 15 März d. J. ab aufgehoben. Ferner werden die im ost-mittel-südwestdeutschen Verbandstarife, Heft 1 (vom 1. Mai 1897) nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze bezüglich derjenigen Stationen der Main-Neckarbahn aufgehoben, für welche in diesem Nachtrage Entfernungen und Frachtsätze enthalten sind.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.
Frankfurt a/M., den 17. Jan. 1903. (184)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 wird die Station Saarbrücken des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den Ausnahmetarif Nr 2 (Eier und totes Geflügel) des Tarifs vom 1. Mai 1900 aufgenommen. Auf Seite 196 des vorbezeichneten Tarifs sind demnach in der Schnitttariftabelle, Abteilung A, die folgenden Frachtsätze nachzutragen:

Nach	Direktionsbezirk	bis zum Schnittpunkte a 5 000 kg	b 10 000 kg
		Frachtsätze für 100 kg in Centimes Gold	
Saarbrücken .	St. Johann-Saarbrücken	952	784

Breslau, den 14. Januar 1903. (185)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch - linksrheinischer und Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
Am 1. Februar d. J. werden die Stationen Gardelegen, Rathenow und Stendal des Direktionsbezirks Hannover, Gera (Reuß) Pr. Stb. des Direktionsbezirks Erfurt, Luckenwalde und Schafstädt des Direktionsbezirks Halle a. S. als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.
Cöln, den 16. Januar 1903. (186)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.
Der am 1. Januar d. J. für den Verkehr von Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen nach den Kohlengruben-Anschlußstationen des Ruhrreviers einschl. Homberg a/Rhein und verschiedenen Sammellagerstationen der Direktionsbezirke Essen, Elberfeld und Münster sowie der Dortmund - Gronau - Enscheder Bahn zu den Frachtsätzen des Rohstofftarifs eingeführte Ausnahmetarif 1 a für Grubenholz tritt am 25. d. M. im Verkehr von den Stationen Mannheim der badischen Staatsbahn, Ludwigshafen a. Rhein der pfälzischen Eisenbahnen und Basel Bad. B. und Els.-Lothr. in Kraft.
Cöln, den 17. Januar 1903. (187)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Vom 15. März d. J. ab erhöht sich das im Tarif Teil II, Heft 5 für die Beförderung lebender Schafe von Wien (St. Marx) nach belgischen Stationen vom 1. Juni 1902 unter Abschnitt IV enthaltene Fahrgeld für Viehbegleiter von Wien (St Marx) bis Herbesthal und Bleyberg (Gr.) um je 0,69 Frank.
Cöln, den 16. Januar 1903. (188)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - österreichisch - ungarischer Verband.
Am 1. Februar d. J. tritt im Tarif Teil II, Heft 1 ein neuer Ausnahmetarif Nr 59 (Petroleum) mit nachstehenden Frachtsätzen in Kraft:

Von / Nach	Braunschweig (Hauptbhf.)	Braunschweig (Ostbhf.)	Halle a/S.
	Pfennige für 100 kg		
Kralup B. E. B. und St. E. G.	262	261	168

Dieser Ausnahmetarif findet Anwendung bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief und gilt nur in der Richtung aus Österreich.
Breslau, den 17. Januar 1903. (189)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Cilli-Wöllan.
Einführung eines Nachtrages zum Lokalgütertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 tritt der Nachtrag I zum Lokalgütertarif, Teil II (gültig vom 1. Januar 1898) für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan in Kraft.
Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen des Tarifes.
Preis: 10 h. Der Nachtrag kann bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.
Wien, am 20. Januar 1903. (190)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Cilli-Wöllan.

Österreichischer Grenzverkehr.
(Einführung von Frachtsätzen für diverse Ausnahmetarife in der Stationsverbindung Reichenberg S. N. D. V. B. - Wichstadtl-Lichtenau.)
Mit Gültigkeit vom 1. Februar a. c. gelangen für die Stationsverbindung Reichenberg S. N. D. V. B. - Wichstadtl-Lichtenau (Seite 96 und 97 des Tarifes, Teil II, gültig vom 1. Januar 1903) Frachtsätze auch für die Ausnahmetarife 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 22 und 24 zur Einführung. Die Sätze selbst sind bei der Direktion der Österr. Nordwestbahn sowie in den beiden vorgenannten Stationen zu erfahren.
Wien, am 19. Januar 1903. (191)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, auch namens der Österr. Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H 16 a des Teiles I für die Elbeumschlagsverkehre, ferner für Schleifholz bis zu 2,5 m Länge treten unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Bezahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Hliboka	193 h
Nach Schönpriesen-Umschlag von Hliboka	188 h
Nach Dresden-Elbkai von Hliboka	218 h

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 h Schleppbahngebühr für 100 kg.
Wien, am 18. Januar 1903. (192)
Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband.
Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz. Einhaltung der erreichbar billigsten Frachten für Güter aller Art zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Wien Hauptzollamt einerseits und Paris anderseits.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 wird bei Zusammenladung von Mode-, Konfektions- und Tapisseriewaren, ferner von Stoffen, Garnen, Bändern, Teppichen, Geweben, Bekleidungsstücken usw., welche Seide oder Wolle enthalten, mit solchen Frachtgütern, welche in Gemäßheit des Tarifes Teil I, Abteilung B vom 1. April 1902 — Position 186 des Artikelverzeichnisses — der Gruppe 15 b zugewiesen sind, die nach den Bestimmungen auf Seite 11, Ziffer (5) des bezeichneten Tarifes auf Grund des höchsten für einen Teil der Sendung gültigen Tarifsatzes zu berechnende Fracht im Rückvergütungswege auf jene Beträge zurückgeführt, welche sich zur Zeit der Aufgabe durch Umkartierung der Sendung in Buchs und Delle ergeben hätten.
Die Liquidierung der entfallenden Differenzen erfolgt gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbriefduplikate, welche Dokumente spätestens zwei Monate nach Ablauf dieses Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien in Vorlage gebracht werden müssen.
Wien, am 13. Januar 1903. (193)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Für Schnittholz der Pos. H 14/4 a und b des Teiles I für die Elbeumschlagsverkehre treten unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisen-

bahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Bednarów	172 ₰
Bogdanówka-Kamionka	180 „
Bolechów	165 „
Borkie wielkie	176 „
Boryslaw	165 „
Brody	167 „
Buczacz	184 „
Chodorów	165 „
Czernowitz	184 „
Czortków	184 „
Dolina	165 „
Drohobycz	165 „
Hadikfalva	184 „
Hatna	184 „
Hliboka	184 „
Itzkany	194 „
Kalusz	169 „
Kolomea	183 „
Komancza	165 „
Kopyczynce	184 „
Krasne	165 „
Krechowice	167 „
Kroscienko	165 „
Lawoczne	169 „
Lemberg	165 „
Lemberg podzam.	165 „
Lisko-Lukawica	165 „
Lubience	165 „
Łupków	165 „
Maximówka	179 „
Mikuliczyn	184 „
Morszyn	165 „
Nadworna	180 „
Nepolokoutz	184 „
Neu-Lupkow	165 „
Ottynia	178 „
Ozydów	165 „
Podwołoczyska	182 „
Posada-Chyrówska	165 „
Przemysl	165 „
Rawa ruska	165 „
Sambor	165 „
Skole	165 „
Stanislau	174 „
Starzawa	165 „
Stryj	165 „
Synowodzko wyżne	165 „
Tarnopol	174 „
Tarnowica lesna	179 „
Tartarow	184 „
Tlumacz-Palahicze	177 „
Ustrzyki	165 „
Volksgarten	184 „
Worochta	184 „
Woronienka	184 „
Wygoda	174 „
Zablotce	165 „
Zadwórze	165 „
Zagórz	165 „
Zborów	167 „
Zloczów	165 „

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 15. Januar 1903. (194)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Maschinenteile und zerlegte Maschinen, andere als landwirtschaftliche, von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen und die zur Einrichtung einer Baumwollspinnerei in Holeschowitz bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Bubna	66 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Bubna	61 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Bubna	106 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 20. Januar 1903. (195)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 167 000 Stück Abziehbildern, 865 Briefen Bronze, 2650 kg Beinschwarz, 78 420 kg Caputmortuum, 5815 kg Chromgrün, 625 kg Chromgelb, 16 620 kg Kienruß, 70 220 kg gemahlener Kreide, 21 985 kg Ocker, 39 420 kg Spachtelfarbe, 20 600 kg Deckenspachtel, 505 kg Schieferschwarz, 9005 kg Umbra und 2785 kg Zinnober für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von ihr gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Farben" versehen bis zum 17. Februar 1903, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 31. März 1903, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 10. Januar 1903. (196)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 10 bedeckten Güterwagen.

Die Lieferung von 10 bedeckten Güterwagen mit 3 Normalachsen schweren Modells nach den neuen Bedingungen der preußischen Staatsbahn und ihrer Musterzeichnung Blatt Nr II c 13, sowie nach unseren allgemeinen Vertragsbedingungen, die von unserem Verwaltungsbureau hier gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind, soll vergeben werden. Tragfähigkeit 10 000 kg, Radstand 6 m, Wagenkastenlänge 8,7 m, mit Hand- und Einkammer-Luftdruckbremse von Schleifer, Bremserhaus, Leitung für Dampfheizung nach Pintsch, geschlossenen Achsbüchsen Bauart Erdbrink, Anstrich und Anschriften nach unserer Angabe. Anlieferung vollständig betriebsfähig frei Bahnhof Lübeck. Angebote sind mit Angabe des Preises für Wagenkasten einschl. Gestell und für Radsätze getrennt, sowie der kürzesten Lieferfrist, der Bezugsquelle der Materialien und Radsätze und mit maßstäblichen Zeichnungen, aus denen die wichtigsten Abmessungen hervorgehen, bis zum 7. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, mit der Aufschrift „Angebot auf 10 Güterwagen" an uns einzureichen.

Lübeck, den 21. Januar 1903. (197)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener E.-Ges.

1800 t inländ. Braunkohlen zur Dampfkesselheizung sollen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem **am 16. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr**, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. März 1903.

Magdeburg, den 20. Januar 1903. (198)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung von Hanf, Holzkohlen, Piassavabesen, Reiserbesen, Bindfaden, Gasmotorenöl, Lampenzylindern, Plomben, Putzcreme und Streichhölzern für das Etatsjahr 1903 soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf den 6. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude hierselbst, Zimmer 72, anberaumt. Die Angebote sind postfrei, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Betriebsmaterialien" bis zum angegebenen Termin an das Zentralbureau der Eisenbahndirektion Mainz, Zimmer 51, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können daselbst eingesehen bezw. gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) daher bezogen werden.

Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen.

Der Zuschlag wird bis 7. März 1903 erteilt.

Mainz, im Januar 1903. (199)
Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von ungefähr 420 000 kg langsam bindendem Portlandzement soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können von unserem Zentralbureau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Zement" bis zum Eröffnungstermin: Dienstag, den 3. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist: 1. April 1903.

Mainz, den 17. Januar 1903. (200)
Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Januar Vorm. gemeldet.

Nr 3 Berlin, am 24. Januar 1903. Jahrgang 1903.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	54656	1	Faß	leer	—	60	1	Frankfurt a/M. H. Bf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A D	122	1	Kiste	leer	—	31	2	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
3	A G	—	2	—	eis. Dachfenster	—	33	3	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
4	A G	262	1	Sack	Erbsen	—	100	4	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
5	A K	3	2	—	Rahmen zum Sofagestell		12	5	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	neu, aus rohem Holz.
6	A M	357	1	Kiste	Ringäpfel	—	26	6	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
7	A R	1903	1	„	Eisenwaren	—	44	7	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
8	A S	—	1	Sack	Muscheln	—	45	8	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
9	B	—	1	—	Achsbüchse	—	0,5	9	Nagold	Württemberg. Stsb.	P. O. eingegossen.
10	B	6	1	Kiste	l. Säcke u. Faßdeckel		20	10	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
11	B	6579/80	4	Korbfl.	Flüssigkeit	—	320	11	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
12	B	6, 8, 9	3	Kisten	Wichse	—	60	12	Ettelbrück	Prinz Heinrich-B.	
13	B	4	1	Ballen	Federn	—	30	13	Posen	K. E.-D. Posen	
14	B	9723	1	Kiste	Schuhcreme	—	21	14	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
15	B B	1001	1	„	Gipsware	—	102	15	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
16	B F	701	1	—	eis. Koksfüller	—	4	16	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
17	B L	3352	1	L'kiste	Papier	—	49	17	Wickrath	K. E.-D. Cöln	
18	Bo	7	1	—	eis. Rohr	—	16	18	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
19	B S T	11654	2	—	Gußwaren	—	45	19	Mannheim Ind.-H.	Badische Stsb.	
20	B & T	143	1	Ballen	Baumwollcops	—	36	20	Emsdetten	K. E.-D. Münster	
21	B W D R E W	3 u. 6	2	—	Ketten, à 15 m	—	—	21	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
22	C	7260, 5650 140×8	1	Stück	Flacheisen	—	49	22	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	5,67 m lang.
23	C B	3824	1	Verschl.	Käse	—	62	23	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
24	C C	3375	1	Faß	Öl	—	250	24	Wanne	K. E.-D. Essen	
25	C D B	511	1	—	Pflugschar	—	3	25	Lucka S. A.	Sächsische Stsb.	
26	C P F	90	1	Faß	leer	—	12	26	SchweinfurtZentr.	Bayerische Stsb.	
27	D	1713	2	Bund	4 Stuhlgestelle	—	21,5	27	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen.
28	D H	26307	1	Kiste	leer	—	20	28	Augsburg	Bayerische Stsb.	
29	D R N J G	37	1	—	Petroleumfaß, leer	—	37	29	Speldorf	K. E.-D. Essen	
30	D S	9706	1	Pack	Matten	—	21	30	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
31	E P	961	1	„	4 Feilen / 4 Pack Schrauben	—	17	31	Erbach i/Odenw.	Direktion Mainz	
32	E S	1	1	Faß	Anstrichfarbe	—	120	32	Neuruppin	Kremmen-Neuruppin-Wittst. E.	
33	E S	12	1	„	leer	—	70	33	Mannheim	Badische Stsb.	
34	E S	9143	1	Verschl.	Ziertischchen	—	21	34	Viersen	K. E.-D. Cöln	
35	E W	54	2	Bund*)	Medizinflaschen	—	6	35	Lübeck	Lübeck-Büchener	*) in Stroh.
36	F	—	1	Faß	Petroleum	—	189	36	Hagenow L.	K. E.-D. Altona	
37	F	—	1 / 2	— / —	eis. Rahmen / eis. Ofenplatten	—	31	37	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
38	F	—	2	Ballen	Strohhülsen	—	22	38	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
39	F B	2075/7	3	Kisten	Maschinenteile	—	105	39	Hannover N.		
40	F B C	748846	1	Faß	Farbe	—	110	40	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
41	F B C	—	25	Fässer	leer	—	750	41	Frankfurt a/M. H. Bf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
42	F F	2668	1	Faß	Wein	—	46	42	Dortmund Eilg.-Abf.	K. E.-D. Essen	
43	F G L	62270	1	Kiste	Metallpatronen	—	83	43	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
44	F H	2382	1	„	Leinen	—	34	44	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	F H & C	153	1	Faß	gefüllt	—	390	45	Posen	K. E.-D. Posen	
46	F J B	2520	1	Kiste	Glaswaren	—	76	46	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
47	F J C	—	1	—	hölz. Meßlatte	—	14	47	Düsseldorf=Der.	„	
48	F K	7140/9	10	Ballen	Tapeten	—	167	48	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
49	F P	2205	1	Kiste	leer	—	26	49	Berlin Görl.	K. E.-D. Berlin	
50	F R O	—	1	Pack	Schirmständer	—	5	50	Offenburg	Badische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
51	F S	6	1	Bund	Bettseiten mit Kopfmatratze	19	51	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
52	F S & Co	3575	1	L'verschlag	Packstroh —	40	52	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
53	F St	5892	1	Kiste	Käse —	6,5	53	Berlin Anh.	„	
54	G	—	14	—	gußeis. Deckel —	30	54	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
55	G	5541	1	Ballen *)	Baumwollgarn —	32	55	Alsfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) in Leinen.
56	G B	4767/77	2	Kisten	leer —	40	56	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
57	G B	1	1	Kiste	Kupferblechabfälle —	80	57	Aachen	K. E.-D. Cöln	
58	G B	30161	1	Faß	leer —	20	58	Neef	St. Johann=Saarbr.	
59	G F C	1479	1	„	gefüllt —	25	59	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
60	G H	245	1	Kiste	leere Weinflaschen —	48	60	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
61	G H	1	1	Sack	gebr. Säcke —	6	61	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
62	G L	—	1	—	Kette —	16	62	Mochbern	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
63	G L	35426	1	Ballen	roter Drell —	32	63	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
64	G M	95	1	—	Viehgitter —	—	64	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
65	G M & Co.	3912	1	Kiste	1 Pappschachtel mit eis. Rübewagen	39	65	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
66	G P	22157	1	„	kondens. Milch, Drogen	24	66	Dresden=N.	„	
67	G S	—	1	„	leer —	40	67	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
68	G S	13172	1	Ballen	Kuhhaare —	30	68	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
69	G W	323	1	Sack	Gips —	100	69	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	H	2396	1	Faß	leer —	10	70	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
71	H	—	37	—	Ofenrohre —	68	71	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
72	H	10	1	Pack	4 eis. Türbänder —	8,5	72	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
73	H	—	1	Bund	gußeis. Rohrstück —	5	73	Lage	K. E.-D. Hannover	
74	H / A Z A	45 / 10	1	Sack	gebr. Zuckersäcke —	26	74	Soest	K. E.-D. Cassel	
75	H C	7983	1	Korbfl.	Spiritus —	?	75	Radebeul	Sächsische Stsb.	
76	H & C	7	1	—	Eisenrohr —	25	76	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
77	H F	339903	1	Faß	leer —	25	77	Gießen	„	
78	H F	—	1	Milchkanne	leer —	5	78	Hamburg	K. E.-D. Altona	
79	H G	3	1	Pack	Säcke —	18	79	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
80	H H	5388	1	Korbballon	gefüllt —	67	80	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
81	H H	7718	1	Kiste	3 Pack Gerste —	21	81	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	
82	H J	9572	1	„	Zucker —	28	82	Wanne	K. E.-D. Essen	
83	H K	5488	1	Bierfaß	leer -	25	83	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
84	H M F	1157	1	Kiste	leer —	43	84	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
85	H St	16	1	Partie	Matten von Bast —	110	85	„	„	
86	H V	62385	1	Kiste	Zuckerwaren —	28	86	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
87	J	28	1	„	Korinthen —	64	87	Homberg a/Rh.	„	
88	J H	801	1	—	Petroleumfaß, leer —	37	88	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
89	J H	1779	1	Bund	Rohrzieher —	4,5	89	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
90	J J W	858	1	Faß	leer —	18	90	Cues=Berncastel	St. Johann=Saarbr.	
91	J K	200	1	—	eis. Ofenplatte —	29,5	91	Wanne	K. E.-D. Essen	
92	J L	9407	1	Kiste	Käse —	35	92	Heidelberg	Badische Stsb.	
93	J P	1163	1	„	gefüllt —	88	93	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	
94	J P C	3585	1	Faß	gesalz. Därme —	280	94	Sörup	Kiel-Eckernförde-Flensb. E.	
95	J R	6131	1	Kiste	Christbaumständer —	7	95	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
96	J S	66	1	„	4 Segeltuchreisetaschen	38	96	Mannheim	Badische Stsb.	
97	K	1/2	2	—	Korbkannen, leer —	5	97	Braunschweig	Braunschw. Land.-E.	
98	K	863144 / 3033260	1	—	eis. Welle —	144	98	Warburg	K. E.-D. Cassel	6 m lang.
99	K	2	1	Viehkäfig	leer —	75	99	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
100	K S	11	1	Verschl.	Eisenteile —	22	100	Neuß	K. E.-D. Cöln	
101	L	55	1	Stück	Stabeisen —	23	101	Passau	Bayerische Stsb.	
102	L	1	1	Kiste	leer —	94	102	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
103	L	1182	1	Sack	Lederabfälle —	46	103	Weichensdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
104	L E	171/4	4	Körbe	Eisenwaren —	127	104	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
105	M	140—143	3 / 1	Dosen / Eimer	ansch. Fett —	24	105	Bornum=Dahlum	Braunschw. Land.-E.	
106	M	—	1	Bund	Latten —	27	106	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
107	M	3399	1	Ölfaß	leer —	36	107	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
108	M B C	3109	1	Bierfaß	leer —	27	108	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
109	M C	—	1	Kiste	leer —	32	109	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
110	M H	242	1	„	ansch. Butter —	91	110	Hamm	K. E.-D. Essen	
111	M H	3558	1	Weinfaß	leer —	20	111	Osthofen	Direktion Mainz	
112	M J	1243	1	Faß	leer —	10	112	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
113	M K	1	1	Blechkanne	gefüllt —	52	113	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
114	MK	4	1	Bund	25 Schiefertafeln —	9	114	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
115	M P	3262	5	Pack	hölz. Tischbeine —	11,5	115	Aachen	K. E.-D. Cöln	
116	M S	101	1	Kiste	Spielw. —	20	116	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	Zollgut von Kufstein.
117	M S	82	1	Ballen	Stöcke —	24,5	117	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
118	M W	16	1	Kiste	Zucker —	53	118	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
119	N M & C	5137	1	Ballen	Tapeten —	25	119	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
120	O C	8035	1	Kiste	leere Flaschen —	20	120	Cöln=N.	K. E.-D. Cöln	
121	O E	44	1	Blechkübel	leer —	5	121	Hamm	K. E.-D. Essen	
122	P A H G	3393	1	Kiste	leere Weinflaschen —	35	122	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
123	P C	5084	1	Ölfaß	leer —	31	123	Frankfurt a/M. H. Bf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	Ph B & C	36429	1	Kiste	Wein —	50	124	München Zentr	Bayerische Stsb.	
125	P S	46628	1	Faß	Öl —	197	125	Zülpich	K. E.-D. Cöln	
126	R J	7691	1	Kiste	3 Tafelwagen —	34	126	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
127	R K W	4914	1		Puppenwagen —	5	127	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	beschr.: Dortmund.
128	R O M	—	1	eis. Flasche	leer —	2	128	Mannheim	Badische Stsb.	
129	S	18	1	Kiste	leer —	16	129	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
130	S	10	1	Sack	Leinenabfall —	23	130	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
131	S	6125	1	Kiste	leer —	50	131	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
132	S	56	1	—	Blechflasche, leer —	7	132	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
133	S	78459	1	Korbfl.	Flüssigkeit —	74	133	Barmen	„	
134	S A	100	1	Kiste	eiserne Scharniere in kl. Paketchen	77	134	Düsseldorf-Der.	„	
135	S A J	10248	1	Bällchen	Kaffee —	10	135	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
136	S B F	4332	1	Kiste	elektr. Pendel —	30	136	Mannheim	Badische Stsb.	
137	S & C	518	1	„	elektr. Apparate —	44	137	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
138	S E A G	439/40	2	Kisten	Maschinenteile —	155	138	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
139	S G	6924	1	—	eis. Kugel —	4	139	Peine	K. E.-D. Hannover	
140	S K (schlecht leserlich)	—	1	Sack	ansch. Futtermehl —	60	140	Metz	Reichsbahn	
141	S & S	69	2	—	Spritfässer, leer —	69	141	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
142	S & S	477	1	Kiste	gefüllt —	12	142	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
143	T	1194	1	Faß	ansch. Biskuit —	37	143	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
144	T	72	1	Kiste	Kindermehl —	15	144	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
145	T	116	1	Bund*)	Holzwaren —	16	145	Metzingen	Württemberg. Stsb.	*) in Leinen.
146	Th	1	1	Korb	Eisenwaren —	52	146	Duisburg	K. E.-D. Essen	
147	V	4389	1	Faß	Farbe —	180	147	Essen H.	„	
148	V	—	4	Stäbe	Stahl —	71	148	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
149	V C & Co	18711	1	Korb	fr. Obst —	47	149	Essen H.	K. E.-D. Essen	
150	V G	3012	1	Kiste	Schuhe —	42	150	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
151	V G	—	2	Säcke	leere Säcke —	33	151	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
152	W F	13009	1	Kiste	Glas —	47	152	Veitshöchheim	Bayerische Stsb.	
153	W J	13900	1	„	Waschpulver —	18	153	Emmendingen	Badische Stsb.	
154	W j N H	2145	1	Harraß	leer (Packstroh) —	20	154	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
155	W K	13740	1	„	leer —	25	155	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
156	W M W O	444	2	Pack	Schiefertafeln —	7	156	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
157	W W	1	1	Kiste	Äpfelringe —	25	157	Wanne	K. E.-D. Erfurt	
158	Z B	—	1	—	Bohrmaschine, alt —	124	158	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl.-Nakel 29/11.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
159	C Annaberg	55	1	Sack	Haidemehl —	75	159	Annaberg	Sächsische Stsb.	
160	Fr. Bacher	2495	1	Faß	leer —	23	160	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
161	Ernst Beck	—	1	Sack	22 leere Hafersäcke	22	161	Plagwitz-Lind.	Sächsische Stsb.	
162	Berlin	—	1	Bund	3 Zinkeimer —	9	162	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
163	Bscheid Wasserburg	—	1	Sack	Lumpen —	20	163	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
164	W S Cologne	—	1	Kiste	Pflaumen —	26	164	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
165	Dörenberg Söhne	—	1	Stab	Stahl —	6	165	Porz.-Urbach	„	
166	Anton Drehers Brauhaus	13782	1	Faß	leer —	34	166	Kiel	K. E.-D. Altona	
167	V S Erfurt	6037	1	Pack in Leinen	Eisenblechröhren —	8	167	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	$1^1/_4$ m l., 8 mm Durchm.
168	Kärbitz	—	1	Koffer	Zigarren, Wäsche —	7	168	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
169	Lohmann (Frankenberg)	302	1	Zylinder	leer —	33	169	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
170	H. Müller	—	1	Holzkoffer	— —	11	170	Essen H.	K. E.-D. Essen	
171	Maggi	78266	1	Kiste	Maggi —	4	171	„	„	
172	M L Reutlingen	—	1	Pack	gesalz. Häute —	30	172	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
173	v. M. Schloß Grubenhagen	—	1	Sack	Säcke —	20	173	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
174	Gebr. Tohrer	—	1	—	Bierfaß, leer —	20	174	Bingen	Direktion Mainz	
175	Arthur Vrancken	1858/59	2	Körbe	gefüllt —	61	175	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
176	Wegenstedt	—	1	Korb	Kleidung —	16	176	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
177	A. Wilhelmy	1031	1	—	Weinfaß, leer —	24	177	Potsdam	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					C. Güter m. Numm. bez.:					
178	—	rot I	1	Bund	5 Gasrohre —	19,5	178	Karow	Grhzl. Meckl. Stsb.	mit Gewinde
179	—	4 u. 42	2	Blechflaschen	gefüllt (feuergefährlich)	47 u. 44	179	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
180	—	5	1	—	Wagendecke —	78	180	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
181	—	20	1	—	Viehgitter —	26	181	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
182	—	(Blechschild) 21	1	Sack	braune Filzlappen —	6	182	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
183	—	41	1	Bund	2 neue Stühle —	7	183	Mainz	Direktion Mainz	aus gebog. Holz, ohne Sitze.
184	—	62	1	Faß	Obst- od. Rübenkraut	187	184	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
185	—	530	1	Kiste	Zündhölzer —	87	185	Grevenbroich	„	
186	—	1501/2	2	Kübel	Margarine —	47	186	Styrum	K. E.-D. Essen	
187	—	1871 10	1	—	Eisenplatte —	47	187	Osterath	K. E.-D. Cöln	
188	—	1900	1	Weinfaß	leer —	35	188	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
189	—	4935 / 12938	1	Kübel	Margarine —	18 ?	189	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
190	—	5862	1	Faß	leer —	16	190	Cues-Berncastel	St. Johann-Saarbr.	
191	5963, 5963, 280, 6182, 6172, 6172	—	1	Ring	6 Eisenkugeln —	16	191	Rahden	K. E.-D. Münster	
192	—	23156	1	Faß	leer —	65	192	Frkfrt. a/M. H.-Bf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
193	—	24367	1	Bierfaß	leer —	57	193	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
194	25023 oder 23023	—	1	in Leinen	Stahlrohr —	25	194	Aachen	K. E.-D. Cöln	
195	—	32560	1	in Stroh	Tisch —	200	195	Haiger	K. E.-D. Frankf. a/M.	
196	—	91345	1	Kübel	Margarine —	18	196	Schönau-Ernstroda d. d. St. Friedrichroda	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
197	— grün	—	2	Stangen	Flacheisen —	6	197	Neustadt a/Rbg.	K. E.-D. Hannover	
198	—	—	2		Fassoneisen —	19	198	Engelsdorf	Sächsische Stsb.	
198	/ rot	—	2	Stangen	Flacheisen —		198			
199	—	—	1	—	Roststab —	8	199	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	90 cm lg. 10 cm br.
199	weiß ///	—	1	—	Roststab —	5	199			90 cm lg., 6,5 cm br.
200	weiß /////	—	1	—	Schraubenschlüssel —	2	200	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
201	–θ–	—	1	—	Riemenscheibe, alt —	9,5	201	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
202	Cito	18434	1	—	Fahrrad —	—	202	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
203	Krone	—	1	—	Bodenkarre —	—	203	Stettin Pb.	K. E.-D. Stettin	
204	B C / 7135	1	1	Kiste	Herrenfilzhüte —	95	204	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
205	—	—	1	Korb	Äpfel —	16	205	Haaren	K. E.-D. Cöln	
206	—	—	1	Bund	Bandeisen —	—	206	Herne	K. E.-D. Essen	
207	—	—	6	Stäbe	Flacheisen —	384	207			
208	—	—	1	Bund	2 Bauerntische —	7	208	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	Stempel 2. 5632 B.
209	—	—	1	Sack	rote Beeten —	33	209	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
210	—	—	1	Pack	4 Bettstattteile —	29	210	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
211	—	—	1	—	Bindestrick, 12 m —	—	211	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
212	—	—	1	Kiste	leere Blechbehälter für Farbe u. Verpackungsmat.	9	212	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
213	—	—	1	—	Blechflasche, leer —	4	213	Offenburg	Badische Stsb.	
214	—	—	1	—	Blechkanne, leer —	4	214	Essen H.	K. E.-D. Essen	
215	—	—	1	—	eis. Bohrer —	14	215	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
216	—	—	1	Bund	3 Bolzen —	5	216	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
217	—	—	1	Ballen	Brandsohlenleder —	26	217	Straßburg	Reichsbahn	
218	—	—	1	Kiste	ansch. Chemikalien —	30	218	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
219	—	—	1	Bund	2 hölz. Kontorstühle —	13	219	Mannheim Z.	Direktion Mainz	neu.
220	—	—	1	Reisekorb	Damengarderobe —	34	220	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
221	—	—	1	Wagen	9 Dezimalwagenteile	560	221	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Mg. 16145.
222	—	—	1	—	eis. Doppelrad —	16	222	Rombschin	K. E.-D. Bromberg	
223	—	—	1	Stück	Eisen —	25	223	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
224	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	60	224	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
225	—	—	2	Bund	Eisenrohre —	86	225	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
226	—	—	1	„	Eisenrohr —	44,5	226	Holzminden	„	
227	—	—	1	—	Eisenrohr —	7	227	Duisburg	K. E.-D. Essen	m. Flanschen.
228	—	—	1	Sack	grüne Erbsen —	60	228	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
229	—	—	3	Fässer	leer —	93	229	Frkfrt. a/M. H.-Bf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
230	—	—	1	eis. Faß	leer —	69	230	Münden i. H.	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inha	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
231	—	—	1	Faß	gefüllt —	125	231	Freudenstadt Stbf.	Württemberg. Stsb.	
232	—	—	1	„	leer —	9	232	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	—	1	—	Ferkelkiste, leer —	12	233	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
234	—	—	1	Stange	Flacheisen —	45	234	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	5 m lang.
235	—	—	1	—	hölz. Fußgestell —	—	235	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	Gepäck. 1)
236	—	—	1	Pack	Gardinenstangen —	4,5	236	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
237	—	—	1	Karton	Gartenlaube —	16	237	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
238	—	—	2	—	Gasrohre —	35	238	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
239	—	—	1	Bund	5 Gasrohre —	17	239			
240	—	—	1	Geflügelkorb	leer —	10	240	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
241	—	—	1	—	Glasballon, leer —	6	241	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
242	—	—	1	Hobbok	Glaserkitt —	12	242	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
243	—	—	1	Bund	Glasflaschen —	6	243	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
244	—	—	1	Kiste	ansch. Glasw. —	41	244	Simmern	Direktion Mainz	
245	—	—	1	—	Gußbecken —	4	245	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
246	—	—	3	Stück	Gußeisen —	18	246	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
247	—	—	1	—	Gußeisenstück —	23	247	Ruhrort Rh.	„	
248	—	—	1	—	Hase —	4,5	248	Dresden	Sächsische Stsb.	
249	—	—	1	Korb	3 Holl. u. 3 Edamer Käse	30	249	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
250	—	—	1	Pack	Holzleisten —	5	250	Unna	„	
251	—	—	9	Stück	Holzschuhe —	6	251	Geestemünde*)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinland.
252	—	—	1	Bund	2 Holzstühle —	10	252	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	mit Rohrgeflecht.
253	—	—	1	in Papier	Holzuntersatz —	—	253	Buer	K. E.-D. Essen	für Schaukelpferd.
254	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	19	254	Braubach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	—	—	1	„	Kaffee —	25	255	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
256	—	—	1	„	Kartoffelsäcke —	22	256	Bochum N.	„	
257	—	—	1	Pack	25 Kartoffelsäcke —	32	257	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
258	—	—	1	„	gebrauchte Kartoffelsäcke	20	258	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
259	—	—	1	—	Kinderbettstelle —	8	259	Neuß	K. E.-D. Cöln	(aus Rohr) in Papier.
260	—	—	1	Pack	2 Kindersessel —	5	260			
261	—	—	1	„	2 Kindertische —	15	261	Bremerhaven*)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinland.
262	—	—	1	Verschlag	weiß gestr. Kleiderschrank	65	262	Schalke	K. E.-D. Essen	
263	—	—	3	—	Knierohre —	8,5	263	Bochum S.	„	
264	—	—	9	Körbe	leer —	15	264	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	Korbfl.	gefüllt —	11,5	265	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
266	—	—	1	„	leer —	11	266	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
267	—	—	1	—	alte Kurbel —	3	267	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
268	—	—	1	—	eis. Lampenkugel —	7	268	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
269	—	—	4	Päckchen	Laubsägen —	0,2	269	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	1	Ballen	fertige Lederschuhschäfte	38,5	270	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	Sack	Lumpen —	101	271	Haaren	K. E.-D. Cöln	
272	—	—	1	Ballen	Majoran —	13	272	Mainz	Direktion Mainz	
273	—	—	1	Sack	Malzkaffee —	50	273	Essen H.	K. E.-D. Essen	
274	—	—	2	—	Schmalz- und 1 Margarinefaß, leer	90	274	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
275	—	—	1	Korb	Maschinenteile (Ventile)	58	275	Herzogenrath	K. E.-D. Cöln	
276	—	—	1	—	gußeis. Maschinenteil	7	276	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
277	—	—	2	—	Milchkannen, leer —	12	277	Plauen ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
278	—	—	1	—	Nietendüpper —	14	278	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
279	—	—	1	Pack	Nieten —	2,5	279	Osterfeld-S.	„	
280	—	—	1	Verschlag	eiserner Ofen —	152	280	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
281	—	—	1	Ring	4 Ofenknierohre —	4,5	281	Gera	„	
282	—	—	1	Bund	10 Ofenschieber —	6,5	282	Stade	K. E.-D. Altona	
283	—	—	1	Pack	8 Teile eines fertiggegerbten Pferdefelles	7	283	Recklinghausen Br.	K. E.-D. Essen	
284	—	—	1	Kiste	Pflaumen —	27	284	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
285	—	—	2	—	Pflugschare —	5	285	Braunschweig W.	Braunschw. Land.-E.	
286	—	—	1	Paket*)	Pflugschrauben —	10,5	286	Osnabrück	K. E.-D. Münster	*) in grauem Packpapier.
287	—	—	1	—	eis. Platte, gerippt —	45	287	Straßburg i/Els.	Reichsbahn	88 × 110 cm.
288	—	—	1	Kiste	weiß emaill. Platten	32	288	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	ansch. zum Gasherd.
289	—	—	1	Pack	roter Plüsch —	0,5	289	Altona	K. E.-D. Altona	2)
290	—	—	1	—	grüner Privatplan —	50	290	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
291	—	—	1	—	Privatviehgitter —	?	291	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
292	—	—	1	Stange	Rundeisen —	26	292	Vreden	Westf. Land.-Eisenb.	7 m lang.
293	—	—	1	Reisekorb	—	14	293	Segeberg	K. E.-D. Altona	Gepäck.
294	—	—	1	„	gefüllt —	39	294	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	

1) Mit Drillichhose, für Theaterzwecke.
2) 2 große und 5 kleinere Stücke Plüsch, anscheinend Teile einer Portiere.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
295	—	—	1	—	Reisekorb, leer —	3,5	295	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	—	Reisekorb, leer —	10	296	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
297	—	—	3	Block	Roheisen —	72	297	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
298	—	—	1	Bund	2 Wiener Rohrstühle	7	298	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	[1]
299		—	1	Gestell	5 Büchsen Rollmöpse	21	299	Posen	K. E.-D. Posen	
300	—	—	1	Ballen	Sackband —	10	300	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
301	—	—	1	Sack	neue Säcke —	35	301	Rethen	K. E.-D. Hannover	
302	—	—	1	Ballen	Säcke —	43	302	Dobrilugk=Kirchhain	K. E.-D. Halle a/S.	
303	—	—	3	Pack	alte Säcke —	84	303	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
304	—	—	1	„	gebr. Säcke —	40	304	Bentschen	K. E.-D. Posen	
305	—	—	1	—	hölz. Sackkarre —	37	305	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
306	—	—	1	Korbfl.	Säure —	43	306	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
307	—	—	1	Ballen	5 Schaffelle —	9	307	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	[2]
308	—	—	1	Pack	11 unbearbeitete Schaufeln	22	308	Apen	Oldenburgische Stsb.	bez.: v. Haspe
309	—	—	2	Bund	Schilfrohrdecken —	16	309	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	1	—	Schraubstock, alt —	34,5	310	Milspe=Thal	„	
311	—	—	5	—	eis. Spitzhacken —	30	311	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
312	—	—	1	Stab	Stahl —	28	312	Offenburg	Badische Stsb.	
313	—	—	3	Bund	Stahl —	139	313	Cöln=Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
314	—	—	1	Pack	Stahl —	37	314	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
315	—	—	3	Stäbe	Stahl —	25	315	Düsseldorf=Bilk	„	
316	—	—	1	—	eis. Stange —	8	316	Winterswyk	K. E.-D. Essen	m. 2 Flanschen.
317	—	—	1	Bund	4 gedrehte Tischfüße	7	317	Soest	K. E.-D. Cassel	
318	—	—	1	—	Tischschublade —	2	318	Eilgut Duisburg	K. E.-D. Essen	graugelb gestr.
319	—	—	1	Bund	4 gußeis. Töpfe —	12	319	Bochum S.	„	
320	—	—	1	Kiste	Tonsteine —	66	320	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
321	—	—	1	—	eis. Torflügel —	154	321	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
322	—	—	1	in Leinen	4 Verbindungsstücke	20	322	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	m. Schrauben.
323	—	—	1	Kiste	Vorhängeschlösser —	53	323	Duisburg	K. E.-D. Essen	[3]
324	—	—	2	—	Vorsatzgitter —	?	324	Potsdam	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
325	—	—	1	Ballen	2 Rollen Wachstuch —	12	325	Speldorf	K. E.-D. Essen	
326	—	—	1	—	Waffeleisen —	10	326	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
327	—	—	1	—	Wagendecke, 7,8 m lang	41	327	Speldorf	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
328	—	—	1	—	hölz. Wagendeichsel	8	328	Posen	K. E.-D. Posen	rot u. schwarz lackiert.
329	—	—	1	—	Walze aus Eisen —	6	329	Straubing	Bayerische Stsb.	
330	—	—	1	—	hölz. Wanne —	10	330	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
331	—	—	1	Reisekorb	Wäsche, S. u. H. S.	61	331	Dessau	„	Gepäck.
332	—	—	1	Bund	8 Wäschestützen —	8	332	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
333	—	—	1	—	Waschkessel —	6	333	Stolberg Rh.	K. E.-D. Cöln	v. Blech.
334	—	—	1	Pack	3 neue Waschkörbe	5	334	Essen H.	K. E.-D. Essen	
335	—	—	1	Verschl.	Wasserkasten mit vernickeltem Rand u. Deckel	5	335	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
336	—	—	1	—	Weidenkorb, leer —	4	336	„	„	
337	—	—	1	Pack	6 Weidenkörbe —	28	337	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
338	—	—	1	Bund	6 Zinkeimer —	6	338	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	

[1] Fabrik: Fuchs & Freund, Bielitz (Austria).
[2] Gestempelt: E. G. 50 Schn. 1 Gipsleder.
[3] Altes Zeichen: J. R. G. 6327 Wiesbaden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 8. | 28. Januar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Nochmals § 21 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Vom Referendar **Hans Neumann**-Breslau.

„§ 21 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung" ist schon einmal die Überschrift einer in dieser Zeitung (Nr 41 Jahrg. 1902) erschienenen Abhandlung gewesen. Darin untersuchte Regierungsrat Holzbecher an der Hand zweier praktischer Fälle, ob die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 eine genügende Handhabe zur Verwirklichung der mit dem § 21 verfolgten Zwecke bietet. Auf Grund der Motive dieses Gesetzes (Vorlage des Reichskanzlers an den Bundesrat Nr 114 Session 1899, betr. Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Begründung) kommt der Verfasser zwar zu einem bejahenden Ergebnis, muß aber zugleich die Tatsache feststellen, daß die Gerichtspraxis in den von ihm erörterten Fällen sich auf einen seiner Auffassung entgegengesetzten Standpunkt gestellt hat. Er schließt mit den Worten:

> „Es bleibt abzuwarten, ob die Gerichte an der m. E. unrichtigen Auslegung des Abs. 2 § 21 Eisenb.-Verk.-Ordn. festhalten werden. Sollte dies wider Erwarten der Fall sein, so müßte allerdings ein anderer Wortlaut der Verkehrsordnung gewählt werden, der jeden Zweifel ausschließt."

Auch die Gerichtspraxis der neueren Zeit scheint zu keinen befriedigenderen Ausblicken führen zu wollen.

Aus ihr sei ein in die jüngste Zeit fallendes Erkenntnis angeführt, das — in der Sachlage von den Holzbecherschen Fällen abweichend — die praktischen Folgerungen, zu denen die von den Gerichten vertretene Auffassung führen kann und muß, am schärfsten beleuchtet. Dabei sei zugleich die Frage geprüft, ob nicht der bloße Wortlaut der Eisenbahn-Verkehrsordnung ohne Rücksicht auf Motive u. dgl. zur Rechtfertigung der von der Eisenbahn vertretenen, allein den Bedürfnissen der Praxis gerecht werdenden Auslegung genügt. Denn erst dann wird man ein Abänderungsbedürfnis unbedingt anerkennen müssen, wenn ein Gesetz die ihm gewordene Auslegung nicht aus sich selbst, aus seinem Wortlaut heraus begründen läßt.

Wir kommen nun zur Darstellung des uns beschäftigenden Falles:

Ein Kaufmann begleitete seine Frau und seine vier Kinder, die eine Erholungsreise an die See antreten sollten, auf den Bahnhof. Dort angelangt, eilte er mit einem Gepäckträger den Seinigen voraus an den bereitstehenden Zug, stieg in ein leeres Abteil, legte das Gepäck hinein und wartete in jenem auf das Nachkommen seiner Familie. Ehe diese jedoch an den Zug herangekommen waren, kam der Stationsvorsteher und forderte den Familienvater auf, das Abteil zu verlassen, weil es anderweitig reserviert wäre. Der Kaufmann weigerte sich, den Zug zu verlassen. Als der Stationsvorsteher nach mehreren vergeblichen Aufforderungen drohte, ihn von der Fahrt auszuschließen, erklärte er lächelnd, er besäße überhaupt gar keine Fahrkarte, sondern nur eine Bahnsteigkarte, und habe niemals beabsichtigt, mitzufahren! Schließlich gelang es dem Stationsvorsteher durch wiederholte, energische Aufforderungen sowie dadurch, daß er das Gepäck von Bahnarbeitern aus dem Abteil wieder herausnehmen und in ein anderes legen ließ, den Kaufmann zu bewegen, seinen Platz aufzugeben, aus dem Zuge herauszusteigen und seine Familie in dem anderen, ihm zugewiesenen Abteil unterzubringen.

Auf Grund dieses Tatbestandes forderte der Eisenbahnfiskus unter Berufung auf § 21 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 von dem Kaufmann Zahlung von 6 ℳ und ging, als sie nicht erlangt werden konnte, dieserhalb im Klagewege gegen ihn vor.

In dem — noch nicht ausgetragenen — Prozesse wurde die Eisenbahn mit ihrer Klage von dem Richter erster Instanz

kostenpflichtig abgewiesen, weil die Bestimmung des § 21 Abs. 2 a. a. O. nur auf Reisende Anwendung fände, nicht auch auf Personen, „die, ohne die Absicht zu reisen zu haben, ihr zuwiderhandeln".

Aus dieser Urteilsbegründung, die die Machtlosigkeit der Eisenbahnbehörde zum mindesten für den Weg des Zivilprozesses feststellt, wird jeder Laie eine Empfehlung des Verfahrens unseres Kaufmanns herauslesen. Denn es ist unzweifelhaft sehr angenehm, ein möglichst leeres Abteil für sich zu haben, und die Verwicklung, daß man zufällig ein bereits reserviertes Abteil belegen läßt, sodaß die Bahnbeamten aufmerksam werden und der Belegende sich durch Widersetzlichkeiten diesen gegenüber strafbar macht, ist in der Regel nicht zu befürchten. Wohin soll aber eine derartige Rechtsanschauung führen! Danach wäre es, um ein krasses Beispiel zu nehmen, durchaus angängig, daß die Freunde oder Verwandten eines Reisenden sich zu ihm in sein Abteil begeben und bis zum letzten Augenblick darin verweilen, sodaß es gefüllt erscheint und deshalb andere Reisende nicht zusteigen. Der wegreisende Freund erlangt auf diese Weise, ohne dafür bezahlt zu haben, ein ganzes Abteil für sich allein. Die Geschädigten sind natürlich die übrigen Reisenden und die Bahnbeamten. Jene müssen sich in stark besetzten oder vielleicht gar überfüllten Abteilen behelfen, und diese haben bei der Unterbringung des Publikums die doppelte Arbeit gehabt.

So schroff dieses Beispiel vielleicht erscheinen mag, so häufig sind Fälle ganz ähnlicher Art. Man kann auch nicht dagegen einwenden, daß die miteingestiegenen Freunde doch verpflichtet seien, zur Vermeidung der im § 123 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich angedrohten Strafe das Abteil zu räumen. Der angezogene § 123 macht für derartige Fälle — da ein „widerrechtliches Eindringen" wohl nicht angenommen werden kann — die Verwirkung der Strafe von der Nichtbeachtung einer „Aufforderung des Berechtigten", sich zu entfernen, abhängig. Die Bahnbeamten als die hier in Betracht kommenden „Berechtigten" würden sich zu einer solchen Aufforderung aber doch nur veranlaßt sehen, wenn sie wüßten, daß die Miteingestiegenen nicht mitfahren wollen. Woran aber sollen sie angesichts der heutigen Fahrkartenkontrolle die Reisenden- oder Nichtreisenden-Eigenschaft des einzelnen erkennen?!

Es handelt sich also bei der Prüfung der Frage, ob § 21 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung auf den Fall unseres Kaufmanns anwendbar ist oder nicht, um eine Angelegenheit von sehr erheblicher praktischer Bedeutung. Wenn diese Prüfung die Richtigkeit der in dem erstinstanzlichen Urteil vertretenen Auffassung ergibt, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Fassung des § 21 Abs. 2 einer Änderung bedarf.

Eine Auslegung des § 21 in seiner neuen Fassung ist — wenigstens im technisch-juristischen Sinne — bisher nur in dem oben erwähnten Aufsatz versucht. Es sind allerdings bereits auch zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 Kommentare erschienen (Eger, Gerstner, Gorden), sie enthalten aber keine eigentliche Auslegung des in Rede stehenden Paragraphen; sie begnügen sich vielmehr im wesentlichen mit der Feststellung der Tatsache einer Abänderung des Wortlautes der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 (vergl. insbesondere Gorden, Breslau, J. U. Kerns Verlag, 1900).

Das Verständnis dafür, was durch den jetzigen § 21 Abs. 2 für Fälle der geschilderten Art bestimmt werden sollte, ergibt sich aus einer Gegenüberstellung des alten und des neuen Wortlautes.

In der Verkehrsordnung von 1892 heißt es:

„der Reisende, welcher ohne gültige Fahrkarte betroffen wird, ..."

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung von 1899 sagt dagegen:

„Wer ohne gültige Fahrkarte im Zuge Platz nimmt."

Bis zum 1. Januar 1900, dem Tage des Inkrafttretens der Eisenbahn-Verkehrsordnung von 1899, mußte demnach unser Kaufmann zunächst ein Reisender sein, wenn er den Bestimmungen des § 21 Abs. 2 unterliegen sollte. Er mußte also entweder selbst die Absicht gehabt haben, zu reisen, oder doch wenigstens sich einen solchen Anschein gegeben haben, daß man ihn für einen Reisenden halten mußte. Anderseits genügte, daß er ohne gültige Fahrkarte betroffen wurde; das Wo, ob z. B. im Zuge oder auf dem Bahnsteig, war dabei ebenso gleichgültig wie das Wie, z. B. stehend, sitzend oder liegend, Gepäck einladend oder warme Würstchen kaufend.

Hiernach leuchtet ein, daß § 21 Abs. 2 in seiner alten Fassung für die Auffassung des Richters spricht.

Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung verlangt aber nicht mehr die Reisendeneigenschaft, denn sie sagt wer, d. h. jeder! Sie setzt jedoch ein Platznehmen im Zuge voraus. Danach kann es nicht zweifelhaft sein, daß unser Kaufmann, da er unter wer fällt, zur Zahlung der angedrohten 6 ℳ verpflichtet ist, sobald er im Zuge Platz genommen hat. Meint das Gesetz mit dieser seiner Ausdrucksweise, daß der Kaufmann sich in dem Abteil, das er bestiegen hat, niedergesetzt haben muß?

Zwar braucht man in diesem Sinne die Redensart: „Bitte, nehmen Sie Platz!" Diese geschraubte Sprechweise des Geschäftstones kann aber unmöglich die eines Gesetzes sein, zu dessen Wesen eine klare und einfache Sprache gehört. Es ist daher nicht anzunehmen, daß der Gesetzgeber den Ausdruck „Platz nehmen" statt des prägnanten und gut deutschen Wortes „sich setzen" wählte, wenn er letzteres meinte. „Platz nehmen" ist der weitere Begriff; indem der Gesetzgeber ihn gebrauchte, wollte er eine größere Anzahl Fälle treffen, als mit „sich setzen" möglich war. Gegenüber der alten Fassung stellt „Platz nehmen" sich anderseits als der engere Begriff dar. Denn einmal wird dadurch nicht mehr derjenige getroffen, der sich nicht im Zuge, sondern z. B. bloß auf dem Bahnsteig befindet, und zweitens setzt „Platz genommen haben" eine weitergehende Tätigkeit voraus, als ein „Betroffen werden". Letzteres gibt den objektiven Befund an, während in ersterem noch ein subjektiver Vorgang zum Ausdruck kommt. Dieser hat sich dann noch nicht abgespielt, wenn jemand in ein Abteil gestiegen ist, um darin Gepäckstücke unterzubringen. Hier befindet er sich zwar im Augenblick auf einem Platze des Zuges, aber er hat diesen Platz nicht „genommen", denn ihm fehlt der Wille, ihn um seiner, des Platzes, selbst willen zu behaupten. Sein Verweilen im Abteil bezweckt nur das Unterbringen des Gepäcks und steht mit dem Platz, den seine Person dabei innehat, nur in diesem Zusammenhang.

Wenn aber jemand, nachdem er in einen Zug gestiegen ist, irgendwie zum Ausdruck bringt, daß er den so von seiner Person besetzten Platz um dessen Eigenschaft als eines Raumes zum Mitfahren willen behaupten will — und sei es auch nur auf Minuten —, dann hat er im Zuge „Platz genommen".

In dieser Lage aber befindet sich unser Kaufmann. Er hat ein Abteil des Zuges bestiegen und sich geweigert, den dadurch von ihm besetzten Platz zu verlassen. Damit hat er zum Ausdruck gebracht, daß er diesen Platz als Raum zum Mitfahren, nämlich für seine Familie, behaupten wollte. Er ist mithin gemäß § 21 Abs. 2 neuer Fassung verpflichtet, 6 ℳ an den Eisenbahnfiskus zu entrichten.

Die Gründe des Urteils erster Instanz gehen auf unsere Beweisführung nur insoweit ein, als sie bestreiten, daß die neue Fassung des § 21 Abs. 2 nicht mehr die Reisendeneigenschaft verlangt.

Sie führen aus:

„Nach der Stellung des § 21 in der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 wie auch nach der Fassung dieser Vorschrift nimmt das Gericht an, daß nur Reisende der Strafe dieser Bestimmung unterliegen, nicht auch Personen, die, ohne die Absicht zu reisen zu haben, ihr zuwiderhandeln.

Die Verkehrsordnung zerfällt in eine Reihe von Abschnitten, unter denen sich auch ein Abschnitt ‚Allgemeine Bestimmungen' befindet. Nicht unter diesem, sondern unter

dem die Überschrift ‚Beförderung von Personen' tragenden Abschnitt ist die Vorschrift des § 21 aber enthalten. Der § 21 beginnt in dem hier in Frage kommenden zweiten Absatz mit: ‚Wer ohne gültige Fahrkarte im Zuge Platz nimmt', fährt jedoch im dritten Satz dieses Absatzes fort: ‚Derjenige Reisende jedoch, welcher . . .' Das läßt nur den bezeichneten Schluß zu.

Die Tatsache, daß der § 21 der alten Verkehrsordnung die fragliche Vorschrift dahin formulierte: ‚Der Reisende, welcher . . . . betroffen wird' und daß die jetzt geltende Verkehrsordnung diese Vorschrift in: ‚Wer . . . . . Platz nimmt' umgeändert hat, kann eine zuverlässige Bestätigung der gegenteiligen Auffassung nicht bilden."

Diese Ausführungen können als stichhaltig nicht anerkannt werden.

Aus der Stellung der in Betracht kommenden Bestimmung in dem Abschnitte „Beförderung von Personen" ergibt sich durchaus nicht als logische Folgerung, daß in diesem Abschnitte auch nur von Personen gesprochen werden könnte, die befördert werden wollen, d. h. von Reisenden. Vielmehr rechtfertigt sich diese Stellung schon allein durch die oben dargelegten Beziehungen zwischen Personen von dem Schlage unseres Kaufmanns und den Reisenden zur Genüge.

Ebenso willkürlich erscheint es, daraus, daß der Gesetzgeber im Verlaufe des § 21 Abs. 2 von Reisenden spricht, zu schließen, er habe auch vorher Reisende gemeint, wenn er wer sagt. Ein Blick auf den Inhalt des mit „Derjenige Reisende jedoch" eingeleiteten Satzes lehrt, daß hier überhaupt nur Reisende in Betracht kommen können. Der Satz lautet:

„Derjenige Reisende jedoch, welcher unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 *M*, keinesfalls jedoch mehr als den doppelten Fahrpreis zu zahlen. In allen Fällen ist dem Reisenden eine Zuschlagskarte oder sonstige Bescheinigung zu verabfolgen."

Damit ist der innere Grund dafür ohne weiteres klar, weshalb an dieser Stelle die alte Fassung nicht geändert, sondern die Bezeichnung „Reisender" beibehalten ist.

Überdies hieße es dem Gesetzgeber jede Befähigung zu seinem Amte absprechen, wollte man ihm zutrauen, daß er den Wortlaut eines geltenden Gesetzes änderte, ohne zugleich eine Änderung des Sinnes herbeiführen zu wollen. Das wäre doch nur denkbar, wenn die alte Fassung mißverständlich oder undeutsch gewesen wäre. Hiervon kann aber in unserem Falle nicht die Rede sein. Vielmehr würde der Gesetzgeber — wollte man sich der in den Urteilsgründen ausgesprochenen Ansicht anschließen — an die Stelle eines einfachen und durchaus klaren Wortlautes einen mißverständlichen gesetzt haben, indem er für Reisender die mehrdeutige Bezeichnung wer einführte. Das ist nicht anzunehmen.

Die Streckenblockung in Baden.*)

Von **A. Blum**, Regierungsbaumeister in Heidelberg.

A. Allgemeines.

A. a. Die Bedeutung des Fahrens in Raumabstand für die Sicherung des Zugverkehrs.

Seit der Zeit, da man in Baden begann, die betriebsreichsten Bahnhöfe mit Stellwerksanlagen auszubauen, um insbesondere die Gefahr der falschen Weichenstellung zu beseitigen und gleichzeitig unzulässige Fahrten gegenseitig auszuschließen, hat sich bei der durch den stets zunehmenden Verkehr hervorgerufenen wachsenden Inanspruchnahme der Bahnhofsanlagen immer mehr die Notwendigkeit gezeigt, die zwangsweisen Sicherungsanlagen nicht nur auf die Bahnhöfe zu beschränken, sondern auch auf den ganzen Bereich der Bahnlinie auszudehnen, damit der Zugverkehr in seinem ganzen Umfange in gleichem Maße geschützt sei. Denn, wenn auch dafür Sorge getragen war, daß die Fahrten innerhalb des Bahnhofs gegen die besagten Gefahren mehr örtlicher Natur gesichert waren, so hatte man doch immer noch mit einer außerhalb des Bahnhofsgebietes liegenden Betriebsgefahr zu rechnen, die darin besteht, daß ein Zug von der freien Strecke her zu früh, also auf ein noch besetztes Gleis eingelassen wird, oder umgekehrt, daß ein Zug in die freie Strecke abgelassen wird, bevor der voraufgefahrene Zug endgültig in der nächsten Station angekommen ist. Es ist also die Forderung des unbedingten Fahrens in Raumabstand, deren Erfüllung gewährleistet sein muß, wenn von einer gleichheitlichen Sicherung des ganzen Zugverkehrs die Rede sein soll, und es ist selbstverständlich, daß hierfür die bisher angewendeten Einrichtungen und Hilfsmittel nicht genügen konnten. Sollte nämlich ein Ein- oder Ausfahrtsignal eines Bahnhofs oder das Zwischensignal auf der freien Strecke, von deren Stellung allein die Regelung der geschlossenen Zugfahrt abhängt, gezogen werden, so mußte sich der den Fahrdienst leitende Beamte bei seiner Entscheidung über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit einer Fahrt lediglich auf die Mitteilung verlassen, welche ihm von der benachbarten Fahrdienst- oder Signalstelle über die bereits erfolgte oder nicht erfolgte Ankunft des vorherigen Zuges auf telegraphischem Wege gemacht wurde. Bei dieser Art der Verständigung ist natürlich jeder in der Einrichtung selbst liegende Zwang ausgeschlossen, sodaß die größte Fehlerquelle gerade für denjenigen Teil der Betriebsregelung bestand, welcher von der weitgehendsten Bedeutung für die allgemeine Sicherheit des Betriebs ist. Denn während die Sicherheit des Betriebs innerhalb eines Bahnhofs schon deshalb eine erhöhte ist, weil sich die fahrdienstliche Leitung an Ort und Stelle und in einer Hand befindet, entscheiden über die Fahrten auf der freien Strecke zwei verschiedene und dazu noch außerhalb derselben liegende Fahrdienststellen. Soll deshalb die Sicherung des Zugverkehrs auf der freien Strecke eine mindestens ebenso große sein, wie innerhalb des Bahnhofs, so kann zwar das Bestreben nicht dahin gehen, für diese Teile der Bahnlinie besondere, innerhalb ihrer Erstreckung liegende Fahrdienststellen zu schaffen, wohl aber muß der Zusammenhang zwischen den benachbarten Bahnhöfen nach dem Ziele hin ausgestaltet werden, daß die Stellung der aufeinanderfolgenden Signale eine zwangsweise ist, das verfrühte Ablassen oder Annehmen eines Zuges also auch ausgeschlossen ist, selbst wenn der eine oder andere der mitwirkenden Fahrdienstbeamten glaubt, die betreffende Zugfahrt erfolgen lassen zu können. Denn nur dann, wenn die unbedingte Wahrung des Raumabstandes auf der ganzen Bahnlinie in gleicher Weise gesichert ist, können auch die Sicherungsanlagen innerhalb des Bahnhofs ihren Zweck erfüllen. Je bedeutender der Verkehr, je dichter also die Zugfolge und umsomehr infolgedessen eine Bahnhofsanlage beansprucht ist, desto höhere Bedeutung gewinnt das Fahren in Raumabstand. Da man nun in Baden während des letzten Jahrzehnts in steigendem Maße mit diesen Verhältnissen zu rechnen hatte, so hat hier der vollständige Ausbau des Sicherungswesens eine rasche Förderung erfahren, wobei die Sicherung des Fahrens in Raumabstand seiner Bedeutung entsprechend den obersten leitenden Gesichtspunkt bildete.

A. b. Die grundlegenden Erfordernisse für das Fahren in Raumabstand.

Die hauptsächlichste, gewissermaßen einzige Bedingung für die Sicherung des Fahrens in Raumabstand besteht darin, daß die nächste für sich abgegrenzte Gleisstrecke frei ist. Aus diesem Erfordernisse ergeben sich für Station und freie Strecke insofern verschiedene Folgerungen, als ein Bahnhof je nach seiner Ausgestaltung mehrere Züge nacheinander aufnehmen kann, während sich auf der freien Strecke innerhalb der abgrenzenden Signale niemals mehr als ein einziger Zug befinden darf. Für die Wahrung des Raumabstandes auf der freien Strecke ist deshalb die Forderung, daß vor Einfahrt eines Zuges in diese der vorhergefahrene die Strecke bereits vollständig verlassen haben muß, nicht dehnbar und je nach den örtlichen Verhältnissen auf verschiedene Weise erfüllbar, sondern rein eindeutig. Vom Standpunkte der Streckensicherung ist es deshalb vollständig ausreichend, daß das Ausfahrtsignal einer Station nicht vorzeitig freigegeben wird.

Soll hingegen ein Zug in eine Gleisstrecke innerhalb des Bahnhofs einfahren, so ist nicht unbedingt erforderlich, daß der

---

*) Den Ausführungen des Herrn Blum geben wir, wenngleich über den Gegenstand wiederholt von uns berichtet ist, in ihrer zusammenhängenden und allgemeinverständlichen Darstellung bei der großen Bedeutung dieser Fragen gern Raum.
Die Schriftl.

vorhereingefahrene Zug bereits in der nächstvorliegenden, also gegebenenfalls in der jenseits des Bahnhofs anschließenden Strecke angelangt ist oder den Bahnhof überhaupt verlassen hat, vielmehr reicht es für die Sicherung des einzulassenden Zuges hin, wenn nur das zu befahrende Gleis frei ist, was auch der Fall ist, wenn der vorherige Zug sich auf einem anderen Bahnhofsgleise befindet. Es ist aus diesem Grunde die Möglichkeit zulässig, daß ein Bahnhof mehrere Züge nacheinander aufnimmt, sofern sie nur auf verschiedene Gleise geleitet werden können. Auf jeden Fall aber muß, da sich die Signale im Ruhezustand in der Haltlage befinden, die Bedingung erfüllt sein, daß die Einfahrt auf irgend ein Gleis nur freigegeben wird, wenn der Zug, welcher zuvor das Gleis besetzt gehalten hat, den Bahnhof überhaupt oder sonstwie das Gleis verlassen hat und das zugehörende Ausfahrtsignal wieder auf Halt gestellt worden ist. Demnach muß vom Standpunkte der Stationssicherung aus nur das Einfahrtsignal einer bestimmten Bedingung unterliegen, nämlich der, daß es nur bei geschlossenem Ausfahrtsignal desselben Gleises gezogen werden kann, während mit Rücksicht auf die Sicherheit innerhalb der Station und insbesondere auf die Wahrung des Raumabstandes daselbst das Ausfahrtsignal immer freigegeben werden kann.

In Baden nennt man diese Abhängigkeit zwischen Einfahrt und Ausfahrt eines Bahnhofs die Bedingung der Fahrstraßenreihenfolge, welche auch in den Stationsblockapparaten mechanisch durchgeführt wird.

Aus dieser Auffassung eines Bahnhofs als mehr oder minder weites Aufnahmegebiet, in welchem zugleich Züge beginnen und endigen können, ergibt sich die Unmöglichkeit, die starre Bedingung der Streckenblockung auf die Bahnhöfe anzuwenden und dementsprechend die Streckenblockeinrichtung selbst durch diese hindurchzuführen; vielmehr muß diese Einrichtung ausschließlich auf die freie Strecke beschränkt bleiben. Um aber auch innerhalb der Bahnhöfe die Vorteile nicht zu entbehren, welche eine zuverlässige Sicherung des Fahrens in Raumabstand bietet, hat man, wie schon angedeutet, auf den badischen Bahnhöfen die „Stationsblockapparate mit Fahrstraßenreihenfolge“ zur Einführung gebracht, sodaß durch das Zusammenwirken der in der Aufeinanderfolge regelmäßig abwechselnden Steckenblockeinrichtung und Stationsblockung eine ununterbrochene Kette konstruktiver Anordnungen geschaffen ist, deren Wirkungsweise bei richtiger Betätigung die Wahrung der Bedingungen des Raumabstandes sichert.

Welche Aufgabe unter diesem Gesichtspunkte dem Streckenblock und welche dem Stationsblock hauptsächlich zufällt, geht aus den dargelegten Erfordernissen hervor:

Da die Streckenblockeinrichtung den Raumabstand auf der freien Strecke zu sichern hat, so hat diese vornehmlich den Zweck, ein vorzeitiges Freigeben eines Bahnhofausfahrtsignals zu verhindern, während der Stationsblockapparat mit Fahrstraßenreihenfolge genügend lange das Bahnhofeinfahrtsignal unter Verschluß zu halten hat.

Auf diese Weise ist erreicht, daß sämtliche Signale einer Bahnlinie in die erforderliche, aus dem Grundsatze des Fahrens in Raumabstand hervorgehende gegenseitige Abhängigkeit gebracht sind.

A. c. Die Ausgestaltung der Bahnlinie zur Regelung des Fahrens in Raumabstand.

Wie von mir an anderer Stelle*) ausführlich dargelegt, ergibt sich aus der regelmäßig abwechselnden Aufeinanderfolge von Bahnhöfen und freier Strecke eine Aufteilung der ganzen Bahnlinie in einzelne selbständige „Sicherungsabschnitte“, deren Ausdehnung zunächst durch die Bahnhofabschlußsignale — Einfahrt- und Ausfahrtsignale — abgegrenzt wird. Es ist nun aber für die geregelte Durchführung des Fahrens in Raumabstand nicht gleichgültig, wie groß diese einzelnen zwischen je zwei aufeinanderfolgenden Signalen liegenden Linienabschnitte sind, es ergeben sich vielmehr aus den Verhältnissen des Betriebes die unterste und oberste Grenze für die Längenausdehnung nach der in der genannten Abhandlung durchgeführten Berechnung. Da der Bahnhof im allgemeinen die Aufgabe hat, die Züge in sich aufzunehmen, so müssen Ein- und Ausfahrtsignal eines Bahnhofs oder der einzelnen Gleise desselben naturgemäß so weit voneinander entfernt stehen, daß auch der längste nach den Betriebsgrundsätzen zulässige Zug zwischen diesen aufgenommen werden kann, wobei zwischen Zugende und rückliegendem Signal noch eine bestimmte freie Deckungslänge gewahrt werden soll. In Baden sind für die größte Zuglänge 750 m und für den freien Deckungsabstand 50 m festgesetzt, sodaß die zusammenhängenden Einfahrt- und Ausfahrtgleise mindestens 800 m voneinander entfernt stehen müssen, auch wenn es die sonstige Bestimmung oder die Anordnung des Bahnhofs nicht erfordert.

*) Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1903, Heft 1, 2 u. 3, des Verfassers „Theoretische Grundzüge der Stellwerksanlagen“.

In sehr langgestreckten Bahnhöfen, wo sich das Einfahrt- und Ausfahrtsignal unverhältnismäßig weit von der eigentlichen Anhaltestelle der Züge befindet, oder wo sonstige Gründe, wie bessere und gesichertere Ausnutzung der Anlage, es als zweckmäßig erscheinen lassen, wird der ganze Bahnhof durch Zwischenschieben von Wiederholungseinfahrt- oder Wiederholungsausfahrtsignalen in mehrere, meist zwei selbstständige Teile getrennt. Diese Unterteilung ist natürlich nur zulässig, wenn jede Teillänge mindestens die Größe von 800 m besitzt.

Während für die Bahnhöfe hauptsächlich die geringstmögliche Entfernung der Signale in Betracht zu ziehen ist, muß für die freie Strecke die größte Länge berücksichtigt werden, welche für die geregelte Abwicklung des Zugverkehrs zugelassen werden kann. Hier muß im Gegensatz zu dem Mindestmaß der Signalentfernung, wobei die Länge der Züge grundlegend ist, mit der Länge der Zeit gerechnet werden, welche kursmäßig einem Zuge zur Verfügung steht, um in die nächste Sicherungsstrecke zu gelangen, d. h. mit demjenigen Zeitabstand, innerhalb dessen ein Zug nachfolgen soll. Je rascher demnach die Zugfolge auf einer Bahnlinie ist, desto kürzer müssen die zu durchfahrenden Streckenabschnitte sein.

In Baden wurde unter diesem Gesichtspunkte der Grundsatz aufgestellt, daß keine von Signal zu Signal reichende Strecke länger als 4 km sein soll. Größere Strecken — die oft bis zu 9 km reichen — werden durch Erstellung sogen. „Blockstationen“ in der Weise zerlegt, daß möglichst gleich große Teilstrecken mit einer Länge von 2 bis 4 km entstehen.

Die Blockstationen besitzen je ein besonderes Signal für jede Fahrrichtung, welche in ihrer Bestimmung den Zwischensignalen der Bahnhöfe entsprechen. Während indessen die letzteren in ihrer Ausgestaltung und mechanischen Behandlung, die später besprochen wird, der Gattung der Ausfahrtsignale zugezählt werden, auch wenn sie das Wiederholungssignal der Einfahrt darstellen, werden diese „Blocksignale“ als Einfahrtsignale aufgefaßt. Sie sollen demnach die Einfahrt in die vorliegende freie Teilstrecke decken und nicht die Ausfahrt aus der rückliegenden Strecke beherrschen, trotzdem letztere Auffassung die folgerichtigere sein dürfte, wie aus der späteren Betrachtung hervorgehen wird.

Zusammenfassend gelten demnach in Baden für die Ausgestaltung der Bahnlinie zur Regelung des Fahrens in Raumabstand folgende Grundsätze:

1. Die einzelnen, selbständige Sicherungs- oder Zugfolgestrecken darstellenden Abschnitte der Bahnlinie werden durch Signale abgegrenzt, welche nach ihrer Bestimmung und mechanischen Behandlung in Einfahrt- und Ausfahrtsignale unterschieden werden.

2. Die zulässige geringste Ausdehnung einer Sicherungs- oder Zugfolgestrecke beträgt entsprechend der größten Zuglänge 800 m, die zulässige größte Ausdehnung beträgt entsprechend dem geringsten Zeitabstand zweier sich folgender Züge 4 km.

3. Wo diese oberste Grenze nicht eingehalten werden kann oder sonstige Gründe es erfordern, sind durch Wiederholungssignale (in den Bahnhöfen) oder durch Blocksignale (auf der freien Strecke) Teilstrecken zu bilden, deren Länge den unter 1 und 2 enthaltenen Gesetzen entsprechen muß.

B. Gesamtanordnung und Wirkungsweise der Streckenblockeinrichtung.

B. a. Die Hauptbestandteile der Gesamtanordnung.

Nach den früheren Darlegungen muß zusammenfassend gesagt werden, daß die Streckenblockeinrichtung den Zweck hat, eine Ausfahrt aus dem Bahnhofe in die freie Strecke und bei Vorhandensein einer „Blockstation“ die Weiterfahrt in die nächste Zugfolgestrecke auf Grund der Signalstellung so lange zu verhindern, bis der voraufgefahrene Zug die zu befahrende Strecke vollständig verlassen hat. Diese Aufgabe, daß das Signal nicht zu früh gezogen wird, schließt das weitere Erfordernis in sich, daß das Ausfahrtsignal des Bahnhofes nach Vorbeifahrt des Zuges und ebenso das Blocksignal nach Weiterfahrt desselben unbedingt wieder in die Haltlage gebracht wird und darin zwangsweise solange festgelegt bleibt, bis die durch das betreffende Signal gedeckte Strecke von dem Zuge wieder vollständig verlassen ist. Liegt nun zwischen zwei Bahnhöfen eine ungeteilte freie Strecke, also eine solche, deren Anfang durch das Ausfahrtsignal des einen und deren Ende durch das Einfahrtsignal des anderen Bahnhofes gebildet wird, so besagen die Forderungen der Streckenblockung: 1. das Ausfahrtsignal darf erst gezogen werden, wenn die Strecke bis zum nächsten Einfahrtsignale frei ist, 2. das Ausfahrtsignal

muß sofort nach Vorbeifahrt des Zuges in die Haltlage gebracht werden, und 3. das Ausfahrtsignal muß solange auf Halt verbleiben, bis der Zug das Einfahrtsignal des nächsten Bahnhofes vollständig überfahren hat. Die Streckenblockeinrichtung erfüllt nun die Bedingungen 1 und 3, die sich gewissermaßen decken, dadurch, daß die das Ausfahrtsignal des einen Bahnhofes und die das Einfahrtsignal des anderen Bahnhofes bedienenden Stellen in zwangläufige Abhängigkeit von einander gebracht sind, während der unter 2 ausgesprochenen Bedingung durch besondere Ausgestaltung des Ausfahrtsignales selbst und der zugehörenden Stelleinrichtung entsprochen wird. Die Gesamtanordnung der Streckenblockeinrichtung zerfällt demnach örtlich in drei Hauptbestandteile:

1. in die zum Streckenanfang und dem Bahnhofsausfahrtsignal gehörende Einrichtung, das sogen. Streckenblockanfangsfeld;

2. in die zum Streckenende und dem Bahnhofseinfahrtsignal gehörende Einrichtung, das sogen. Streckenblockendfeld;

3. in die das Anfangs- und das Endfeld verbindende Einrichtung, im vorliegenden Falle die elektrische Fernstromschaltung.

Die bauliche Ausgestaltung des Streckenblockanfangs- und des Streckenblockendfeldes entspricht den oben dargelegten drei Forderungen der Streckenblockung. Danach müssen der Wirkungsweise nach zwei Hauptbestandteile der Gesamtanlage eines Anfangs- oder Endfeldes unterschieden werden, nämlich:

1. die Einrichtung für die zwangsweise Abhängigkeit zwischen Streckenblockanfangsfeld und Streckenblockendfeld, der Streckenblockapparat im engeren Sinn;

2. die Einrichtung für die richtige und rechtzeitige Signalstellung in jeder Lage, und zwar

a) für das Streckenblockanfangsfeld die mechanisch-elektrische Signalstelleinrichtung und

b) für das Streckenblockendfeld die rein mechanische Signalstelleinrichtung.

Ist nun aber die zwischen zwei benachbarten Bahnhöfen liegende Strecke nicht ein einheitlicher Linienabschnitt, sondern durch Blockstationen in einzelne Zugfolgestrecken abgeteilt, so kommt zu den örtlich zu unterscheidenden Hauptbestandteilen der Streckenblockeinrichtung noch für jede Blockstation ein Streckenblockzwischenfeld, dessen Einzelausgestaltung in den Grundzügen derjenigen des Streckenblockendfeldes entspricht, da das zugehörige Signal, wie aus dem früher Gesagten hervorgeht, als Einfahrtsignal aufzufassen ist.

Es sei hier vorausgeschickt, daß der gesamte Ausbau der in Baden zur Einführung gelangten Streckenblockung im großen und ganzen nach der bewährten Bauart Siemens & Halske erfolgt, welche indessen in einzelnen Teilen durch die Maschinenfabrik Bruchsal nach den von der Eisenbahnverwaltung gegebenen Gesichtspunkten eine besondere Ausbildung und Erweiterung erfahren hat, soweit es die in Baden bestehenden Stellwerksanlagen und die geltenden Betriebsgrundsätze für notwendig erscheinen ließen. Diese Abweichungen und Ergänzungen beziehen sich hauptsächlich auf die Signalstelleinrichtung des Streckenblockanfangsfeldes.

Bei der nachfolgenden Einzelbeschreibung wird jedoch auf diese Unterschiede gegenüber dem zugrunde gelegten System nicht hingewiesen werden, da es nur darauf ankommen soll, die Gesamtanordnung der in Baden eingeführten Streckenblockung darzulegen.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beschwerden beim Reichseisenbahnamt.** Gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim Reichseisenbahnamt im Jahre 1902: 59 Beschwerden eingelaufen. Davon beziehen sich 21 auf die Eisenbahn-Verkehrsordnung, 7 auf das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, 17 auf die Tarife, 4 auf den Fahrbetrieb und 10 auf andere Gegenstände. Das Reichseisenbahnamt hat von diesen Beschwerden 7 für begründet erachtet, 14 als unbegründet abgelehnt und 4 auf den Rechtsweg verwiesen. 34 Beschwerden sind den zuständigen Landesaufsichtsbehörden oder den Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung übergeben worden.

— **Herstellung von Feuerschutzanlagen auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Die Eisenbahndirektionen sind durch einen Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten veranlaßt worden, zu berichten, auf welchen Hauptbahnstrecken ihres Bezirks im Etatsjahre 1903 die Herstellung von Feuerschutzanlagen für Rechnung der im Etats-Extraordinarium zu diesem Zweck vorgesehenen Mittel für erforderlich erachtet wird.

— **Die Bestimmungen über die Untersuchung der Personen-, Post- und Gepäckwagen** sind von einem durch Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten eingesetzten besonderen Ausschusse einer Prüfung unterzogen, der jetzt einen Entwurf über die für diese Untersuchungen zu erlassenden Vorschriften und einzuhaltenden Fristen vorgelegt hat. Danach soll die Untersuchung der Wagen für Schnellzüge in Zeiträumen wiederholt werden, welche der Zurücklegung eines Weges von 30 000 km entsprechen; die Länge dieses Weges kann jedoch unter besonders günstigen Umständen bis zu 35 000 km ausgedehnt werden. Jedenfalls aber hat die Untersuchung spätestens innerhalb 6 Monaten zu erfolgen. Die Wagen für Personenzüge sind in Fristen zu untersuchen, die dem Durchlaufen eines Weges von 40 000 km entsprechen, dessen Länge jedoch unter besonders günstigen Umständen bis zu 45 000 km bemessen werden kann. Jedenfalls aber muß die Untersuchung spätestens nach 12 Monaten erfolgen. Die Wagenzüge müssen, soweit möglich, geschlossen im Betriebe verkehren und sind den Werkstätten ebenfalls geschlossen zuzuführen. Zugleich sind für die Führung der Laufregister und die Untersuchung der Wagen in den Werkstätten eingehende Bestimmungen vorgesehen. Der Entwurf ist zunächst den sämtlichen königlichen Eisenbahndirektionen zur gutachtlichen Äußerung zugegangen.

— **Ausführung rückständiger landmesserischer Arbeiten.** Diese behandelt ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, inhaltlich dessen jetzt übersehen werden kann, in welchen Zeiträumen und mit welchen Kräften die Arbeiten geleistet werden können. Der Erlaß geht davon aus, daß im allgemeinen im Laufe von höchstens sechs Jahren alle fehlenden Unterlagen, wenigstens für die wichtigeren Strecken, beschafft sein müssen. Falls dieser Erfolg mit den vorhandenen Arbeitskräften nicht erreicht werden kann, ist die Bewilligung besonderer Ausgaben dafür oder die Verstärkung des Personals in den Etatsunterlagen zu beantragen. Bereits bei der Festsetzung der im Jahre 1903 an mittlerem technischen Personal zu beschäftigenden Kopfzahl wird auf die Erledigung dieser rückständigen Arbeiten Rücksicht genommen werden.

— **Über die Annahme, Ausbildung und Prüfung von Handwerkslehrlingen bei den königlichen Eisenbahnwerkstätten** enthält die Nr 2 des Eisenb.-Verordn.-Bl. einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. d. M. Danach kann die Ausbildung von Lehrlingen im Schlosser- und Dreherhandwerk in den Haupt- und geeigneten Nebenwerkstätten der Staatsbahnverwaltung erfolgen, und die Annahme geschieht durch die zuständigen Inspektionsvorstände. Hierbei ist den Söhnen von Bediensteten der Staatsbahnverwaltung vor anderen Bewerbern der Vorzug zu gewähren. Die Lehrzeit beträgt vier Jahre, eine Verlängerung dieser Zeit ist unzulässig. Neben der praktischen Ausbildung erhalten die Lehrlinge während der ganzen Lehrzeit Unterricht im Rechnen, Deutsch, Buchführung, Mathematik, Zeichnen und Materialienkunde. Die tägliche Beschäftigung in den Werkstätten dauert zehn Stunden neben einer einstündigen Mittagspause unter Ausschluß von Sonntags- und Nachtarbeit sowie von Überstunden. Lehrlinge unter 16 Jahren erhalten Vor- und Nachmittags eine halbstündige Arbeitspause. Für die Weiterbeschäftigung nach beendigter Lehrzeit übernimmt die Staatsbahnverwaltung keine Verpflichtung, jedoch sollen fachmäßig von ihr ausgebildete ehemalige Lehrlinge bei der Besetzung der Handwerkerstellen in den Staatsbahnwerkstätten in erster Reihe berücksichtigt werden. Dem gedachten Erlaß ist ein Ausbildungsplan, ein Muster zu einem Lehrvertrag, eine Zusammenstellung der bei Annahme und Ausbildung zu erfüllenden Bedingungen, die Prüfungsordnung für die nach Schluß der Lehrzeit abzuleistende Gesellenprüfung und ein Vordruck für das zu erhaltende Lehr- und Prüfungszeugnis beigefügt.

— **Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten in ihrer finanziellen Bedeutung.** Die dem Abgeordnetenhause zugegangene Übersicht über die Betriebsergebnisse der preußischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1901 gibt zum erstenmal einen Anhalt für die Wirkung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten. Im Berichtsjahr betrug die Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr 370 090 000 *M.* gegen 370 700 000 im Vorjahre. Die geringen Ausfälle sind nicht auf die Wirkung der neuen Maßregel zurückzuführen, sondern auf

die ungünstigere Wirtschaftslage, die eine Verkehrsabnahme veranlaßte; so wurden in der III. Klasse rund 12 000 000 Menschen weniger befördert als im Vorjahr. Auf einfache Fahrkarten entfielen von der Gesamteinnahme 183 000 000 *M.*, 16 000 000 *M.* weniger als im Vorjahr. Bringt man die IV. Klasse in Abzug, so ergaben die einfachen Fahrkarten in den ersten drei Klassen nur rund 65 000 000 *M.* Dagegen brachte der Verkehr auf Rückfahrkarten 160 000 000 *M.* oder 18 000 000 *M.* mehr als im Vorjahre. Der Überschuß auf dieser Seite überstieg also den Ausfall auf der anderen Seite; allerdings bleibt noch der Ausfall bei den zusammengestellten Fahrscheinheften zu berücksichtigen, der sich auf fast 10 000 000 *M.* bezifferte. Da das Rechnungsjahr 1901 sich mit dem ersten Jahr seit Einführung der verlängerten Gültigkeit nicht deckt und ferner die kleine Tarifreform mit einer Zeit ausgesprochener Tendenz zur Verkehrsabnahme zusammenfiel, so läßt sich ein abschließendes Urteil über die finanzielle Wirkung der neuen Rückfahrkarte noch nicht fällen.

— **Schnellzugverkehr nach dem Riesengebirge.** Auf der Strecke Breslau-Hirschberg wird, wie der „Berl. Akt." erfährt, vom 1. Mai d. J. ab ein neuer Schnellzug eingelegt, der Breslau um 11 Uhr 55 Min. Mittags verläßt und schon um 2 Uhr 23 Min. in Hirschberg eintrifft; seine Fortsetzung ist der um $2\frac{1}{2}$ Uhr von Hirschberg nach Berlin abgehende Schnellzug, sodaß eine neue durchgehende Verbindung Breslau-Hirschberg-Berlin geschaffen wird. Ferner soll an den vom 1. Mai d. J. an neu einzuführenden Schnellzug Nr 10 Kattowitz-Lublinitz-Öls-Breslau-Liegnitz-Sagan-Berlin, der gegen 6 Uhr Nachmittags Breslau verläßt und in der zwölften Nachtstunde in Berlin eintrifft, in Liegnitz ein Anschluß von der Strecke Camenz-Königszelt-Striegau-Jauer hergestellt werden.

— **Dienstwohnungsbauten auf Bahnhof Kohlfurt.** Die Tägliche Rundschau brachte in ihrer Nr 10 vom 7. d. M. unter „Stimmen aus dem Leserkreise, ein kleiner Beitrag zur Arbeiterfrage" eine Darstellung, in welcher u. a. behauptet wurde, die Eisenbahndirektion zu Breslau zwinge Arbeiter, ihre in den der Station Kohlfurt benachbarten Dörfern belegenen Wohnungen in eigenen Häusern aufzugeben und in den vom Staate errichteten Kasernenbauten auf Station Kohlfurt Wohnung zu nehmen. Gemeint sind mit diesen Bauten anscheinend zwei in neuerer Zeit errichtete schmucke Arbeiterwohnhäuser mit Hausgärten. Die Kgl. Eisenbahndirektion zu Breslau hat, wie sie uns mitteilt, einen Zwang auf Arbeiter, in diesen aus Wohlfahrtsrücksichten mit großen Kosten hergestellten Häusern Wohnung zu nehmen, in keinem Falle ausgeübt, und ist ihr auch nicht bekannt geworden, daß ein Arbeiter genötigt worden sei, ein eigenes Haus zu verlassen und in den staatseigenen Häusern eine Wohnung zu mieten. Falls es sich um einen Beamten handeln sollte — und dies bedürfe noch der Feststellung —, so sei allerdings darauf hinzuweisen, daß diese aus dienstlichen Rücksichten, gleichviel ob sie höhere, mittlere oder Unterbeamte sind, die ihnen zugewiesenen Dienstwohnungen beziehen müssen, ohne Genehmigung der vorgesetzten Behörde nicht außerhalb des Stationsortes wohnen, noch denselben verlassen dürfen. Daß dies selbstverständlich ist, hat bereits der Breslauer Generalanzeiger in Nr 10 vom 10. d. M., welcher auf die Darstellung der Täglichen Rundschau erwidert hat, hervorgehoben.

Soweit die amtliche Berichtigung. Wir unsererseits können nur das Bedauern aussprechen, daß sich Zeitungen von sonst maßvoller Haltung, wie die Tägliche Rundschau, zu derartigen gegen die Wohlfahrtspolitik der Regierung gerichteten Angriffen hergeben. Während das Bestreben der Staatseisenbahnverwaltung, Arbeitern und Beamten Dienstwohnungen in möglichst unmittelbarer Nähe ihrer dienstlichen Tätigkeit zu verschaffen, von allen Seiten die verdiente Anerkennung findet, wird hier dieses Vorgehen zum Gegenstand einer völlig einseitigen und ungerechten Kritik gemacht. Auf Arbeiter wird die Verwaltung zwar nicht einen Zwang zum Beziehen einer Dienstwohnung ausüben können, wohl aber muß sie berechtigt sein, eine bestimmte Art der Tätigkeit des Arbeiters — beispielsweise im Bahnbewachungs- oder -Unterhaltungsdienst — an die Bedingung knüpfen zu können, daß er eine von der Verwaltung für die Verseher dieses Dienstes bestimmte Wohnung bezieht.

— **Aus der Denkschrift der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft,** betreffend das Verstaatlichungsangebot der preußischen Staatsregierung, teilen wir nachstehend das wichtigste mit. Die Denkschrift stellt zunächst eine Dividende von 8,5 % für 1902 in Aussicht, was einen Betrag von 2 550 000 *M.* ausmachen würde, während die jährliche Leistung des Staates sich auf 1 800 000 *M.* stellen würde. Sie gibt dann eine Zusammenstellung aus den Zahlen des für das Unternehmen maßgebenden Wagenladungsverkehrs sowie der Gesamteinnahmen und -Ausgaben in den sieben Jahren 1895/1901, wonach in diesem Zeitraum die Einnahmen um 53,38 %, dagegen die Ausgaben nur um 31,33 % gestiegen sind, woraus sich die zunehmende Wirtschaftlichkeit des Unternehmens bei wachsenden Verkehrsziffern ergebe. Dazu kämen dann noch die Rücklagen in die Fonds (zwei Erneuerungs- und zwei Reservefonds), bei denen sich eine Steigerung von 21,54 % ergebe. Auch die Ausrüstung der Bahn sei eine gute, was dann näher ausgeführt wird. Die Denkschrift fährt dann fort:

„Die bisherigen Erörterungen lassen unseres Erachtens erkennen, daß, wenn für die Beurteilung der Angemessenheit des vorliegenden Staatsangebots lediglich die Würdigung der seitherigen und zukünftigen Verkehrsentwicklung der Bahn, ihrer Ausrüstung und ihrer finanziellen Lage maßgebend wäre, dieses Angebot als ein dem Werte des Kaufobjekts entsprechendes nicht bezeichnet werden könnte. Man würde alsdann zu der Schlußfolgerung gelangen müssen, daß die unbedingte Ablehnung des Angebots zu empfehlen ist, weil es der sicher begründeten zukünftigen Entwicklung unseres Unternehmens nicht genügend Rechnung trägt. Die Beurteilung kann sich aber nicht allein nach diesen Gesichtspunkten richten, sondern es wird hierbei auch die Frage, ob und inwieweit die in der Ausführung begriffenen, unser Verkehrsgebiet berührenden neuen Eisenbahnlinien des Staates unserem Unternehmen Abbruch tun können, in ernste Erwägung gezogen werden müssen."

Sie veranschaulicht nun diese Verhältnisse unter Beifügung eines Lageplans, der die Bahn mit den angeschlossenen Zechen, den etwa noch anzuschließenden und den zum Wettbewerb geeigneten teils ausgeführten, teils geplanten Staatsbahnlinien erkennen läßt. Es werden darauf die möglichen Wettbewerbslinien und Anschlüsse in ihrer Wirkung und Ausführbarkeit im einzelnen erörtert und es heißt dann weiter: „Als Ergebnis dieser gewissenhaften Prüfung der Verhältnisse kann unseres Erachtens festgestellt werden, daß die drohende Konkurrenz der Staatsbahn durch Herstellung der bezeichneten Anschlüsse in den Einnahmen unserer Bahn zwar einen empfindlichen Ausfall herbeiführen, den Verkehr derselben aber nicht in einem solchen Grade unterbinden kann, daß für die fernere Rentabilität des Unternehmens ernste Befürchtungen gehegt werden müßten. Wir würden aber den Interessen unserer Aktionäre nicht gerecht werden, wenn wir nicht auch auf die weiteren Gründe hinweisen wollten, welche diese Auffassung noch besonders zu unterstützen geeignet sind. Diese Gründe liegen vornehmlich in der voraussichtlichen Verkehrsentwicklung unserer Bahn, wie wir uns dieselbe als wahrscheinlich denken. Da diese Entwicklung in ursächlichem Zusammenhange mit dem weiteren Ausbau der angeschlossenen Zechen steht, so kommt es wesentlich darauf an, wie dieser weitere Ausbau für die Zukunft zu beurteilen ist. Um in dieser Beziehung möglichst sicher zu gehen, haben wir uns neuerdings mit den Zechenverwaltungen in Verbindung gesetzt. Die uns hierbei gewordene Auskunft werden wir in folgendem verwerten." Es wird nun die voraussichtliche Verkehrssteigerung ziffernmäßig näher dargelegt und die Frage erörtert, welchen Erwerbspreis der Staat voraussichtlich würde zahlen müssen, wenn er auf Grund des § 42 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 von dem ihm vom 1. Oktober 1905 an zustehenden Rechte Gebrauch machte, das ihm den Eigentumserwerb gegen den 25 fachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten fünf Jahre (1901 bis 1905) gestatten würde. Die Denkschrift kommt in dieser Richtung zu folgendem Schluß:

„Unter Berücksichtigung dieser Umstände und der voraussichtlichen Verkehrsvermehrung in der nächsten Zukunft kann unseres Erachtens als sehr wahrscheinlich angenommen werden, daß die Wirkung der Konkurrenzanschlüsse unsere Dividende in den nächsten fünf Jahren nicht viel unter 8 % herunterdrücken würde. Alsdann würde der Staat im Falle des Ankaufs nach § 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 (bei 8 % Durchschnittsdividende) das 25 fache von 2 400 000 *M.*, d. i. 60 000 000 *M.*, mithin auf je 100 *M.* Aktienkapital 200 *M.* zu zahlen haben, während er in dem jetzt vorliegenden Angebote eine Entschädigung von 185 % auf das Aktienkapital von 30 000 000 *M.*, mithin 55 500 000 *M.*, gewähren will. Dieses Angebot entspricht einer Abfindung, die der Staat im Falle des Ankaufs nach dem bezeichneten Gesetze bei einer Durchschnittsdividende von 7,40 % für die in Betracht kommenden fünf Jahre zu zahlen haben würde."

Hieran wird dann die Bemerkung geknüpft, daß die aufgeführten Berechnungen, soweit sie auf Schätzungen beruhen, zwar mit aller Vorsicht aufgestellt worden sind, aber naturgemäß als unter allen Umständen zutreffend nicht garantiert werden können. „Wir glauben jedoch", so heißt es zum Schluß, „in unseren Ausführungen ein ausreichendes Material beigebracht zu haben, um unsere Aktionäre in den Stand zu setzen, sich ein eigenes Urteil über die Annahme oder Ablehnung des Staatsangebots zu bilden."

— **Der bayerische Eisenbahnrat** tritt am 10. Februar d. J. zu seiner 51. Sitzung in München zusammen. Die Tagesordnung enthält drei Beratungsgegenstände: I. Zusammenstellung aller mit ministerieller Genehmigung innerhalb der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1902 eingeführten Ausnahmetarife, von denen

die wichtigsten sich beziehen u. a. auf Umschlagsgüter aller Art, welche — behufs Fernhaltung von Schädigungen der Verfrachter — aus unvermuteter Sperrung eines Wasserweges durch plötzlichen starken Frost der Eisenbahn zur Weiterbeförderung zugeführt werden müssen; auf Auflassung der Lokalbahnzuschläge in allen Tarifklassen auf den Lokalbahnen Strullendorf-Schlüsselfeld, Kronach-Nordhalben, Vohenstrauß-Waidhaus, Thann-Matzbach-Isen-Haag, Ungerhausen-Ottobeuren und Landshut-Rottenburg; auf Beförderung von Graphit von Passau nach dem Norden behufs Wettbewerbs gegenüber dem italienischen Graphit; auf Beförderung von Stearin und Chamottesteinen zur Bekämpfung des englischen, französischen und schweizerischen Wettbewerbes u. dergl. II. Gewährung der Reexpeditionsbefugnis (Auflassung des durch die zweimalige Abfertigung erwachsenden Mehrbetrages an Abfertigungsgebühren) an einige Lagerhäuser. III. Beratung des von der Generaldirektion der Staatsbahnen vorgelegten Entwurfs der Sommerfahrordnung 1903. Dem Eingange der Erläuterungen zu diesem entnehmen wir im wesentlichen folgendes:

„Obwohl im Hinblick auf die Finanzlage auch für diese Sommerfahrordnung eine Erhöhung der täglichen kilometrischen Leistung im Zugverkehr nicht vorgesehen werden konnte und daher dem gegenwärtigen Entwurfe im allgemeinen die vorjährige Sommerfahrordnung wieder zugrunde gelegt werden mußte, war es gleichwohl möglich, in diesem durch mehrfache und zum Teil tief einschneidende Änderungen und Verschiebungen in der Zuglage wieder eine Reihe von Verbesserungen sowohl des internationalen wie auch des lokalen Fahrplans durchzuführen, die geeignet sind, zur Hebung des Fremdenzuflusses nach Bayern, zur Mehrung des Durchzuges von Reisenden über die bayerischen Durchgangslinien und zur Belebung und Beschleunigung des inneren bayerischen Verkehrs beizutragen. So werden u. a. zwischen München und Berlin über Probstzella neue sehr beschleunigte Nachtschnellzüge mit allen drei Wagenklassen eingerichtet, durch die auch neue günstige Verbindungen nach und von Hamburg vermittelt werden; dafür werden zwar die bisherigen Nachtschnellzüge über Probstzella nicht mehr auf der ganzen Strecke durchgeführt, jedoch bleiben die durch sie vermittelten lokalen Verbindungen zum weitaus größten Teile bestehen. Ferner wurden die erstmals im vorigen Sommer eingerichteten Holländer Schnellzüge wieder vorgesehen, wenn auch die Verhandlungen mit den beteiligten Verwaltungen noch nicht zu einem endgültigen Abschlusse gediehen sind; auch die Hamburger Schnellzüge 87/88 über Elm (München ab 4.05, an 2.00 Nachm.) konnten erhalten bleiben und sollen künftig alle drei Wagenklassen führen. Des weiteren soll durch Zusammenschluß der Züge 116 und 118 (Hof-Nürnberg) mit dem zu diesem Zwecke wesentlich beschleunigten Schnellzug 102 (München an 11.10 Vorm.) eine für den inneren bayerischen Verkehr wichtige Änderung erzielt werden, wodurch den langjährigen, auf Herstellung einer günstigen Frühverbindung nach Nürnberg und München gerichteten Bestrebungen des ganzen nördlichen Bayerns nunmehr Rechnung getragen wird. Auch für die Strecke Würzburg-Treuchtlingen entsteht eine Morgenverbindung nach München (Würzburg ab 4.50, München an 11.05). Gleichzeitig ergibt sich durch Zusammenschluß des Ostende-Wien-Expreß mit Schnellzug 102 in Nürnberg eine neue, den dringenden im Gebiete des englischen und belgischen Reiseverkehrs laut gewordenen Wünschen auf Einbeziehung der Stadt München in den Verkehr des Ostende-Wien-Expreß entsprechende sehr beschleunigte Verbindung von England, Belgien und dem Rhein nach Bayern, und fernerhin durch den weiteren Umstand, daß Zug 102 in München den Anschluß an den Brenner-Schnellzug 26 erreicht, auch eine vorzügliche Verbindung über München hinaus nach Tirol und Italien."

Außer diesen Vorbemerkungen wäre u. a. noch nachstehendes anzuführen: 1. In Wegfall kommen: a) die Schnellzüge 105 und 120 Bamberg-Probstzella und Probstzella-Lichtenfels, da sie infolge Einlegung der Schnellzüge 49/50 (siehe 3a) für den durchgehenden Verkehr nicht mehr von Bedeutung sind und auch auf der preußischen Anschlußstrecke nicht mehr geführt werden; b) die Schnellzüge 162 und 163 in Strecke Nürnberg-Kirchenlaibach-Eger bezw. Weiden-Bayreuth-Neuenmarkt-Wirsberg wegen ungenügender Benutzung während der vorigen Sommerfahrplanperiode. 2. Die Lage der vorjährigen Sommerfahrordnung erhalten: a) die Schnellzüge 121 und 122 der Strecke Bamberg-Schweinfurt Z. B.-Bad Kissingen, die Schnellzüge 35 und 36 zwischen Bad Kissingen und Ritschenhausen und Eilzug 285 in Strecke Schweinfurt Z. B.-Würzburg als Bindeglied für Bad Kissingen; b) die Paris-Karlsbader Expreßzüge 9 und 10 in der Strecke Crailsheim-Nürnberg-Furth i. W.; c) die Schnellzüge 99 und 100 in der Strecke Wiesau-Eger zur Vermittlung des Verkehrs mit den böhmischen Bädern. 3. Neu vorgesehen sind: a) die bereits im Eingange erwähnten sehr beschleunigten Nachtschnellzüge München-Berlin über Probstzella mit Abgang in München 10.10, Ankunft Berlin 8.15, Abgang Berlin 9.00 und Ankunft München 7.10; b) ein zuschlagfreier Eilzug Nr 266 zwischen Treuchtlingen-München, der es ermöglicht, München bereits zu früher Vormittagsstunde (8.45) zu erreichen; c) zwei Sonntagseilzüge Nr 923 und 924 zwischen Augsburg und München, welche in Pasing unmittelbar Anschluß nach und von Starnberg haben; endlich d) für Sonnabende und Vorabende von Feiertagen Eilzug 825 zwischen München und Rosenheim in der Zeit vom 30. Mai bis 12. September behufs Förderung des stets zunehmenden Touristenverkehres nach Salzburg, Kufstein und der Giselabahn, zu welchem Zuge die österreichische Südbahn von Kufstein ab einen Anschluß an den Personenzug Wörgl-Saalfelden-Salzburg herstellen wird.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1902 sind bei einer Bahnlänge von 5862 (5808) km befördert worden 1 983 781 (1 964 520) Personen und 1 297 929 (1 245 747) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 2 879 118 (2 781 040) ℳ, aus dem Güterverkehr 7 608 199 (7 133 967) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 197 026 (167 015) ℳ und aus dem Tiertransport 218 657 (191 658) ℳ, zusammen 10 903 000 ℳ gegen 10 273 680 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Der Gesamtjahreserlös 1902 beziffert sich auf 152 806 000 ℳ, gegenüber dem Jahre 1901 mehr um 2 265 715 ℳ.

— **Sächsische Personentarifreform.** Zu dieser hat jetzt der Gesamtvorstand des Verbandes sächsischer Industrieller in seiner letzten Sitzung in Dresden Stellung genommen. Auf Grund eines sehr eingehenden Berichts wurde beschlossen, an die maßgebenden Behörden eine Eingabe zu richten, in welcher folgende Gesichtspunkte hervorgehoben werden sollen: Dem Wegfall der Rückfahrkarten und deren Ersetzung durch einfache Karten kann die Industrie zustimmen, da gerade die bisher unverhältnismäßig teueren einfachen Karten meist von Geschäftsreisenden benutzt werden müssen, deren Reiseweg sich nicht im voraus so sicher bestimmen läßt, um Rückfahrkarten oder Fahrscheinhefte benutzen zu können; noch weniger nutzten den Arbeitern die Rückfahrkarten, da es für die IV. Klasse keine gibt. Der Preiserhöhung der einfachen Karten, welche die Regierung mit dem nicht rentierenden Personenverkehr begründe, würde die Industrie dann beistimmen können, wenn diese dazu bestimmt wäre, die Güterbeförderung zu verbilligen. Leider sei aber die Hoffnung hierauf nur eine geringe, vielmehr würden bei der Zusammensetzung der Ständekammern solche Überschüsse vielleicht nur wieder dazu dienen, noch weitere unrentable Nebenbahnen zu gunsten der Landwirtschaft zu bauen. Es sei seltsam, daß die Regierung vor einem Jahre erklärte, daß es keine anderen Mittel zur Erhöhung der Staatseinnahmen gäbe, als die Vermögenssteuer, während sie jetzt, nachdem diese angenommen ist, Mehreinnahmen aus den Staatsbahnen erzielen will. Die Industrie könne daher den Fahrpreiserhöhungen nur insoweit zustimmen, als diese notwendig seien, um einen weiteren Rückgang des Reinertrages zu verhüten, nicht aber solchen, die auf große Überschüsse abzielten. Dabei sei zu beachten, daß das Jahr 1901, mit dessen sehr geringem Ertrage die Erhöhung begründet werde, ein ausnahmsweise ungünstiges gewesen sei, weil Kohlen und Baustoffe noch sehr teuer eingekauft waren und der Verkehr zurückging, der seitdem wieder gestiegen sei. Um Mindererträge zu verhüten, ohne die Gesamtheit der Reisenden mehr als bisher zu belasten, schlägt der Verband auf Grund einer genauen Berechnung vor, die neuen Fahrpreise abgerundet so festzusetzen, daß sie bei Personenzügen 3, $4^1/_3$ und 6 ₰ für 1 km in III., II. und I. Klasse ausmachen würden. Die Schnellzugzuschläge sollten ebenfalls für die verschiedenen Klassen verschieden abgestuft werden und in III. Klasse $^2/_3$ ₰, in II. Klasse 1 ₰ und in I. Klasse $1^1/_3$ ₰ betragen. Dagegen spricht sich der Verband im Interesse der industriellen Arbeiter entschieden gegen eine Erhöhung der Fahrpreise für die IV. Klasse aus und fordert ferner, daß letztere wie in Preußen auch an Sonn- und Feiertagen geführt werde. Die IV. Klasse werde an Sonntagen nicht nur zu Vergnügungsfahrten benutzt werden — wogegen an sich auch nichts einzuwenden sei —, sondern vielfach benutzten die Arbeiter die Sonntage, um nach neuen Arbeitsstellen zu verziehen. Auch die Arbeiterwochenkarten sollen beibehalten und keineswegs verteuert werden. Schon heute seien diese im Vergleich zu den allgemeinen Monatskarten verhältnismäßig teuer, denn bei täglich zweimaliger Hin- und Rückfahrt fährt man mit einer allgemeinen Monatskarte billiger als mit einer Arbeiterwochenkarte; ein großes Mißverhältnis bleibt aber auch dann bestehen, wenn die Monatskarten nur zu monatlich 60 Fahrten, also täglich einmal hin und zurück ausgenutzt würden. Schließlich bemerkt der Verband, daß für die Reisenden der Industriellen eine Herabsetzung der allgemeinen Gepäckfracht, etwa auf den Satz von Eilgut, sehr erwünscht sei. Die beschlossene Eingabe in obigem Sinne ist inzwischen fertiggestellt und den maßgebenden Behörden übermittelt worden.

— **Bergbahn nach der Bastei (sächsische Schweiz).** Für den vom Regierungsbaumeister Feldmann geplanten Bahnbau (Bergaufzug) von Rathen nach der sogen. Bastei ist vom sächsischen Ministerium des Innern die Genehmigung versagt worden. Aus der Begründung ist folgendes hervorzuheben: Das Ministerium des Innern hält daran fest, daß die Anlage von Bergbahnen nach den hervorragenden und vorzugsweise besuchten Aussichtspunkten der sächsischen Schweiz weder als ein allgemeines Bedürfnis anerkannt, noch überhaupt für erwünscht erachtet werden kann. Denn diese Punkte sind bei ihrer nicht allzugroßen Erhebung über dem Elbtale und den zahlreichen bequemen und sicheren Wegeanlagen für den Fuß-, Reit- und zum Teil auch Wagenverkehr, die von allen Seiten dahin führen, für das Naturgenuß und Erholung suchende Publikum, auch soweit es nicht mehr im rüstigsten Lebensalter steht, verhältnismäßig leicht und billig zu erreichen, sodaß von der Einrichtung noch bequemerer Verkehrsgelegenheiten nach den beliebteren Ausflugszielen eine erhebliche Steigerung des Fremdenverkehrs der sächsischen Schweiz im allgemeinen nicht, sondern nur eine vorübergehende Vermehrung des Besuches einzelner Punkte zu ungunsten anderer, mit dem neuen Verkehrsmittel noch nicht versehener auf solange zu erwarten steht, als letzteres noch einen gewissen Reiz der Neuheit auszuüben imstande ist. Anderseits aber kann sich das Ministerium den Bedenken nicht verschließen, welche von vielen Seiten gegen derartige neue Einrichtungen in ästhetischer und anderer Beziehung erhoben werden. Denn nicht nur, daß in den meisten Fällen die Anlage von Eisenbahnen mit erheblichen Eingriffen in die äußere Gestalt der Landschaft, wodurch sie ihren eigentümlichen Reiz erhält, verbunden ist und daher fast immer zu einer Beeinträchtigung des Gesamtbildes der Gegend oder einzelner Partien führen wird, es wird auch durch den Betrieb solcher Anlagen die Unruhe und die Hast des großstädtischen Treibens in Gegenden hineingetragen, die einem großen Teile der Bevölkerung jetzt noch als Stätten der Zuflucht und Erholung von den nachteiligen Folgen des Großstadtlebens dienen sollen. Solche Bedenken müssen freilich da zurücktreten, wo durch neue Bahnanlagen allgemeine volkswirtschaftliche Bedürfnisse befriedigt werden oder in anderer Beziehung ein wirklicher Nutzen für das Gemeinwohl erreicht wird; sie können aber da nicht unbeachtet bleiben, wo einer Eisenbahnanlage ein derartiges Interesse der Allgemeinheit nicht zur Seite steht, sondern sie im wesentlichen nur der privaten Spekulation und dem Vorteile einzelner zu dienen bestimmt ist.

— **Die Lokalbahn Reutlingen-Eningen** ist von der Gemeinde Eningen um den Preis von 210 000 ℳ angekauft worden. Die Gemeinde hat ferner rückständige Zinsen in der Höhe von etwa 10 000 ℳ übernommen. Der Betrieb soll vom 1. Februar d. J. an, vorerst unter Leitung eines staatlichen Betriebsbeamten, auf die Gemeinde Eningen übergehen. Die am 1. November 1899 eröffnete 4,63 km lange Bahn soll 417 000 ℳ gekostet haben.

— **Fracht für künstliche Düngemittel.** Die Handelskammer zu Mainz verhandelte am 2. d. M. über folgenden Gegenstand: Von einer Firma der Düngemittelindustrie war der Kammer mitgeteilt worden, daß die schweizerischen Eisenbahnen für Düngemittel eine Frachtermäßigung im Falle der Ausfuhr nach Deutschland eingeführt hätten derart, daß der Spezialtarif 14, der sonst nur für den schweizerischen Lokalverkehr gelte, auch auf die Düngemittelsendungen nach Württemberg und Bayern angewandt werden solle, wenn dieses von dem Absender im Frachtbrief ausdrücklich beantragt werde. Dadurch werde den schweizerischen Fabriken, die ohnehin einen nicht unbedeutenden Schutzzoll genössen, der Wettbewerb nach Deutschland abermals erleichtert, während umgekehrt die deutschen Fabriken im Verkehr mit der Schweiz nicht dieselbe billige Fracht genießen könnten, wie im Inlandverkehr, denn die 20 prozentige Ermäßigung des Notstandstarifs werde wohl auf Düngemittelsendungen aus der Schweiz für die deutsche Strecke gewährt, nicht aber für die deutsche Strecke denjenigen Sendungen aus Deutschland, die nach der Schweiz zur Ausfuhr gelangten. Die genannte Handelskammer beschloß der Zeitschrift Handel und Gewerbe zufolge, den Wunsch, daß dieselbe Ermäßigung auch für die Ausfuhr nach der Schweiz gewährt werde, zu unterstützen.

— **Über das neuerdings angefochtene System der Schwebebahnen,** insbesondere die für den Osten Berlins geplante Linie äußert sich das Zentralblatt d. Bauverw. wie folgt: „Wenn Untergrundbahnen den großen Vorteil bieten, daß sie das Straßenbild nicht beeinträchtigen und die Anwohner und Benutzer der Straßen weder durch Luft- und Lichtentziehung noch durch Geräusch schädigen oder belästigen können, so gewährt eine Hochbahn — gleichviel welcher Art — den Vorteil der freien Aussicht aus den Wagen; sie erfordert bei Tage keine künstliche Beleuchtung und macht künstliche Lüftung unnötig, die auch elektrisch betriebene Untergrundbahnen auf die Dauer kaum entbehren können. Für die Schwebebahn insbesondere aber legen deren Anhänger noch in die Wagschale das größere Anpassungsvermögen der Linie an gegebene Richtungsverhältnisse, die durch die ganze einschienige Bauart ermöglicht wird, indem schärfere Krümmungen anwendbar sind, als bei der Standhochbahn. Auch die Grunderwerbskosten werden hierdurch eingeschränkt. Entgleisungsgefahr ist bei der Schwebebahn ausgeschlossen. Daß das Gewicht der Eisenkonstruktion und der Betriebsmittel unter sonst gleichen Umständen kleiner ist, als bei der Standhochbahn, und der Kraftbedarf kleiner ist, äußert sich in der Höhe der Bau- und Betriebskosten, daß ferner der ganze Bahnkörper schmaler, luftiger und leichter ist, in einer geringeren Beeinträchtigung des Straßenraumes in bezug auf Licht- und Luftzutritt. Nicht unwesentlich ist hierbei auch, daß der gitterwerkartige Bahnkörper der Schwebebahn in den Straßenzügen um ungefähr Wagenhöhe höher gerückt ist, als bei der Standbahn. Das Publikum hat ferner bei der Schwebebahn eine geringere Höhe zu den Bahnsteigen zu ersteigen, als bei einer Standbahn, da bei dieser zwischen dem Wagenboden und dem für das Straßenfuhrwerk freizuhaltenden Lichtraum noch der ganze Tragebau der Bahn unterzubringen ist, der bei der Schwebebahn oberhalb der Wagen liegt.

Anderseits hat die Schwebebahn der Standhochbahn gegenüber eine schwache Stelle, das ist die äußere Erscheinung. Der Elberfeld-Barmener Ausführung können Ästhetiker nicht manch Wort des Lobes spenden, aber zu so eigenartig spreizbeinigem Bau, wie er hier über der Wupper entlang geführt ist, liegt anderswo auch wohl nicht leicht Gelegenheit vor, und tatsächlich sieht die Schwebebahn über der Landstraße von Elberfeld nach Vohwinkel weit besser aus, ohne daß sie freilich auch hier geeignet wäre, besonderes Entzücken hervorzurufen. In bezug auf die architektonische Formgebung ist die Hochbahn bereits weiter. Ihre Ausführungen in den westlichen Berliner Stadtteilen beweisen, daß sie sich den vornehmsten Stadtgegenden kunstvoll und wirksam einzugliedern versteht. Zu einer derartigen Betätigung des Künstlerischen im Entwurf bot sich im Wuppertal freilich auch keine Veranlassung. Diese wird sich aber in Berlin ergeben. Indessen ist zu hoffen, daß, wie überall, wo eine Aufgabe gestellt wird, sich auch hier die Lösung findet. Zudem ist der Geschmack nicht etwas Beständiges; er wechselt mit den Zielen und den Aufgaben, die zu erfüllen sind, und bei der großen Masse mit der Gewöhnung.“ Das Zentralblatt beschreibt nun den für Berlin vorliegenden Entwurf näher und fährt fort: „Die Schwebebahn gehört, alles in allem genommen, zweifellos zu den geistreichsten und bedeutsamsten Schöpfungen auf dem Gebiete des neuzeitlichen Verkehrswesens, der gewiß noch eine weitere Zukunft auch in Großstädten von dem Range Berlins beschieden sein wird, in denen sie, dank des geringeren Anlagekapitals, auch noch in Stadtteilen angelegt werden kann, in denen Standhochbahnen und Untergrundbahnen auf die notwendige Verzinsung des Kapitals nicht mehr rechnen können.“

— **Die Haftpflicht der Eisenbahnen für den Bruch von Eisengußwaren** ist der Gegenstand einer Abhandlung, die der Rechtsanwalt Dr L. Fuld zu Mainz im Band XIX Heft 2 von Egers „Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen und Abhandlungen“ veröffentlicht. Nach § 459 Z. 2 des Deutschen Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 haftet die Eisenbahn in Ansehung derjenigen Güter, die — obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust und Beschädigung während der Beförderung erfordert — nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben werden, nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder der mangelhaften Verpackung verbundenen Gefahr entsteht. Zu den Gütern der fraglichen Art gehören auch anerkanntermaßen die meisten Eisengußwaren wegen ihrer leichten Zerbrechlichkeit, und da diese Güter meist so geringwertig sind und häufig auch gleichzeitig in so großen Massen zum Versand gebracht werden, daß eine Verpackung mit ganz unverhältnismäßigen Kosten verbunden sein würde, so lassen sich die Versender im Interesse einer schleunigen Abfertigung ihrer Waren regelmäßig bereit finden, die gedachte Bescheinigung im Frachtbriefe zu erteilen und die in § 58 der Verkehrsordnung vorgesehene besondere Erklärung über die Verpackungsmängel zu hinterlegen. Über dies Verfahren spricht sich Fuld wie folgt aus: „Es kann nicht im geringsten bezweifelt werden, daß die Eisenbahnen auf Grund der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs und der sich an dieselben anschließenden Bestimmungen der Verkehrsordnung berechtigt sind, sich bei unverpackten oder mangelhaft verpackten Gußwaren den Verzicht des Absenders auf etwaige Entschädigungsansprüche des Absenders hieraus bescheinigen zu lassen. In der Tat ist auch, soweit ersichtlich, im gerichtlichen Verfahren ein Einwand gegen die Gültigkeit eines solchen Verzichts noch nicht erhoben worden.“ Zugleich aber hebt er hervor, wie von den Gießereibesitzern und Eisenwarenhändlern in neuerer Zeit vielfach die Klage laut werde,

daß die Angestellten der Bahn mit Gütern, welche auf Grund einer solchen Erklärung versendet werden, unachtsam und geradezu leichtsinnig umgingen, und daß sich infolgedessen die Bruchschäden an Gußwaren im Laufe der Zeit sehr vermehrt hätten. Als ein zweckmäßiges Gegenmittel gegen diesen Übelstand ist jetzt der Vorschlag gemacht worden, daß die Bahn Ersatzpflicht für den Bruch unverpackter Gußwaren übernehmen und als Entgelt dafür eine Versicherungsgebühr von 3 ₰ für 100 kg Gußwaren erheben solle. Man glaubt, daß schon die Übernahme der Haft- und Ersatzpflicht genügen werde, um die Angestellten der Bahn zu einer sorgsameren Behandlung der Gußwaaren bei der Ausführung des Transports zu veranlassen; finanzielle Belastungen würden der Bahn nicht nur nicht erwachsen, sondern es sei im Gegenteil als wahrscheinlich anzunehmen, daß sie durch diese Versicherung eine neue Einnahme erhalten werde. Bei der Annahme, daß 1 500 000 t Gußwaren jährlich versichert werden, würde die Versicherung annähernd 450 000 ℳ einbringen, d. h. voraussichtlich mehr als für Entschädigungen verausgabt werden müßten.

Auch Fuld befürwortet ein solches Auskunftsmittel mit dem Hinzufügen, daß der Bahn billigerweise nicht zuzumuten ist, eine solche Verschärfung ihrer Haftpflicht ohne eine gewisse Vergütung zu übernehmen. Allerdings werde sich dadurch für die Gewerbetreibenden der Versand von Gußwaren um ein geringes verteuern, aber dieses Opfer werde mehr als aufgewogen durch den Wegfall der jetzt so häufigen unerquicklichen Streitigkeiten, die zwischen der Bahn und den Absendern aus Anlaß der Beschädigung von Gußwaaren entstehen. — Der Vorschlag erscheint jedenfalls auch vom Standpunkte der Eisenbahnen sehr beachtenswert, da erfahrungsgemäß die Anbringung eines die Versicherung ausdrückenden Vermerks auf dem Frachtbriefe und auf dem Versandstücke selbst sehr geeignet ist, eine sorgfältigere Behandlung der Transportgegenstände herbeizuführen, und eine Beseitigung des jetzigen mit Recht als unerquicklich bezeichneten Zustandes allerdings allseitig erwünscht erscheint.

— **Die Daimler-Motorgesellschaft in Cannstatt** hat den Auftrag erhalten, für den Schah von Persien ein Automobil zu bauen. Ferner wird in der gleichen Fabrik zur Zeit für die kaiserlich russische Marine ein 300 pferdiger Schiffsmotor ausgeführt.

— **Heizung auf der Ulmer Straßenbahn.** Auf dieser läuft seit einigen Tagen ein mit elektrischer Heizeinrichtung versehener Probewagen. Bei — 14 ° C. Außentemperatur wurden im Wageninnern + 8 ° Wärme erzielt und erhalten. Wenn die Heizdrähte sich dauerhaft erweisen, soll die Einrichtung in allen Wagen angebracht werden.

— **Geheimer Oberregierungsrat a. D. Dittmer †.** Am 20. d. M. ist in Wiesbaden im Alter von 84 Jahren der Geheime Oberregierungsrat a. D. Gustav Dittmer gestorben, der drei Jahrzehnte lang im höheren Eisenbahnverwaltungsdienst gestanden hat, nachdem er vorher der allgemeinen Staatsverwaltung angehört und in dieser zuletzt die Stelle des Landrats im Kreise Duisburg verwaltet hatte. Im Anfang der 50 er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde er Mitglied der Direktion der Westfälischen Eisenbahn in Paderborn, kam 1855 als Vorsitzender der Direktion der Rhein-Nahebahn nach Kreuznach und 1860 in gleicher Eigenschaft zur Wilhelmsbahn nach Ratibor. Einige Jahre später erhielt er den Charakter als Geheimer Regierungsrat und wurde Vorsitzender der Direktion der Westfälischen Bahn in Münster. Anfang der 70 er Jahre wurde Geheimrat Dittmer Vorsitzender des königlichen Eisenbahnkommissariats in Coblenz, dem die Privatbahnen der Provinzen Westfalen, Hannover, Hessen-Nassau und der Rheinprovinz unterstanden. Von Coblenz im Jahre 1880 zum Eisenbahnkommissariat in Breslau versetzt, wurde er dort 1882 zum Geheimen Oberregierungsrat ernannt und trat, als am 1. Juli 1884 diese Behörde aufgelöst wurde, in den Ruhestand. Mit ihm ist wohl der älteste Veteran der preußischen Staatsbahnverwaltung dahingeschieden.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen wurde befördert auf die Stelle des Vorstandes des Revisorats der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Oberbeamten der Betriebsinspektor Kraiß in Sigmaringen.

Österreich.

— **Rentenkonvertierung und Eisenbahn-Investitionsanleihe.** In Österreich steht die Umwandlung eines Teils der 4,2 prozentigen Staatsschuld in eine geringer verzinsliche bevor und verlautet vorerst, daß die neuauszugebende Rente mit 4 % verzinst werden soll. Nunmehr wird jedoch auch die Möglichkeit der Wahl des Zinsfußes von 3,75 % bei der Konvertierung der allgemeinen Staatsschuld fortdauernd erörtert. Im Hinblick auf diese Möglichkeit erwägt man nun auch, ob in diesem Falle bei der bevorstehenden Begebung von 100—125 000 000 Kr. Eisenbahn-Investitionsanleihe noch am bisherigen Satz von 4 % festgehalten werden könnte. Das Gesetz über diese Anleihe hat der Regierung bekanntlich die Wahl zwischen dem Satze von 3,5 % und dem von 4 % freigelassen. Falls bei der Rentenkonvertierung tatsächlich der Zinsfuß von 3,75 % gewählt und dieser Zinsfuß auch für die künftigen Begebungen der Eisenbahn-Investitionsanleihe angestrebt werden sollte — das Gleiche würde dann wohl auch bei der Wasserstraßenanleihe erfolgen — dann würde dies, wie angenommen wird, das Einbringen einer Novelle zum Eisenbahn-Investitionsgesetz voraussetzen.

— **Ein Nachtrag zum Eisenbahn-Betriebsreglement.** Anfangs März wird ein neuer Nachtrag zum Eisenbahn-Betriebsreglement zur Einführung gelangen. Derselbe enthält, abgesehen von einer geänderten Fassung des § 20 des Betriebsreglements hinsichtlich des Ausschlusses von der Fahrt und der Beförderung kranker Personen, auch eine Reihe von Abänderungen der Anlage B des Reglements, betreffend die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. Von den einschlägigen Änderungen sind insbesondere die gegen die bisherigen Bestimmungen erleichterten Beförderungsbedingungen für Mineralsäuren zu erwähnen.

— **Südbahn.** Wie verlautet, werden der Kurator der 3 prozentigen Südbahnprioritäten und die Vertrauensmänner schon bald zu einer Stellungnahme zu dem Lacombeschen Vorschlage über die Änderung der Tilgungsbestimmungen für die 3 prozentigen Prioritäten gelangen und sich sodann unverzüglich mit den Vertretern der französischen Prioritäre in Verbindung setzen. Diese beabsichtigen noch vorher die Angelegenheit einer Versammlung der französischen Prioritätenbesitzer, welche im Februar in Paris stattfinden soll, vorzulegen. Jedenfalls wird man bestrebt sein, die Angelegenheit so weit zu fördern, daß der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung wenigstens die Grundzüge des in Aussicht genommenen Finanzplanes vorgelegt werden können.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende November 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 161 193 571 Personen und 99 495 235 t Güter, gegen 157 199 186 Personen und 99 703 455 t Güter im Jahre 1901, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1902 auf 569 918 425 Kr., im Jahre 1901 auf 568 669 978 Kr. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 11 Monaten 1902: 19 839 km, im gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 538 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme auf das Kilometer für diese Zeit 1902 auf 28 727 Kr., gegen 29 106 Kr. im Jahre 1901, d. i. um 379 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, 1902 auf 31 339 Kr., gegen 31 752 Kr. im Jahre 1901, d. i. um 413 Kr., mithin um 1,3 % ungünstiger. Eine Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten 11 Monaten 1902 ergibt sich nur bei den Staatsbahnen sowie bei der Böhmischen Nordbahn, der Eisenbahn Wien-Aspang, der Südbahn und der Österreichischen Nordwestbahn (garantierte Linie). Alle übrigen Hauptbahnen weisen eine Abnahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses aus, und zwar entfällt die größte Abnahme auf die Ostrau-Friedlander Eisenbahn (10 %), die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft (13 %) und die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (17,3 %).

— **Der Bau der neuen Alpenbahnen.** Mit der kürzlich erfolgten Vergebung des Baues der Linie Schwarzach-Gastein der Tauernbahn sind die Bauvergebungen rücksichtlich der offenen Strecken der neuen Alpenbahnen eingeleitet worden. Der Vergebung der Linie Schwarzach-Gastein soll in naher Zeit jene der Strecke Opcina-Prewacina der Linie Görz-Triest nachfolgen. Diese Strecke, deren politische Begehung gegenwärtig im Zuge ist, wird noch im Laufe des Februar, spätestens Anfang März zur Ausschreibung gelangen, und ist sonach die Bauvergebung bis zum Beginn der Bauzeit zu gewärtigen. Bekanntlich werden die bereits fertiggestellten Linien Triest-Opcina und Görz-Heidenschaft (Wippachtalbahn) einen Bestandteil der Linie Görz-Triest der Wocheiner Bahn bilden. Außerdem dürfte auch die Linie von Klagenfurt nach Rosenbachthal (Bärngraben) in naher Zeit zur Ausschreibung gelangen. Die Vergebung des Baues der Linie Aßling-Podbrdo sowie jene der Linie Klaus-Windischgarsten der Pyhrntalbahn sind ebenfalls im Laufe dieses Jahres und zwar möglicherweise noch vor Ablauf des ersten Halbjahres zu gewärtigen.

— **Neue Bergbahn.** Seit einiger Zeit ist der Plan aufgetaucht, von Innsbruck auf den 2248 m hohen Patscherkofl bezw.

bis zu dem Kaiser Franz Joseph-Schutzhaus eine Bergbahn zu erbauen. Diese soll sich in Igels (860 m) an die bis dahin reichende Innsbrucker Mittelgebirgsbahn anschließen, sodaß ein Höhenunterschied von 1110 m zu überwinden sein wird. Die Vermessungsarbeiten sind bereits vorgenommen worden.

— **Fleimstalbahn.** Der Wettbewerb um die Fleimstalbahn, der seit Monaten sowohl in Wälschtirol als auch in Deutschtirol die Gemüter aller Bevölkerungskreise in äußerster Spannung erhält, scheint sich nun zu gunsten der Deutschtiroler zu entscheiden. Wie verlautet, ist die Finanzierung der von dem Bozener Eisenbahnkomitee angeregten Linie Neumarkt-Predazzo-Moena vollkommen gesichert, während das Trientiner Komitee bisher die Finanzierung der Teilstrecke Molina-Moena der Linie Trient-Lawis-Molina-Moena nicht ermöglichen konnte. Zwar hoffte das Trientiner Komitee, daß die sogen. Generalgemeinde Fleims die Erbauung der Teilstrecke Molina-Moena mit einem Kostenaufwande von etwa 3 000 000 Kr. aus Eigenem bestreiten würde, doch hat die Arbeiterbevölkerung des Fleimstales, welche die Mehrheit der Miteigentümer am Vermögen der Generalgemeinde bildet, beim Eisenbahnministerium auf das allerentschiedenste gegen irgendwelche Beteiligung der Generalgemeinde Fleims an den Kosten der in Rede stehenden Linie Einsprache erhoben, sodaß in absehbarer Zeit an eine Verwirklichung der Finanzierung dieser Linie nicht zu denken ist, und zwar umsoweniger, als auch die zwei deutschen Gemeinden des Fleimstales, deren Einwohner ebenfalls am Vermögen der Generalgemeinde teilnehmen, für eine derartige Belastung ihres Miteigentums nicht zu gewinnen sind. Die Abneigung des größten Teils der Fleimser Bevölkerung gegen die Linie von Trient nach Moena erklärt sich daraus, daß die arbeitende Bevölkerung des Tales beinahe ausschließlich ihren Arbeitsverdienst in deutschen Gebieten gegen Norden zu suchen gewohnt ist und ebenso ihren Bedarf von dorther befriedigt, ihren Bedürfnissen daher die Neumarkter Linie besser entspricht, als die den Verkehr nach Süden ablenkende Trienter Linie.

— **Frankierungsmarken.** Die bei den österreichischen Staatsbahnen seit dem 1. d. M. in erweitertem Umfange eingeführte Abfertigung von Eilstückgütern mit Frankierungsmarken erfreut sich steigender Inanspruchnahme der Verfrachter, und mehren sich die Wünsche nach Einführung dieser Abfertigung bei den Privatbahnen. Von diesen haben bisher nur die Aussig-Teplitzer Eisenbahn sowie die Eisenbahn Wien-Aspang die Abfertigung mit Frankierungsmarken eingeführt. Es ist indessen zu hoffen, daß auch die anderen Privatbahnen sich entschließen werden, die neue Abfertigungsweise zuzulassen, welche mit Rücksicht auf ihre außerordentliche Einfachheit sowohl den Interessen der Verfrachter als auch jenen der Bahnverwaltungen entspricht.

— **Ehrenmitgliedschaft.** Der Wiener Verein für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens hat in seiner Generalversammlung beschlossen, den beh. aut. Zivilingenieur E. A. Ziffer in Anerkennung seiner großen Verdienste um die Förderung der Vereinszwecke sowie im Hinblicke auf seine im Rahmen des Bahnwesens niederer Ordnung entwickelte fruchtbare Tätigkeit zum Ehrenmitgliede zu ernennen.

Ungarn.

— **Vertrag der Schlafwagengesellschaft mit den ungarischen Staatsbahnen.** Wie verlautet, sind die Verhandlungen zwischen der Direktion der ungarischen Staatsbahnen und der Internationalen Schlafwagengesellschaft wegen eines neuen Vertrages über den Verkehr von Schlaf- und Speisewagen auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen zum Abschluß gelangt. Der neue Vertrag gilt auf die Dauer von 30 Jahren. Die Schlafwagengesellschaft hat sich unter anderem verpflichten müssen, sich an der Gründung einer Gesellschaft zur Förderung des Fremdenverkehrs in Ungarn zu beteiligen. Die neue Gesellschaft hätte insbesondere auch für den Bau neuer Hotels in den für den Fremdenverkehr wichtigen Punkten der Karpathen Sorge zu tragen.

— **Beschaffung von Lokomotiven für die ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat von den für die südwestliche Grenzbahn Sziszek-Caprag-Topusko-Vrginmost bei der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen bestellten fünf Dreikuppler-Verbundlokomotiven vorläufig vier zur Ablieferung gelangte Lokomotiven übernommen.

— **Investitionen bei den ungarischen Staatsbahnen.** In dem Voranschlag für das Jahr 1903 sind für Erweiterung der Werkstätten- und Zugförderungsanlagen der ungarischen Staatsbahnen 3 004 000 Kr., ferner für Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln 10 800 000 Kr. vorgesehen, insgesamt sonach 13 804 000 Kr. Der vorerwähnte Betrag von 3 004 000 Kr. wird zur Bestreitung der Bau- und Einrichtungskosten der Budapest-Istvántelker Hauptwerkstätte verwendet werden. An Fahrbetriebsmitteln gelangen 233 Stück Personenwagen im Anschaffungswerte von 5 008 000 Kr., ferner 1291 Stück Lastwagen im Werte von 5 792 000 Kr. zur Ablieferung, sonach insgesamt Wagen im Werte von 10 800 000 Kr. Von den bereits eingeleiteten Bestellungen an Fahrbetriebsmitteln verbleiben für Rechnung des Jahres 225 Stück Personenwagen im Preise von 4 875 000 Kr. und 1635 Stück Lastwagen im Werte von 5 925 000 Kr., sonach ebenfalls Wagen im Werte von 10 800 000 Kr.

— **Lokalbahn Ruma-Klenak-Saveufer.** Das ungarische Amtsblatt verlautbart den Konzessionsnachtrag für die Fortsetzung der Lokalbahn Ruma-Klenak bis zum Saveufer nächst Sabac. Die Baukosten der 3610 m langen Linie sowie der Save-Umschlagsstation sind mit 198 000 Kr. veranschlagt. Mit Zurechnung dieser Summe wird das Aktienkapital der Gesellschaft auf 2 198 000 Kr. erhöht.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Monat Dezember 1902 nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen	14 887 300	+ 665 608
Südbahn (ungarische Linien)	852 600	— 39 914
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	235 909	+ 29 452
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	993 155	+ 16 881
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn	63 806	— 15 266
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	90 100	+ 2 688
Hauptbahnen zusammen	17 122 870	+ 659 449
Lokalbahnen „	2 881 731	+ 37 716
insgesamt	20 004 601	+ 697 165

Seit Jahresbeginn betragen die Einnahmen der Hauptbahnen zusammen 233 770 916 Kr., jene der Lokalbahnen (die Stadt- und Straßenbahnen nicht inbegriffen) 36 042 730 Kr., insgesamt 269 813 646 Kr. Gegenüber den gleichen Einnahmen des Vorjahres zeigt sich bei den Hauptbahnen eine Besserung der Einnahmen um 4 172 345 Kr., bei den Lokalbahnen eine solche um 915 876 Kr., zusammen also eine Vermehrung um 5 088 221 Kr. Hinsichtlich der Steigerung der Einnahmen der Hauptbahnen ist zu erwähnen, daß diese bei den ungarischen Staatseisenbahnen 4 434 522 Kr., bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) 204 491 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn 37 163 Kr. betrug, während bei den anderen Eisenbahnen eine Verminderung der Einnahmen zu verzeichnen ist, und zwar: bei der Südbahn (ungarische Linien) um 144 201 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn um 50 998 Kr. und bei der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn um 308 632 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge der hier angeführten Eisenbahnen war im Jahre 1902 zusammen 17 793,1 km gegen 17 650,4 km des Vorjahres, daher um 142,7 km mehr. Die Länge der Hauptbahnen blieb mit 9373,3 km unverändert, die Durchschnittslänge der Lokalbahnen stieg aber von 8277,1 km auf 8419,8 km; die Vermehrung entfällt somit ganz auf die Lokalbahnen.

Übrige europäische Länder.

— **Schweizerischer Sommerfahrplan 1903.** Zum 15. d. M. hatten die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen dem Eisenbahndepartement des Bundesrats und den Kantonsregierungen ihre ersten Entwürfe für den Sommerfahrplan vorzulegen. Von besonderem Interesse ist die Neuerschließung des Oberengadins durch die Eisenbahn; die im Juni oder Juli d. J. erfolgende Eröffnung der Albulabahn von Thusis nach Celerina und St. Moritz bringt zugleich einige wichtige Änderungen mit sich. Es werden auf der Linie Rorschach-St. Gallen-Chur in jeder Richtung drei neue Züge eingeschaltet. Dazu kommt in der Hauptreisezeit ein Schnellzug Rorschach-Chur. Die Albulabahn wird vorläufig bis Celerina eröffnet; die Beförderung der Reisenden auf der 3,2 km langen Straßenstrecke von Celerina bis St. Moritz geschieht mit Hotelomnibus und anderen Fuhrwerken. Von Zürich bis Celerina wird die Fahrzeit für Personenzüge acht Stunden, für gewöhnliche Schnellzüge sieben Stunden und für Expreß- und Luxuszüge sechs Stunden betragen. Verschiedene Verbesserungen sollen für den weiteren Durchgangsverkehr vorgenommen werden. Unter anderem wird durch eine kleine Ver-

legung der beiden Expreßzüge 12 bezw. 15 Zürich-Bern-Genf und umgekehrt erreicht, daß diese Züge in Olten sich schneiden mit den Schnellzügen 52 Mailand-Basel und 49 Basel-Mailand, sodaß Bern und die Westschweiz nun eine gute Verbindung über Olten-St. Gotthard nach Mailand und umgekehrt erhalten (Bern ab 1.40 Nachm., Mailand an 10.23 Abds., Mailand ab 7.30 Vorm., Bern an 4.13 Nachm.). Neue Verbindungen geben ferner, wie die N. Zürcher Ztg. sich ausdrückt, Inhabern von Generalabonnements, „welche mit Sturmesschnelligkeit die Schienen abzurasen pflegen", Gelegenheit zu einer Nachmittagsumkreisung des schweizerischen Zentrums: Bern ab 2.40 Nachm., Thun-Interlaken (5.28), Meiringen (7), Luzern über den Brünig (9.50/10), Zürich 11.12/11.20), Bern an 2 Uhr Nachts.

— **Betriebsergebnisse der schweizerischen Eisenbahnen.** Die schweizerischen Bundesbahnen, d. i. das Netz der ehemaligen Nordostbahn, Zentralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen, haben nach dem nun vorliegenden Ausweis für das Jahr 1902 wohl befriedigende Ergebnisse erzielt. Die Gesamteinnahmen betrugen 69 900 000 Fr. gegen 66 900 000 Fr. im Jahre 1901, die Gesamtausgaben 40 800 000 (40 500 000) Fr. Der Einnahmeüberschuß beläuft sich auf 29 366 476 (26 354 973) Fr. Was die Beförderungsmengen anlangt, so ergab der Güterverkehr einschließlich Gepäck und Vieh 6 228 833 (5 936 137) t. Den größten Verkehr hatte wieder der Monat Oktober mit 676 238 (583 301) t. Die Gesamtzahl der 1902 beförderten Personen war 29 389 062 (28 673 649). In der allgemeinen Steigerung hat der Monat Dezember wieder abgeflaut: der Überschuß seiner Gesamteinnahme betrug nur 1 366 230 (1 912 918) Fr. Bei der Jura-Simplonbahn betrugen die Verkehrseinnahmen für das ganze Jahr 1902 rund 36 000 000 Fr., d. i. 584 653 Fr. mehr als im Vorjahre.

— **Simplontunnel.** Im Monat Dezember betrug der Fortschritt im Sohlstollen auf der Nordseite 208, auf der Südseite 146, zusammen 354 m, die Gesamtlänge des Stollens am 31. Dezember 1902: 14 328 m; davon auf der Nordseite 8469, auf der Südseite 5859 m. Auf der Südseite ergibt der außerordentlich starke Wasserzufluß noch immer 930 Sekundenliter. Die Temperatur ist infolge der veränderten Gesteinsverhältnisse auf der Nordseite von 53° auf 45° gesunken; im südlichen Teile des Tunnels beträgt sie nur 37° C. Am 10. d. M. hatte man 14 430 m Tunnel fertig gebohrt; davon 8480 auf der Nordseite und 5950 auf der Südseite.

Es bleiben noch 5301 m zu durchschlagen; italienischerseits nimmt man nach den bisherigen Leistungen an, daß, wenn sich nicht neue außerordentliche Schwierigkeiten in den Weg stellen, der Bau des Simplontunnels im Jahre 1904 vollendet sein wird, wenn auch freilich der vertragsmäßige Termin, der 13. Mai 1904, nicht wird innegehalten werden können.

Auch die Arbeiten auf den italienischen Zufahrtslinien Domodossola-Iselle, Arona-Domodossola und Santhia-Arona schreiten befriedigend vorwärts und ist deren Betriebseröffnung zugleich mit der Fertigstellung der Strecke Iselle-Brig gesichert.

— **Verbindung Gotthard-Simplon.** Die Kantonalregierung von Tessin ist beim Bundesrat wegen des Baues einer Verbindungslinie zwischen dem Gotthard und dem Simplon vorstellig geworden. Die Linie soll von Locarno aus längs des Ufers des Lago Maggiore über Pallanza die Station Feriolo der Linie Domodossola-Arona erreichen.

— **Albulabahn.** Bis zum 31. v. M. waren der Schw. Bauztg. zufolge vom Albulatunnel (Gesamtlänge 5860 m) 5492 m vollkommen fertiggestellt. Die Ausbrucharbeiten sollen im laufenden Monate vollendet werden. Die Ausmauerung wird noch den Monat Februar in Anspruch nehmen, worauf mit dem Legen des Oberbaues begonnen werden kann. Im Rugnux-Kehrtunnel soll im Februar der Oberbau gelegt werden, womit die ganze Gleisanlage von Thusis bis Preda vollendet sein wird.

— **Schwierigkeiten Italiens betreffs der Simplonbahn.** In der Schweiz wird es recht unangenehm empfunden, daß italienischerseits, namentlich vom Kriegsminister bezw. Generalstab, störende Weiterungen betreffs des künftigen Verkehrs durch den Simplon veranlaßt werden und man früher eingegangene Verpflichtungen nicht einhalten will. Durch zwei Wochen haben die schweizerischen und italienischen Vertreter in Rom verhandelt, ohne zum Ziel zu kommen. Doch sind die Erörterungen nicht abgebrochen, sondern sollen wieder aufgenommen werden. Wie schon mitgeteilt, handelt es sich darum, daß Italien die schweizerischen Bundesbahnen nicht bis Domodossola fahren lassen will, obwohl auf italienische Forderung im Jahre 1899 Domodossola als künftige internationale Station bezeichnet wurde und Italien von Anfang an darauf drang, daß der Simplontunnel auf italienischem Gebiet ausmünde. Italienischerseits beruft man sich darauf, daß es ein Unterschied sei, ob die bisherige Privatgesellschaft der Jura-Simplonbahn oder der schweizerische Staat den Betrieb in Händen habe. Dagegen kann die schweizerische Regierung anführen, daß die italienische Regierung sich auch schon für den Verstaatlichungsfall gebunden hat. Im Frühjahre 1898 habe der schweizerische Gesandte Carlin namens des Bundesrats den italienischen Minister des Auswärtigen Visconti-Venosta um eine Erklärung betreffend die Übertragung der von Italien der Jura-Simplongesellschaft für die italienische Strecke bis Domodossola erteilten Konzession ersucht. Visconti-Venosta gab darauf am 11. April 1898 dem schweizerischen Vertreter in Rom folgende Zusicherung: „Was die allfällige Übertragung der italienischen Konzession von der Eisenbahngesellschaft auf den Bund anlangt, so kann die Zustimmung der königlichen Regierung gemäß den Bestimmungen des Art. 8 des Vertrags vom 22. Februar 1896 von Ihrer Regierung schon jetzt als erworben (acquis) angesehen werden, natürlich unter dem Vorbehalt, daß im Falle der Übertragung die Eidgenossenschaft sich rein und einfach den Rechten und Verpflichtungen, welche für die Gesellschaft aus den ihre Lage gegenüber der italienischen Regierung regelnden Akten und Verträgen sich ergeben, unterstellen würde." Der Bund erklärte sich bereit, in diese Verpflichtungen einzutreten. Für den Fall, daß nun eine Verständigung mit Italien nicht zustande käme, würde der sonst fertige freihändige Rückkauf der Jura-Simplonbahn nicht in der Märzsession des Bundesrats genehmigt werden können, der konzessionsmäßige Rückkauf müßte am 1. Mai d. J. stattfinden; dazu tauchen die verschiedensten Gerüchte und Pläne auf, u. a. daß für die Strecke Brig-Domodossola und den Tunnelbetrieb die Jura-Simplonbahn bestehen beibe, daß der internationale Bahnhof nach Brig verlegt werden solle — was von zuständiger schweizerischer Seite bestritten wird — usw. Schweizerische Preßstimmen äußern sich recht mißmutig darüber, daß Italien eingegangene Verpflichtungen nicht einhalten wolle; man weist darauf hin, daß die italienischen Bahnen bis nach Chiasso in der Schweiz und die deutschen Bahnen bis Basel fahren. Der Berner „Bund" betont, daß das Deutsche Reich nicht den mindesten Anstoß genommen habe, die Bundesbahnen auf den deutschen Strecken fahren zu lassen, wo vormals die schweizerischen Privatbahnen fuhren. Von schweizerischer Seite wird jetzt eine Möglichkeit der Verständigung auch dahin erwogen, daß in Iselle der Wechsel des Bahnpersonals stattfinden, dagegen in Domodossola die internationale Station bleiben soll.

— **Vorschläge der sizilianischen Bahnen wegen Erneuerung des Betriebsvertrags.** Wie bereits berichtet wurde, sind zwischen der Regierung und der Verwaltung der sizilianischen Bahnen Verhandlungen im Zuge behufs Erneuerung des Betriebsvertrags, welcher Mitte 1905 abläuft. Von den verschiedenen wichtigen Neuerungen, die im Betriebsverhältnisse zwischen Staat und Gesellschaft geplant werden, ist bereits gesprochen worden; es käme nun noch ein neuer Vorschlag dazu, welcher von den sizilianischen Bahnen der Regierung unterbreitet wurde. Diese Bahnen haben sich bereit erklärt, den Betrieb der kalabresischen Linien, welche jetzt unter Verwaltung der Mittelmeerbahn stehen, mit der längs des Jonischen Meeres laufenden Hauptstrecke Reggio-Calabria-Battipaglia zu übernehmen und ferner die im verflossenen Jahre soviel umstrittene und vom Parlament beschlossene, direkteste Bahnverbindung Rom-Neapel zu bauen und zu betreiben, wenn die der Mittelmeerbahn zugeteilte Strecke Battipaglia-Neapel zur Gemeinschaftslinie gemacht werde. Offenbar verfolgen sie damit den Zweck, die gesamte Verbindung zwischen Rom und Palermo in die Hände zu bekommen und diese möglichst zu vervollkommnen. Die Fahrtdauer auf dieser 900 km langen Strecke soll von 21 auf 20 Stunden vermindert und die Zahl der durchgehenden Züge vermehrt werden. Wenn die Regierung zustimmt und die Mittelmeerbahnen keine Schwierigkeiten machen, auf den Betrieb der wenig einträglichen kalabresischen Linien, deren bedeutendste die von Battipaglia nach Reggio-Calabria Hafen — 400 km — eine jährliche Bruttoeinnahme von wenig über 8000 L. für das Kilometer hat, zu verzichten, so wird es vielleicht wieder zur Bildung eines kalabresisch-sizilianischen Bahnnetzes kommen, wie es vor 30 Jahren bestanden hat.

— **Der geplante Bau einer Eisenbahnlinie von Krassny-Cholm über Wesjegonsk zur St. Petersburg-Wjätkaer Bahn.** Vor einigen Tagen gelangte im Departement für Eisenbahnangelegenheiten, wie die St. Petersburger Zeitung mitteilt, der Plan zum Bau der vorgenannten Eisenbahnlinie zur Verhandhandlung. Bekanntlich war bereits im Jahre 1898 der Verkehr auf der Zweigbahn von der Station der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn, Ssawelino, nach Norden zur Stadt Krassny-Cholm eröffnet worden, um als erstes Glied des zukünftigen Schienenweges zwischen der genannten und der damals noch geplanten, jetzt aber schon im Bau begriffenen St. Petersburg-Wjätkaer Bahn zu

dienen. Die geeignetste und für den zukünftigen Handelsverkehr vorteilhafteste Richtung der geplanten Verbindungsbahn würde nach dem Entwurf diejenige über Wesjegonsk sein. Sie würde den Vorzug haben, die bewohntesten Gebiete dieses Kreises und den Fluß Mologa an der Stelle zu durchschneiden, wo derselbe schiffbar wird, und außerdem die gewerbtätigen südlichen Teile des Tscherepowezschen Kreises bedienen können. Ferner wird diese Linienführung die drei Wassernetze rechtwinklig treffen, die die größte russische Wasserader, die Wolga, mit der Newa verbinden und demnach vielen Gütern den Absatzweg aus dem Zufuhrgebiete, das nördlich der vorgenannten Wasserwege liegt, ermöglichen. Noch mehr, durch die Verwirklichung des Eisenbahnplans Moskau-Ssawelowo (Kimry) als Verbindung mit der Linie Kaschin-Ssawelino-Krassny-Cholm und durch die Fortsetzung des letzteren über Wesjegonsk wird Moskau und das ganze jenseits Moskau liegende Produktionsgebiet mit dem Norden in nächste Berührung gebracht und dadurch der seit jeher angebahnte Handelsverkehr über Wesjegonsk erleichtert werden.

Aus dem Bericht einer zur Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse des vorbezeichneten Gebiets berufenen Kommission ergibt sich, daß zum Bedarf der örtlichen Bewohner allein etwa 3 000 000 Pud (= 49 000 t) Getreide jährlich bewegt werden müssen. Die um Wesjegonsk liegenden Fabriken stellen jährlich verschiedene Erzeugnisse im Werte von 4 500 000 R. her, wobei die im Ulomschen Gebiete gefertigten Eisenwaren und die im Kreise Tscherepowez betriebene Buttererzeugung auf je 2 000 000 R. geschätzt werden. Außerdem sind in der Umgegend von Wesjegonsk reiche Torf- und Sandsteinlager vorhanden, die für die Entwicklung der Fabriktätigkeit förderlich sein werden. Eine forstwissenschaftlich gehandhabte Waldwirtschaft kann Material von über 17 000 000 Pud (= 274 000 t) zur Ausfuhr hergeben. Wenn man hinzufügt, daß schon jetzt ein reger Güterverkehr zwischen Moskau einerseits und dem Tscheropowezer Gebiete anderseits besteht, indem von hier bezw. aus dem Norden nach der alten Residenzstadt Fische, Pelzwaren und Wild in großen Mengen geführt und umgekehrt aus Moskau Manufaktur- und Kolonialwaren bezogen werden, so ergibt sich hieraus die große Bedeutung einer Eisenbahn in diesem Gebiete, dessen Güterverkehr schon jetzt auf etwa 30 000 000 Pud (= 490 000 t) jährlich geschätzt wird.

— **Eisenbahneröffnungen in Rußland.** Im Dezember 1902 und im Januar d. J. ist in Rußland auf den nachfolgenden Bahnen ein sogen. zeitweiliger Verkehr eröffnet worden, und zwar: 1. am 16./29. Dezember 1902 der Personen- und Güterverkehr auf der Petrokowsko-Sulejewski-Zufuhrbahn (14 Werst = 14,33 km); 2. am 21. Dezember 1902/3. Januar d. J. auf der neuerbauten Strecke Witebsk-Shlobin (Teilstrecke der St. Petersburg-Witebsk-Shlobin-Kiew-Bahn); 3. am 1./14. Januar d. J. auf der nördlichen Teilstrecke der Orenburg-Taschkenter Bahn (das ist besonders wichtig für den dortigen Salzhandel); ferner wird 4. am 15./28. Januar d. J. der zeitweilige Güterverker auf der neu erbauten, 11 Werst (= 11,74 km) langen Strecke Wjäsowaja-Jurgosanski Sawod der Katowschen Zweiglinie der Ssamara-Slatouster Bahn eröffnet; außerdem ist 5. am 16./29. Dezember 1902 der regelmäßige Zugverkehr auf der Alexandropol-Eriwaner Bahn von der Station Alexandropol der Transkaukasus-Eisenbahn bis zur Station Uluchanlu in einer Ausdehnung von 132 Werst (= 140,8 km) und auf der Zweigbahn von dieser letzteren Station bis zur Stadt Eriwan in einer Länge von 13 Werst (= 13,8 km) eröffnet worden.

Fremde Weltteile.

— **Der Sasagotunnel in Japan.** Im Anschluß an die in Nr. 2 d. Ztg. gebrachte Mitteilung über den 4647 m langen Sasagotunnel auf der Zentralbahn (Chuobahn) zwischen Hachioji und Schiojiri entnehmen wir dem Zentralblatt der Bauverwaltung folgende Einzelheiten.

Der Tunnel verläuft zwischen beiden Eingängen, die ungefähr auf gleicher Höhe liegen, völlig geradlinig. Nur zum Zwecke der Entwässerung steigt die Bahn von beiden Seiten mit 1 : 800 an und erreicht ungefähr in der Mitte auf einer Höhe von 626,32 m den Scheitel und damit zugleich die größte Höhe zwischen den Stationen Hachioji und Kofu. Die Paßhöhe über dem Tunnel liegt auf 1224 m Meereshöhe. Der Tunnel ist eingleisig und zeigt den neuerdings bei den Staatsbahnen allgemein eingeführten Querschnitt von 4,57 m lichter Breite und Höhe über Schienenoberkante. Während die östliche 12 km lange Zufahrtsrampe von der Station Otsuki an mit 1 : 40 im Gelände offen ansteigt, liegt die westliche Steilrampe von 9 km Länge bis zur Station Nanasato vielfach in einseitig geneigten Tunneln, im ganzen sieben, darunter einer von 1373 m Länge. Der Tunnelbau wurde nach der Bauweise mit Firststollenbetrieb durchgeführt. Der Wasserandrang bot im Anfang beträchtliche Schwierigkeiten. Im Dezember 1896 wurde mit den Bohrarbeiten an den beiden Tunnelenden begonnen. Der größte jährliche Stollenfortschritt hat auf beiden Seiten zusammen in den Jahren 1900 und 1902 stattgefunden, er betrug im Tagesdurchschnitt 1,58, 2,9 und 2,97 m, wie man sieht, noch recht bescheidene Werte. Der Vollendung des Tunnels sieht man bis zum Oktober d. J. entgegen. Die Aufwendungen für den Tunnelbau betrugen bis zum Ablauf des Rechnungsjahres 1901 1 743 000 Yen (= 3 760 300 ℳ), die Gesamtbaukosten werden sich voraussichtlich auf rund 2 214 000 Yen (= 4 649 400 ℳ) stellen, also für das Meter auf rund 1000 ℳ. Die Luftwärme im Tunnel hält sich auf höchstens 22 ° C.; die Luft ist seit Einführung der Gasglühlichtbeleuchtung und der Preßluft zum Betriebe der Bohrmaschinen tadellos. An beiden Eingängen des Tunnels sind poetische Inschriften in chinesischen Zeichen angebracht, die von den beiden berühmten Staatsmännern Ito und Yemegata verfaßt sind und sich auf den Tunnelbau beziehen.

— **Algerische Bahnen.** Die Lage der vom französischen Staat auf Rechnung der „Société de chemins de fer algériens" betriebenen algerischen Lokalbahn Oran-Arzew, die im Jahre 1901 dieser Gesellschaft etwa 90 000 Fr. gekostet hat, da ihre kilometrischen Einnahmen sich auf nur 4236 Fr., ihre kilometrischen Ausgaben dagegen auf mehr als 6000 Fr. beliefen, scheint sich für das Jahr 1902 erheblich günstiger zu gestalten, da sich am 18. November 1902 die kilometrischen Durchschnittseinnahmen auf 5947 Fr. beliefen, sodaß kein Betriebsdefizit mehr zu befürchten ist. Der Verwaltungsrat der Gesellschaft hob in der letzten Generalversammlung die Übelstände hervor, die sich für den Betrieb einer von einem großen Staatsbahnnetz eingeschlossenen, vom Staat auf Rechnung der Gesellschaft betriebenen Bahn ergeben müßten, und schlug den Ankauf durch den Staat als alleinige Rettung aus dieser Lage vor. Nachdem die grundsätzliche Frage vom oberen Verwaltungsrat angenommen ist, hat nunmehr der französische Minister der öffentlichen Arbeiten eine Schätzungskommission eingesetzt, deren Arbeiten als Grundlage für die Festsetzung der Kaufentschädigung dienen sollen. Es ist also nur noch eine Frage der Zeit, daß der Ankauf der Bahn Oran-Arzew durch den Staat vollendete Tatsache wird und daß das algerische Staatsbahnnetz die große Stadt Oran als Ausgangspunkt ihres ganzen Netzes von mehr als 800 km Bahnen erhält.

— **Eisenbahnen in Rhodesia.** Über die in Nr 97 Jahrg. 1902 d. Ztg. erwähnte im Bau begriffene Bahn von Bulawayo nach Viktoria Falls am Sambesiflusse entnehmen wir „Railr. Gaz." folgende Einzelheiten. Die Bahn wird auf ihrem Lauf von Bulawayo nach Viktoria Falls durch das reiche Kohlengebiet von Wankie geführt, das ungefähr 204 englische Meilen (= 328,44 km) von Bulawayo entfernt liegt. Zwei Drittel der Strecke von Bulawayo bis Wankie sind fertig und werden wahrscheinlich im April für den allgemeinen Verkehr eröffnet werden. Dann werden die folgenden 80 Meilen (= 128,80 km) nordwestlich bis zum Sambesifluß gebaut und voraussichtlich Ende des Jahres fertiggestellt sein. Während des Baues einer Stahlbrücke über ihn wird das zur Fortsetzung des Bahnbaues nördlich vom Sambesi notwendige Material über den Fluß geschafft werden, teils durch Herüberflößen, teils durch Anlage einer zeitweiligen Seilbahn. Die Arbeiten am Bahnbau sollen so gefördert werden, daß die Fortsetzung der Kap-Kairobahn in das Kafuegebiet, wo wertvolle Kupfer-, Blei- und Zinklager, welche der Northam Copper und den Rhodesia Copper Companies gehören, in nächster Zukunft erfolgen kann.

— **Vom Verkehr auf der Swakopmund-Windhuker Bahn.** Über eine Reise auf der Bahn nach Windhuk findet sich in einem Briefe an die Deutsch-südwestafrikanische Zeitung folgende Stelle:

„Es ist immer derselbe, nachgerade genügend gekannte Weg, den ich einschlagen muß, wenn ich einmal von Swakopmund fortkomme: Nach Windhuk und zurück. Montags früh von Swakopmund abfahren, Dienstag Abends in Windhuk; dann am Mittwoch Termine; am Donnerstag früh wieder auf die Eisenbahn, um Freitag Abends in Swakopmund zurück zu sein. Eine Erholung ist das gerade nicht und das Vergnügen läßt sich auch ertragen. Aber immerhin ist es eine große Errungenschaft, daß man überhaupt daran denken kann, auf einen Tag nach Windhuk zu fahren. Wie überall, so steigert denn auch hier die größere Leichtigkeit des Verkehrs den Verkehr selbst immer mehr. Als ich das letzte Mal, vor etwa vier Wochen, die Reise machte, glaubte ich, da die von Swakopmund aus Mitreisenden in Karibib geblieben waren, daß ich wohl allein nach Windhuk hinauffahren würde, und hatte mich darauf gefaßt gemacht, den ganzen Weg zu schlafen. Aber es kam anders: Schon von Karibib ging es mit ganz gut besetztem Wagen ab, auf verschiedenen Zwischenstationen, in Okasise, Kavatuerassane — das ist übrigens nach

Kapenoussëu der schwierigste Stationsname —, Okahandja, zuletzt sogar noch in Brakwater stiegen neue Reisende ein, sodaß der Maschine, als man bereits die Lichter von Windhuk winken sah, am Ende einer anhaltenden Steigung bei Potkiesdraai der Atem ausging und sie anhalten mußte, um sich zu erholen. Das war ihr gewiß umso peinlicher, als der stellvertretende Gouverneur, dessen Wagen in Okahandja angehängt war, sich mit im Zuge befand, aber — es ging nicht. Nach einem tüchtigen Anlauf kam sie beim zweiten Male glücklich über den Berg und stolz liefen wir in den hell erleuchteten Windhuker Bahnhof ein. Zwar können die sechs Petroleum- oder Ligroinlaternen dort sich nicht mit den beiden elektrischen Lampen in Karibib messen, aber ansehnlich genug machen sie sich doch. Auch ein Hotelwagen erwartet jetzt den Zug, sodaß, wer in der ‚Stadt Windhuk' wohnen will, nicht mehr zu Fuß den Weg zurückzulegen braucht, der nicht kürzer sein wird, als der Weg vom Bahnhof Friedrichstraße nach dem Belle-Allianceplatz in Berlin, und der ebenso gerade gestreckt ist, wie jener, sonst allerdings wenig Ähnlichkeit mit ihm hat. Ob auch noch andere Hotelwagen am Bahnhof bereit stehen, will ich ungesagt sein lassen. Wenn der Zug einläuft, entwickelt sich ein derartiger Betrieb, man hat so zahlreiche Bekannte zu begrüßen, daß man nicht alles mit einem Male übersehen kann."

— **Eisenbahn Djibuti-Harrar.** Der Präsident der Société impériale des chemins de fer éthiopiens, Chefneux, meldet, daß der erste Zug auf dem Bahnhofe von Addis-Harrar angekommen sei.

— **Wagen- und Lokomotivbau in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1902.** Sämtliche Lokomotiv- und Wagenfabriken Amerikas haben nach „Railr. Gaz." im Jahre 1902 etwa 164 547 Wagen gebaut, ausschließlich der Straßenbahn- und anderer elektrischer Wagen, aber einschließlich der Wagen für Hochbahnen. Es ist dies der größte je erreichte Rekord, der das Jahr 1901 noch um 25 542 Wagen übertrifft. Eingeschlossen sind darin nicht die von den Eisenbahnen in ihren eigenen Werkstätten erbauten Wagen. Unter den 164 547 Wagen befinden sich etwa 162 599 Güterwagen und 1948 Personenwagen. An Lokomotiven wurden im Jahre 1902: 4070 gebaut, einschließlich 74 elektrischer Lokomotiven, im Jahre 1901 dagegen 3384 Lokomotiven. Wenn man die Durchschnittskosten für den Bau einer Lokomotive auf 12 000 D. (= 48 000 ℳ) annimmt, so würden sich die Kosten für die gebauten 4070 Lokomotiven auf fast 48 000 000 D. (= 192 000 000 ℳ) belaufen.

— **Eine Zusammenstellung über den Rückgang der Durchschnittsfrachtsätze auf den bedeutendsten Eisenbahnen Amerikas** gibt in seiner Schrift „Nordamerika, Beiträge zum Verständnis seiner Wirtschaftspolitik" (Berlin 1903, E. S. Mittler & Sohn) der preußische Abgeordnete Otto Graf Moltke. Der Verfasser ermittelt aus den einzelnen Durchschnittsfrachtsätzen Durchschnittszahlen für die Frachtsätze dieser gesamten Bahnen. 1870 betrug der Durchschnittsfrachtsatz, der auf jenen Hauptbahnen gezahlt wurde, für das Tonnenkilometer 5,20 ₰, 1900 nur noch 1,81 ₰. Im Deutschen Reich betrug er 1900 genau das Doppelte, nämlich 3,62 ₰ für das Tonnenkilometer für den Durchschnitt der Güter (abgesehen von Dienstgut, Pferden, Vieh und Fahrzeugen), dabei für gewöhnliches Frachtgut 3,52 ₰, für Eil- und Expreßgut 17,93 ₰ für das Tonnenkilometer. Jene obigen amerikanischen Sätze aber sind eben immer noch verhältnismäßig hohe Eisenbahnfrachtsätze. Wo die Benutzung oder Mitbenutzung von Binnenwasserwegen möglich ist, sind die amerikanischen Frachtsätze noch weit geringer. So kostet, wie die Schrift anführt, eine Tonne Getreide von Chicago bis Newyork nur etwa 0,6 ₰ für das Tonnenkilometer.

Graf Moltke benutzt die gewonnenen Ergebnisse zu einer interessanten Vergleichung der Frachtsätze von Eisenbahnen und Wasserstraßen, aus der wir, ohne unsererseits eine Kritik zu üben, ferner folgendes mitteilen: „So lange in den Vereinigten Staaten der Transport von Weizen auf 1500 km für die Tonne nur etwa 9 ℳ kostet und wir, da wir in der Hauptsache auf unsere Eisenbahnen angewiesen sind, dem nichts als eben unsere Eisenbahnfrachtsätze entgegenzustellen haben, die z. B. für Getreide von Bromberg nach dem Ruhrgebiet, auf etwa 825 km, 38 ℳ für die Tonne (also für das Tonnenkilometer 4,6 ₰) betragen, so lange wird uns Deutschen aller Zoll wenig helfen. Man muß bei Zeiten die Mittel und Möglichkeiten der Güterbewegung vervielfältigen und eine vernünftige und vom Staate überwachte Konkurrenz dieser Mittel hervorrufen. Den dabei geübten Einfluß auf die Tarife würde der Staat kraft seiner Eigenschaft als Beherrscher des gesamten Eisenbahnnetzes und als einziger wirklicher Hauptunternehmer überhaupt nicht einbüßen können. Unsere Eisenbahnen können nie zu so billigen Sätzen fahren wie die amerikanischen; denn wir fahren immer und überall als schweren, teuren Ballast die Rücksicht auf unser Staatsbudget mit." Die angebliche Schwächung der Eisenbahneinnahmen aber durch die Vermehrung der Güterbewegung auf den Wasserstraßen, die ja den Eisenbahnen gerade die wenig oder gar keinen Frachtgewinn bringenden Güter abnehmen und Material und Betrieb der Eisenbahnen deshalb für die höherwertigen Güter besser auszunutzen und zu gestalten erlauben, nennt Graf Moltke eine „fable convenue". Der Behauptung gegenüber, bei jenem billigen Frachtsatz von 0,6 ₰ für das Tonnenkilometer von Chicago aus handele es sich in der Hauptsache nicht um künstliche Wasserstraßen, sondern um die natürlichen, durch die großen amerikanischen Seen gebildeten Wasserwege, im übrigen aber könnten auch in Amerika Kanäle nicht mit Eisenbahnen in Wettbewerb treten, bemerkt der Verfasser folgendes: „Während die Bahnfrachtsätze von 1870 bis 1900 von 5,20 ₰ auf 1,81 ₰ gesunken sind, sanken die Frachtsätze auf den Kanälen des Staats Newyork von 1,91 auf 0,50 ₰, und diese Kanäle haben zum Teil unzureichende Abmessungen. Was besonders den berühmten Eriekanal anbetrifft, so konnten auf diesem anfangs nur 16 t-, seit 1828 etwa 70 t- und erst seit 1862 etwa 225 t-Schiffe verkehren, während auf deutschen modernen künstlichen Wasserstraßen Schiffe von über 600 t fahren. Obgleich also, namentlich gegenüber dem vorzüglich organisierten amerikanischen Gütertransportdienst und den technisch nahezu vollkommenen Einrichtungen der Güterein- und Ausladung sowie ihrer Beförderung selbst, die Konkurrenz den Kanälen ungemein erschwert worden ist, hat doch der Eriekanal durch die Kanalabgaben die Kosten für Bau, Unterhaltung und Betrieb mehr als eingebracht, sodaß, nachdem bis 1882 ein Überschuß von nicht weniger als 178 500 000 ℳ erzielt worden war, die Abgaben aufgehoben werden konnten. Noch am Ende des 19. Jahrhunderts betrug der Überschuß, abgesehen von den Zinsen des aufgewendeten Kapitals, trotz verschiedener Umbauten 115 500 000 ℳ. Freilich ist der Verkehr des Eriekanals sehr zurückgegangen, schon weil die mit ihm konkurrierenden Eisenbahnen mit ihren Frachtsätzen noch unter jenen vorher genannten Durchschnitt von 1,81 ₰, nämlich auf 1,55 ₰ für das Tonnenkilometer, heruntergegangen sind. Dennoch aber ist vom Staat Newyork aufs ernsteste ins Auge gefaßt ein Umbau des Kanals entweder für je zwei nebeneinander fahrende 450 t-Schiffe oder aber gar für 1000 t-Schiffe, und die Kosten dieses letzteren Umbaues sind auf 336 000 000 ℳ berechnet. Auf das Kilometer des Kanals kommen demnach nahezu 600 000 ℳ Umbaukosten, während für den Neubau unseres Mittellandkanals nebst Zweigkanälen, welcher — und zwar sehr reichlich — auf noch nicht 192 000 000 ℳ veranschlagt ist, die kilometrischen Kosten einschließlich der Speisung nur 463 400 ℳ betragen. Wenn also die Amerikaner, die gewiß niemand für unpraktische Träumer hält, in ihrer ‚Kanalschwärmerei' so weit gehen, für einen Kanalumbau weit mehr ausgeben zu wollen, als der Staat Preußen für eine großartige, fast vollständig neu herzustellende Verbindung seiner größten Stromgebiete, so sollte man meinen, daß allmählich auch in Preußen die Gegnerschaft gegen Kanalneubauten etwas weniger laut als bisher werden würde."

— **Der Panamakanal.** In Washington ist am 23. d. M. der Panamakanalvertrag mit Kolumbien unterzeichnet; damit ist die Wiederaufnahme des zuerst von den Franzosen unternommenen, aber dann so kläglich gescheiterten großen Werkes gesichert. Die „Berl. N. Nachr." knüpfen hieran folgenden Rückblick: Am 1. Februar 1881 war von der de Lessepsschen Gesellschaft mit den Vorarbeiten zum Kanalbau begonnen worden, nach 10 Jahren war die Unternehmung schmählich bankrott und die Arbeit wurde kaum mehr wesentlich gefördert, nachdem der Versuch weit über eine Milliarde Franken verschlungen hatte. Lesseps, der berühmte Erbauer des Suezkanals, verlor in Panama sein Geld und seine Ehre. Im Jahre 1899 wurde dann in Jersey eine neue Panamagesellschaft mit 30 000 000 D. begründet, die die Rechte der alten Gesellschaft übernahm. Da aber immer noch die Regierung der Vereinigten Staaten Miene machte, den Nicaraguakanal zu erbauen, gab die Panamagesellschaft die Hoffnung auf, ihren Plan durchführen zu können, und bot der amerikanischen Regierung ihre Aktiva und Rechte für die Summe von 40 000 000 D. zum Kauf an. Dieses Angebot nahm die amerikanische Regierung an und Mitte vorigen Jahres gab der Kongreß einer Bill seine Zustimmung, worin 130 000 000 D. für den Bau des Panamakanals und 40 000 000 D. für den Ankauf der Bestände und Rechte der Panamagesellschaft bewilligt wurden. Die amerikanische Regierung hatte sich nun noch mit Kolumbien bezüglich der Überlassung des zum Bau des Panamakanals nötigen Gebietes auseinanderzusetzen. Die Regierung von Kolumbien machte lange allerlei Schwierigkeiten. Sie erklärte, daß die Verfassung ihr eine Gebietsabtretung verbiete und daß auch die von den Vereinigten Staaten geforderte Pachtung auf ewige Zeiten unzulässig wäre. Sie wollte sich daher nur auf eine Verpachtung auf 100 Jahre einlassen, aber in die Vereinbarung willigen, daß die Vereinigten Staaten das Recht haben sollen, die Verpachtung nach Ablauf der 100 Jahre auf den gleichen Zeitraum zu erneuern. Auch bestand die Regierung

Kolumbiens darauf, daß in dem Kanalgebiet kolumbisches Recht gelten sollte, obwohl sie sich damit einverstanden erklärte, daß amerikanische Beamte die Rechtsprechuug ausübten. Doch alle diese Ansprüche wurden wohl von Kolumbien nur gestellt, um eine möglichst hohe Summe für die Verpachtung des den Kanal an beiden Seiten begrenzenden Landstreifens herauszuschlagen. Nach langem Feilschen und nachdem die amerikanische Regierung Kolumbien dann mit einem Ultimatum gedroht, hat letzteres schließlich doch wohl Konzessionen gemacht und so das Zustandekommen des Vertrages ermöglicht, kraft dessen die amerikanische Regierung jetzt den Ausbau des Panamakanals in Angriff nehmen kann.

— **Besteuerung der Eisenbahnkonzessionen im Staate Newyork.** Das Appellationsgericht des Staates Newyork hat das gegenwärtige Staatsgesetz betreffend die Besteuerung der Eisenbahnkonzessionen für verfassungswidrig erklärt. Durch diese Entscheidung wird Eigentum im Werte von mehr als 200 000 000 D. dem Amtsbereich der Steuereinschätzer des Staates Newyork entzogen. Diese bedeutet eine Erhöhung der Dividenden für alle Eisenbahnen in diesem Staate.

Allgemeines.

— **Deutschlands Kohlenproduktion und -Handel im Jahre 1902.** Die Steinkohleneinfuhr nach Deutschland betrug im Jahre 1902 mit 6 425 658 t 128 269 t mehr als in 1901, die Steinkohlenausfuhr mit 16 101 141 t 834 874 t mehr. Am meisten nahm die Ausfuhr zu nach den Niederlanden, wohin 515 295 t mehr gingen, dann nach Belgien mit einem Mehr von 455 628 t und nach Frankreich mit 183 880 t mehr. Trotzdem sich die Ausfuhr in den letzten Monaten 1902 auch nach Rußland, Österreich-Ungarn und der Schweiz wesentlich gehoben hatte, verzeichnen diese Absatzgebiete für das ganze Jahr 1902 eine Abnahme, die indes nur bei Rußland, wohin 259 712 t weniger ausgeführt wurden, einigermaßen ins Gewicht fällt. Nach dem Freihafen Hamburg wurden 57 679 t weniger ausgeführt. — Die Steinkohlenproduktion Deutschlands betrug in 1902: 107 437 681 t gegen 107 825 009 t in 1901. An Koks wurden 9 202 796 t, gegen 9 163 473 t im Vorjahre und an Briketts 9 214 086 t gegen 9 251 452 t im Vorjahre hergestellt. Von der Gesamtproduktion entfällt natürlich der weitaus größte Teil auf die preußischen Oberbergamtsbezirke Dortmund und Breslau. Demnächst kommt der Oberbergamtsbezirk Bonn. Der Bezirk Halle steht bezüglich der Braunkohlenförderung in Deutschland obenan. — Im ganzen wurden in 1902 in Preußen gefördert bezw. hergestellt: 100 260 529 t Steinkohlen (im Vorjahre 100 991 411 t), 36 276 165 (37 356 813) t Braunkohlen, 9 145 506 (9 099 757) t Koks und 8 111 344 (8 131 324) t Briketts. Das Königreich Sachsen brachte es auf eine Förderung von 4 615 745 t Steinkohlen (im Vorjahre 4 411 370 t), 1 741 585 (1 626 928) t Braunkohlen, 235 786 (209 495) t Briketts. Im übrigen ist noch zu erwähnen eine Braunkohlenförderung von 2 193 402 t in Sachsen-Altenburg, von 1 278 110 t in Anhalt, von 1 452 503 t in Bayern und von 1 324 024 t in Elsaß-Lothringen.

Rechtsprechung.

— **§ 1 des deutschen Haftpflichtgesetzes vom 7. Juli 1871.** Nach diesem Paragraphen haftet bekanntlich der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn, wenn bei deren Betrieb ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, falls er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist. Das Reichsgericht (6. Ziv.-Senat Urteil v. 10. Juni 1902, „Archiv f. gewerbliche Rechtspflege" III S. 320) hat nun die Frage erörtert, wie der Schadenfall zu beurteilen sei, wenn über den Vorgang tatsächlich ein durch eine Beweisaufnahme nicht zu beseitigendes Dunkel schwebt. Die Ausführungen des Reichsgerichts gehen dahin:

„Eine notwendige und selbstverständliche Folge des Prinzips des § 1 des Haftpflichtgesetzes ist, daß, sofern nur feststeht, daß bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt worden, das Dunkel, das über den Vorgang selbst gebreitet ist, nur zum Nachteil des Betriebsunternehmers ausschlägt. Weder er noch der Verletzte oder die Hinterbliebenen des Getöteten brauchen den näheren Vorgang zu ermitteln. Will aber der Unternehmer das eigene Verschulden des Getöteten oder Verletzten oder das Eingreifen höherer Gewalt dartun, so liegt es allerdings an ihm, das Dunkel zu lichten. Die Grenzen menschlicher Erkenntnis gestatten allerdings kaum eine jede Möglichkeit eines Irrtums ausschließende Ermittlung der Wahrheit. Die Überzeugung von der Wahrheit einer Tatsache kann in ihren letzten Gründen auf Wahrscheinlichkeit beruhen, die mit zwingender Gewalt zu einem bestimmten Urteil drängt. Welches Maß von Wahrscheinlichkeit zur Bildung eines solches gehört, ist Sache der Individualität. Die Bildung freier Überzeugung ist ein unkontrollierbarer Vorgang. Gerade das ist das Recht der freien Überzeugung, daß sie an keine Regeln gebunden ist. Eine Kritik des Produktes einer solchen Überzeugung kann sich somit in der Revisionsinstanz nur auf die Nachprüfung erstrecken, ob annehmbar die Prüfung des Richters sich auf alle jene Tatsachen und Vorgänge erstreckt habe, die nach den für den Fall maßgebenden Rechtsgrundsätzen in Erwägung zu ziehen waren und für die Bildung des Urteils maßgebend sein mußten."

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. Januar d. J. eröffnete, im Betriebe der Niederländischen Staatseisenbahnen stehende 23,119 km lange Strecke Zwolle-Ommen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 14 vom 14. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen sowie die italienischen und sizilianischen Eisenbahnen, Begleitschreiben zum Protokoll des Unterausschusses zur Neubearbeitung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften bezw. zur Vorberatung des Antrages der italienischen Eisenbahnen auf Teilnahme am Vereinsreiseverkehr, Frankfurt a/M., den 9./10. Januar 1903 (abgesandt am 17. Januar d. J.).

Nr I 18 vom 16. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und die im Ausschuß vertretenen vereinsfremden Bahnen, betreffend Antrag auf Feststellung des Begriffs „Verbindungsstrecke" (abgesandt am 19. Januar d. J.).

Nr I 24 vom 16. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs sowie die im Ausschuß vertretenen vereinsfremden Bahnen, betreffend Antrag auf Übertragung des Verkaufs von zusammenstellbaren Fahrscheinheften an die Auskunftstelle des oberösterreichischen Landesverbandes für Fremdenverkehr in Linz a. D. (abgesandt am 19. Januar d. J.).

Nr I 34 vom 19. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der zusätzlichen Bestimmungen unter A Ziffer 1 zu § 10 des Vereinsbetriebsreglements sowie der laufenden Nummer 8 der Zusammenstellung der Gebühren für Überführung von Sonderzügen usw. (abgesandt am 22. Januar d. J.).

Nr IV 34 vom 21. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der königlich preußischen Staatseisenbahndirektionen, der elsaß-lothringischen Eisenbahnen und der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 24. Januar d. J.).

Nr IV 39 vom 16. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Oktober bis Dezember 1902 abgegebenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 23. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

In der Kundmachung (32) in Nr 1 d. Ztg. vom 3. Januar 1903 ist der Frachtsatz von Banjaluka-Vorstadt nach Avricourt transit von „Francs 25,15“ auf „Francs **29,15**“ richtig zu stellen.

Wien, am 17. Januar 1903. (201)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreich. Staatsbahnen.

Auf den nachstehenden Strecken wurde der Gesamtverkehr wieder wie folgt aufgenommen:

Borki wielki-Grzymalow mit 31. Dezember 1902,
Luzan-Zaleszczyki mit 3. Januar 1903,
Teresin-Iwanie puste mit 13. Januar 1903.

Wien, am 22. Januar 1903. (202)

3. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. treten zu den Tarifheften 1, 2, 3, 4a, 4b und 5 die Nachträge IV, XXI, XII, V, XVII und XVI in Kraft. Sie enthalten außer bereits anderweit bekannt gegebenen Tarifmaßnahmen in der Hauptsache:

a) Änderungen und Ergänzungen des Vorworts der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
b) neue und abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl von Stationen der Preußischen Staats-, Braunschweigischen Landes-, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Halberstadt-Blankenburger, Nieder-Lausitzer, Oschersleben-Schöninger und Südharz-Eisenbahn;
c) Änderungen und Ergänzungen der bereits bestehenden Ausnahmetarife sowie die neu aufgenommenen Ausnahmetarife 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer (Tarifhefte 4a und 5), 9 für Eisen und Stahl im Tarifheft 5, D für Dextrin, Stärke usw. und D1 für Kartoffelstärkefabrikate im Tarifheft 4a. Im Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken usw. scheidet mit Gültigkeit vom 15. März d. J. die Versandstation Moabit aus.
d) Berichtigungen.

Der am 1. März 1901 eingeführte „Anhang zum Gütertarif“ für den mitteldeutschen Privatbahnverkehr wird aufgehoben.

Insoweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen niedrigeren Sätze noch bis einschließlich den 14. März d. J. in Geltung. Die in den Nachtrag IV zum Tarifheft 1 aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß der Vorschrift unter I (3) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 12. Januar 1903. (203)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Tarifheft II A (Verkehr Badische Staatsbahn und Bregtalbahn-Ostschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. der I. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher zum Preise von 50 ₰ von unserem Verkehrsbureau bezogen werden kann, enthält verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs sowohl in den allgemeinen Tarifklassen als in den Ausnahmetarifen. Namentlich weist derselbe anderweitige (ermäßigte) Frachtsätze für die badischen Stationen der Strecken Herbolzheim-Orschweier nebst Seitenlinien, Freiburg-Hüfingen und der Bregtalbahn, sowie neue Frachtsätze für Bermatingen-Ahausen, Bleibach, Espasingen, Gutach i/Br, Kappel b/Lenzkirch, Kluftern, Markdorf, Mimmenhausen-Neufrach, Oberuhldingen-Mühlhofen, Röthenbach i/Baden und Unteruhldingen auf. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7a für Zement aus der Schweiz werden für den Verkehr zwischen Aarau und Luzern einerseits und Badisch-Rheinfelden und Hugstetten anderseits ab 1. Mai 1903 aufgehoben und für den Verkehr ab Luzern nach Radolfzell vom gleichen Zeitpunkt ab von 66 auf 67 Centimes für 100 kg erhöht.

Karlsruhe, den 21. Januar 1903. (204)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Umschlagsgüter, die infolge plötzlichen Eintritts strengen Frostes mit der Eisenbahn statt auf dem Wasserwege nach der Bestimmungsstation weiterbefördert werden.

(Bekanntmachung vom 8. Dezember 1902 und vom 3. Januar 1903.)

Dem Tarif sind ferner beigetreten:
die k. württembergischen Staatseisenbahnen.

Berlin, den 21. Januar 1903. (205)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

In den Ausnahmetarif 10 des Tarifs für den Güterverkehr zwischen Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzbezirks usw. wird vom 1. Februar 1903 an der Artikel „Glaubersalz (schwefelsaures Natron, Natriumsulfat), kalziniert und kristallisiert“ aufgenommen.

Dresden, am 23. Januar 1903. (206)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
zugleich für die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. gelangen für die Beförderung von Schiefertafeln und Schiefergriffeln von Lehesten und Ludwigsstadt nach Wien direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 22. Januar 1903. (207)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die Station Krozingen der großh. badischen Staatseisenbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 ab in das Heft 4 des südwestdeutschen Verbands-Tiertarifs (Verkehr Baden-Saarbrücken) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 21. Januar 1903. (208)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für Steine des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen Mannheim und Mannheim Industriehafen einerseits und Heidingsfeld und Würzburg anderseits ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 21. Januar 1903. (209)

Großh. Generaldirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 wird zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der großh. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb anderseits der Nachtrag IV ausgegeben.

Derselbe enthält außer den seit Erscheinen des Nachtrags III bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen die Einbeziehung der auf badischem Gebiet gelegenen Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn.

Die im südwestdeutschen Tarifheft 6 vom 1. Mai 1895 und im Gütertarif Main-Neckar-Eisenbahn - Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn vom 1. Juli 1899 angegebenen Frachtsätze für die auf badischem Gebiet gelegenen Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn treten auf 1. Februar 1903 außer Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 20. Januar 1903. (210)

Großh. Generaldirektion.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw. und für Koks zum Hochofenbetrieb nach diesen Gebieten.

Mit Gültigkeit vom 26. Januar d. J. werden die Stationen Geilshausen, Rosbach v. d. Höhe und Rückershausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Versandstationen für Eisenerz in den vorbezeichneten Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 23. Januar 1903. (211)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die Stationen der Strecke Kirchberg-Morbach des Direk-

tionsbezirks Mainz in die Tarifhefte 2—5 der Abtl. B und in das Tarifheft C des obenbezeichneten Verbandes aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Frankfurt a/M., den 22. Jan. 1903. (212)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 treten für den Verkehr zwischen der Station Ludwigshafen a/Rh. loko einerseits und den Stationen Enzweiler, Fischbach, Heimbach, Kronweiler und Oberstein des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken anderseits, ferner zwischen der Station Ludwigshafen a/Rh. transit Wasserweg einerseits und der Station Heimbach anderseits geringfügig ermäßigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. (213)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Januar 1903.
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr Bayerns mit deutschen Eisenbahnen.

Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) der direkten Gütertarife der k. bayer. Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen werden mit sofortiger Gültigkeit unter Ziffer 1 des Warenverzeichnisses die Worte

„Dünger (Mist und Abtrittsdünger)“ geändert in

„Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger.“

München, den 23. Januar 1903. (214)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für zum Entzinken bestimmte Schwefelkiesabbrände von Gröditz und Riesa nach Merzdorf und Saarau ermäßigt. Über die Höhe der neuen Ausnahmefrachtsätze gibt unser Verkehrsbureau hierselbst nähere Auskunft.

Breslau, den 23. Januar 1903. (215)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 1. k. M. werden folgende Artikel in den Ausnahmetarif 1 (für Eisen und Stahl usw.) aufgenommen:

1. In die Klasse a: Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile, Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Nägel, Ketten, Wagenachsen und Zubehörteile, Kochherdplatten, Roheisen der Tarifklasse 1.
2. In die Klasse b: Drahtgewebe, eiserne, grobe.
3. In die Klasse c: Drahtgeflechte, soweit nicht unter 2 genannt.
4. In die Klasse d: Springfedern.

Altona, den 21. Januar 1903. (216)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Ratingen Ost des Direktionsbezirks Essen als Versandstation in die Abteilung A des vorbezeichneten Tarifs einbezogen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 23. Januar 1903. (217)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)

Mit Wirkung vom 1. Februar 1903 wird die Station Balduinstein für den Verkehr mit den Sationen in Bockenheim, Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Kastel, Mainz und Wiesbaden in den im Gruppentarif VI bestehenden Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., 22. Januar 1903. (218)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarifteil I, Abteilung B vom 1. Januar 1900.
Änderungen der allgemeinen Tarifvorschriften.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1903 sind auf Seite 19 des obenbezeichneten Tarifes im „Verzeichnis der im Verkehre von Österreich und Ungarn gemäß Ziffer III, § 27, 3, in offen gebauten Wagen zu befördernden Güter“ unter Pos. 57 die Worte „Magnesit- und“ zu streichen.

Wien, am 20. Januar 1903. (219)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Faßdauben aus Buchenholz der Pos. H 14—2 des Teils I für die Elbeumschlagsverkehre treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bóbrka-Chlebowice	165 ₰
„ Bolechow	165 „
„ Hadikfalva . . .	184 „
„ Hatna	184 „
„ Hliboka	184 „
„ Kolomea	183 „
„ Komancza	165 „
„ Kroscienko . . .	165 „
„ Lawoczne	169 „
„ Lubience	165 „
„ Lupków	165 „
„ Neu-Lupków . . .	165 „
„ Olszanica	165 „
„ Potutory	184 „
„ Skole	165 „
„ Stryj	165 „
„ Synowodzkowyzne	165 „
„ Ustrzyki	165 „
„ Zloczów	184 „

Für den Verkehr nach Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 22. Januar 1903. (220)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von rund 1880 t Band- und Stabeisen, 586 t Eisenblechen, 41 t Sprengringeisen, 192 t Winkeleisen und 121 t Formeisen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für 1903 soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermine am 14. Februar 1903, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen können im Zimmer Nr 7 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,75 ℳ portopflichtig von unserem Rechnungsbureau bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 unseres Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 13. März 1903.

Kattowitz, den 21. Januar 1903. (221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung der im Jahre 1903 erforderlichen Dienstbekleidungsgegenstände für das Personal soll vergeben werden.

Bedingungen und Gegenstandsverzeichnisse können gegen Entrichtung von 40 ₰ von der Direktionskanzlei dahier bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:
„Angebote für Lieferung von Dienstbekleidungsgegenständen“
bis 20. Februar d. J. portofrei hierher einzureichen. (222)

Ludwigshafen a/Rh., den 21. Jan. 1903.
Die Direktion.
v. Lavale.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Die in den Hauptwerkstätten Harburg, Neumünster und Wittenberge befindlichen ausgemusterten Betriebsmittel, als: 7 Lokomotiven und 1 Güterwagen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ in bar von unserem Zentralbureau bezogen werden. Angebote sind bis zum 7. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, auf dem vorgeschriebenen Angebotbogen verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf ausgemusterter Eisenbahnfahrzeuge“ versehen an uns (Zimmer 118) einzusenden.

Altona, den 22. Januar 1903. (223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 9. 31. Januar 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die neuen Personentarife der österreichischen Eisenbahnen.

Mit Neujahr ist das Gesetz vom 19. Juli 1902, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransport auf Eisenbahnen, in Kraft getreten. Diese Steuer beträgt — unbeschadet der im Gesetze getroffenen Ausnahmebestimmungen — für Hauptbahnen 12 %, für Lokalbahnen 6 %, für Kleinbahnen, soweit sie nach dem Gesetze nicht steuerfrei sind, 3 % des jeweilig für die Beförderung auf österreichischem Gebiete zur Einhebung gelangenden Fahrpreises. Gleichzeitig hat der seit 40 Jahren bestandene Fahrkartenstempel, welcher durch die Art seiner Bemessung (2 h für je angefangene 100 km mit dem Höchstbetrage von 50 h) den Nahverkehr sehr empfindlich belastete, rücksichtlich des Eisenbahnverkehrs im allgemeinen aufgehört. Eine Ausnahmebestimmung ist im Gesetze für den Verkehr nach Ungarn (Bosnien usw.) insofern getroffen, als in diesem Verkehre der Fahrkartenstempel, welcher auch im Verkehre aus Ungarn nach Österreich zur Einhebung gelangt (unter Fallenlassen des Höchstbetrages), aufrecht bleibt und neben ihm die Fahrkartensteuer mit 10 % des auf die österreichischen Strecken entfallenden Fahrpreises zu entrichten ist. Eine weitere Ausnahme, welche insbesondere dem Verkehr auf der österreichischen Südbahn zu statten kommt, wurde im Gesetz dahin getroffen, daß auf Hauptbahnen, deren normaler Tarif für die III. Wagenklasse durchschnittlich um 20 % höher als der gleiche Tarif der österreichischen Staatsbahnen ist, die Steuer für diese Wagenklasse nur mit 9,5 % und im Verkehre mit Ungarn nur mit 7,5 % des Fahrpreises zu entrichten ist.

Die Einführung der Fahrkartensteuer bedingte die Umarbeitung aller Tarife sowie die Neuauflage sämtlicher Fahrkarten. Zur Beurteilung des außerordentlich großen Umfanges dieser Arbeiten, für welche nur wenige Monate zur Verfügung standen, möge nur angeführt werden, daß es sich um die Umrechnung der Lokaltarife jeder einzelnen Bahn sowie der zahlreichen in- und ausländischen Verbandstarife, ferner um den Neudruck von etwa 200 Millionen Fahrkarten (Edmonsonsche Kartonkarten, Buchbillets, Coupons für zusammenstellbare Fahrscheinhefte usw.) gehandelt hat; die Arbeit war um so schwieriger, als bezüglich der direkten Tarife vielfache Verhandlungen zwischen den Bahnverwaltungen erforderlich gewesen sind, ehe die Umrechnung der Tarife begonnen werden konnte, als ferner auch die Auflage der Fahrkarten vorzüglich deshalb ganz besonders zeitraubend war, weil diese vielfach in zwei, ja sogar in drei Sprachen erfolgen muß.

Wenn es gelungen ist, diese umfangreichen Vorarbeiten im großen und ganzen zeitgerecht sowie klaglos durchzuführen, so ist dies dem Umstande zu verdanken, daß die Bahnverwaltungen mit Aufwendung großer Kosten und aller Kräfte die rascheste Fertigstellung der Arbeiten betrieben haben.

Die infolge der Einführung der Fahrkartensteuer eingetretene Änderung der Fahrpreise der österreichischen Eisenbahnen hat den Gegenstand lebhafter Erörterungen in der Presse gebildet. Hierbei wurde vielfach von der Annahme ausgegangen, als ob die Fahrkartensteuer eine Mehrbelastung des Personenverkehrs um den vollen Steuersatz herbeiführen würde. Diese Annahme ist insofern irrtümlich, als sich die aus der Fahrkartensteuer ergebende Mehrbelastung durch den Wegfall des Fahrkartenstempels vermindert. Letzterer beträgt durchschnittlich etwa 2 % des Fahrpreises, und ermäßigt sich dementsprechend die durch das Gesetz tatsächlich herbeigeführte Mehrbelastung des Personenverkehrs bei Hauptbahnen auf 10 %, also annähernd auf denjenigen Steuersatz, welcher im Verkehr mit Ungarn nebst dem Fahrkartenstempel zur Einhebung gelangt. In ähnlichem Maße vermindert sich durch den Wegfall des Fahrkartenstempels die aus der Steuer sich ergebende Belastung des Verkehrs auf Lokalbahnen. Was den Umfang der von den österreichischen Bahnverwaltungen aus Anlaß der Einführung der Fahrkartensteuer vorgenommenen Tariferhöhungen betrifft, so kann gegenüber entgegenstehenden Mitteilungen einzelner Tagesblätter festgestellt werden, daß die

Staatsbahnen sowie die meisten Privatbahnen die Personenfahrpreise im Zeitpunkte der Einführung der Fahrkartensteuer lediglich insoweit erhöht haben, als dies durch die Einrechnung der Fahrkartensteuer bedingt war. Eine weitergehende Erhöhung der Personentarife ist lediglich auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptstrecke: Aussig-Komotau), dann auf der Buschtěhrader Eisenbahn und der Böhmischen Nordbahn, somit auf Bahnen eingetreten, welche bis zum Ende des Jahres 1902 noch den reinen Kreuzerzonentarif beibehalten hatten. Dieser Tarif ist durch den Einheitssatz von 2 h für die Person und das Kilometer in der III. Klasse der Personenzüge und durch das Klassenverhältnis 1:2:3 gekennzeichnet. Der Schnellzugzuschlag beträgt 50 %. Die Fahrpreise werden bis 50 km nach Myriameterzonen, darüber hinaus nach Zonen zwischen 15 und 50 km berechnet. Der Kreuzerzonentarif wurde zuerst bei den österreichischen Staatbahnen im Jahre 1890 eingeführt; damals ging das Bestreben dahin, eine materielle Tarifeinheit auf Grundlage dieses Tarifs herzustellen. Zu diesem Behufe ordnete das Gesetz vom 25. Mai 1890 an, daß die Privatbahnen, welche konzessionsmäßig gehalten sind, sich einer gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterwerfen, auf ihren Linien den Kreuzerzonentarif oder einen ihm annähernd entsprechenden Tarif zur Einführung zu bringen haben, und daß die Regierung mit den übrigen Privatbahnen wegen einer gleichartigen Regelung der Personentarife in Verhandlung zu treten habe. Auf Grund dieser Verhandlungen wurde insbesondere von den Verwaltungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn und der Böhmischen Nordbahn der Kreuzerzonentarif und zwar von den drei letztgenannten Bahnen unter ausdrücklicher Wahrung ihres Tarifbestimmungsrechtes innerhalb der konzessionsmässigen Höchsttarife eingeführt, wogegen die Staatseisenbahngesellschaft, die Nordwestbahn und die Kaschau-Oderberger Bahn (rücksichtlich der österreichischen Linien) einen dem System des Kreuzerzonentarifes angepaßten Tarif, jedoch mit erhöhten Einheitstaxen zur Einführung brachten.

Seither ist der Kreuzerzonentarif bei den Staatsbahnen — und zwar vom 1. September 1895 an — infolge ungünstiger finanzieller Ergebnisse wieder außer Kraft gesetzt worden, und wurde an seiner Stelle ein Staffeltarif mit Myriameterzonen und folgenden Einheitssätzen für das Personenkilometer in der III. Klasse Personenzug eingeführt:

1. Staffel . . .	1—150 km	2,5 h
2. „ . . .	151—300 „	2,3 h
3. „ . . .	301—600 „	2,0 h
4. „ . . .	über 600 „	1,6 h

Die Einheitspreise II. Klasse werden durch Zuschlag von 2 h, jene der I. Klasse durch Zuschlag von 5 h, die Einheitssätze für Schnellzüge durch kilometrische Zuschläge von 1 h bezw. 2 und 3 h zu den Einheitssätzen für Personenzüge gebildet. Angesichts der in den letzten Jahren fortschreitenden empfindlichen Steigerung der persönlichen und sachlichen Betriebsauslagen ist es wohl erklärlich, daß auch diejenigen Privatbahnen, welche noch den Kreuzerzonentarif beibehalten hatten, bestrebt waren, unter Geltendmachung konzessionsmäßiger Ansprüche eine Erhöhung ihres kaum mehr zur Deckung der Selbstkosten ausreichenden Personentarifs zum mindesten auf die Höhe des Staatsbahntarifs zu erwirken. Nachdem der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bereits vom 1. Oktober 1902 an auf Grund konzessionsmäßiger Bestimmungen gestattet worden war, den Kreuzerzonentarif durch den Tarif der österreichischen Staatsbahnen zu ersetzen, wurde sodann auch den vorhin genannten drei böhmischen Bahnen nach eingehender Prüfung der Rechtslage unter gewissen Beschränkungen und Vorbehalten gestattet, vom 1. Januar 1903 ab an Stelle des bisherigen Tarifs den Personentarif der österreichischen Staatsbahnen einzuführen. Hiermit ist der Kreuzerzonentarif auf den größeren österreichischen Bahnnetzen, wenn man von einzelnen zu den Sätzen dieses Tarifs geführten Zügen der Nordwestbahn und der Staatseisenbahngesellschaft absieht, außer Geltung gesetzt und zugleich eine Vereinheitlichung der Personentarife der österreichischen Eisenbahnen auf Grund der Staatsbahnsätze angebahnt.

Der Geltungsbereich der letzteren erstreckt sich seit 1. Januar 1903 auf ein Bahngebiet, welches mehr als die Hälfte des gesamten österreichischen Eisenbahnnetzes umfaßt. Der Staatsbahntarif nähert sich insofern auch dem bei der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahn bestehenden Personentarif, als die Einheitssätze dieser Bahnen bezüglich der III. und I. Klasse mit den Taxen der für Entfernungen bis 150 km in Anwendung kommenden ersten Staffel des Staatsbahntarifs vollständig übereinstimmen und auch rücksichtlich der II. Klasse von letzteren Taxen nicht erheblich abweichen. Der Personentarif der österreichischen Staatsbahnen kann rücksichtlich der ausschlaggebenden III. Klasse auch nach Zuschlag der Fahrkartensteuer keineswegs als ein hoher bezeichnet werden, und zwar weder an sich noch auch in Vergleich mit den Tarifen ausländischer Bahnen, welche trotz günstigerer Betriebsverhältnisse fast durchweg höher sind. Übrigens wird die Wirkung der höheren Grundtaxen des Staatsbahntarifs bei den genannten Bahnen in zahlreichen Beziehungen des Fernverkehrs durch die ausnahmslose Berechnung der Fahrpreise nach Myriameterzonen statt wie bisher nach den größeren Zonen des Kreuzerzonentarifs erheblich abgeschwächt, mitunter sogar vollständig wett gemacht. So beträgt beispielsweise auf Entfernungen von 101 bis 110 km die Gesamterhöhung (einschließlich der Fahrkartensteuer) gegenüber dem Kreuzerzonentarife in der III. und I. Klasse Personenzug 15 %, in der II. Klasse 7 %, auf Entfernungen von 201 bis 210 km in der III. und I. Klasse 7 %, während in der II. Klasse gar keine Erhöhung eintritt. Bei der Böhmischen Nordbahn kommt noch besonders in Betracht, daß bei ihr bis 1. Januar 1903 die kilometrischen Entfernungen zum Zwecke der Fahrpreisbildung unter Einrechnung von Längenzuschlägen ermittelt wurden, welche je nach der in Betracht kommenden Entfernung zwischen 30 und 10 % schwankten. Infolge des Wegfalls dieser Längenzuschläge ergeben sich bei der Böhmischen Nordbahn im Zusammenhange mit der Berechnung der Preise nach Myriameterzonen trotz der höheren Grundtaxen des Staatsbahntarifs für manche Relationen sogar Preisherabsetzungen.

In einer Anzahl von Verbindungen treten allerdings sowohl bei der Böhmischen Nordbahn als auch bei den beiden anderen in Frage kommenden Bahnen in Böhmen mehr oder minder erhebliche Preiserhöhungen ein, da die Preisberechnung nach Myriameterzonen bezw. die bei der Böhmischen Nordbahn durchgeführte Aufhebung der Längenzuschläge nicht allen Relationen gleichmäßig zu gute kommen. Eine weitere Ursache der ungleichmäßigen Wirkung der Tarifänderung liegt in der Verschiedenheit, welche zwischen dem Kreuzerzonentarif und dem Staatsbahntarif hinsichtlich des Klassenverhältnisses und des Schnellzugzuschlags besteht. Unter diesen Umständen kann man die in einzelnen Fällen eingetretene empfindlichere Erhöhung der Fahrpreise nicht, wie dies in einigen Tagesblättern geschehen ist, für sich allein herausgreifen, um die Wirkung des neuen Tarifs zu kennzeichnen. Derartige Härten, welche sich aus der Einführung eines auf geänderten Grundlagen beruhenden Tarifs ergeben, lassen sich nicht wohl vermeiden. Indessen sind die Bahnverwaltungen bemüht, die ungünstigen Wirkungen des neuen Tarifsystems durch geeignete Maßnahmen nach Tunlichkeit zu mildern, so insbesondere durch Rückversetzung von Relationen des Nahverkehrs, welche die Zonengrenze um nicht mehr als 0,5 km überschreiten, in die nächst niedrigere Zone. Auch haben die Bahnverwaltungen, welchen die Einführung des Staatsbahntarifs gestattet wurde, durch Einführung von Zeit- und Abonnementskarten, wie solche bei den Staatsbahnen bestehen, entsprechende Preisermäßigungen für wiederkehrende Fahrten zugestanden.

Außerdem haben sich die in Rede stehenden Bahnverwaltungen verbindlich gemacht, gelegentlich der Tarifänderung keine wie immer geartete Einschränkung der für Arbeiter

bestehenden Fahrpreisermäßigungen eintreten zu lassen, und wurden ebenso wie bei den Staatsbahnen auch bei den genannten Privatbahnen besondere Arbeiterfahrkarten aufgelegt, welche nach dem Gesetze über die Fahrkartensteuer die Steuerfreiheit genießen.

Schließlich mag eine Neuerung nicht unerwähnt bleiben, welche mit 1. d. M. bezüglich der Fahrpreise aller österreichischen Eisenbahnen in Kraft trat; es ist dies die Rundung der Fahrpreise auf Beträge, welche durch 10 h teilbar sind. Diese Preisrundung, welche anderwärts schon längst durchgeführt ist, schafft eine erhebliche Vereinfachung und Beschleunigung in der Abfertigung der Reisenden bei den Personenkassen und kommt ebensowohl den Bahnverwaltungen wie dem Publikum zu statten, und zwar letzterem insbesondere auch in der Richtung, daß die Orientierung über die geltenden Fahrpreise wesentlich erleichtert wird.

Die nachstehende Tabelle bietet einen Vergleich der gegenwärtigen Tarife für Personenzüge III. und II. Klasse auf österreichischen und ungarischen Hauptbahnen.

Bahnen	Grundtaxen einschl. Steuer in Hellern	Personenzug III. Klasse für Entfernungen von				Grundtaxen einschl. Steuer in Hellern	Personenzug II. Klasse für Entfernungen von				Anmerkungen
		10	50	100	300		10	50	100	300	
		Kilometer					Kilometer				
		in Hellern					in Hellern				
Inland.											
I.[1]) K. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Aussig-Teplitzer E., Buschtěhrader E., Böhm. Nordbahn	2,8 / 2,576 [2])	30	140	280	810	5,04 / 4,816 [2])	50	250	510	1480	[1]) Die Fahrpreise werden durchweg auf Grund von Myriameterzonen berechnet. [2]) Für Entfernungen von 151—300 km.
II.[3]) Staatseisenbahngesellschaft . Österr. Nordwestbahn . . .	2,8	30	140	280	840	5,6	60	280	560	1680	[3]) Die Fahrpreise werden auf Grund nachfolgender Zoneneinteilung berechnet: 1— 50 km Zonen zu 10 km; 51— 80 „ „ „ 15 „; 81—100 „ „ „ 20 „; 101—200 „ „ „ 25 „; über 200 „ „ „ 50 „
III.[4]) Südbahn:											[4]) Die Zonen sind wie folgt gebildet: 1— 30 km Zonen zu 5 km; 31—130 „ „ „ 10 „; 131—150 „ „ „ 20 „; 151—200 „ „ „ 25 „; über 200 „ „ „ 50 „ [5]) Für Entfernungen bis 600 Kilometer.
einfache Fahrt	3,832 [5])	40	190	390	1150	5,88	50	300	590	1770	
Rückfahrkarten	3,066 [5])	30	155	310	920	4,7	50	235	470	1410	
Ausland.[6])											[6]) Die Fahrpreise werden nach effektiven Entfernungen berechnet. In Frankreich und Italien besteht eine Transportsteuer, welche in den nebenstehenden Preisen eingerechnet ist.
Bayerische Staatsbahnen:											
einfache Fahrt	4,0	40	200	400	1200	6,23	65	318	623	1870	
Rückfahrkarten	3,12	33	159	312	935	4,7	47	235	470	1411	
Preußische Staatsbahnen:											
einfache Fahrt	4,7	47	235	470	1411	7,06	71	353	706	2117	
Rückfahrkarten	3,52	35	176	353	1058	5,3	53	265	529	1588	
Belgische Staatsbahnen . .	3,6	36	180	360	1080	6,06	61	303	696	1818	
Französische Hauptbahnen:											
einfache Fahrt	4,69	46	234	469	1407	7,2	72	360	720	2160	
Rückfahrkarten	3,75	38	189	376	1126	5,7	57	288	576	1726	
Italienische Hauptbahnen:											
einfache Fahrt	5,25	52	262	525	1575	7,73	77	386	773	2319	
Rückfahrkarten	3,7	38	186	360	1119	5,96	60	288	557	1740	
Schweizer. Nordostbahn . . (im Eigentum und Betrieb des Bundes)	4,95	49	247	495	1485	6,95	69	347	695	2085	

Betriebskosten der Schnellzüge und Personenzüge.

Bei der jetzt zur Erörterung stehenden sächsischen Personentarifreform, die als wesentlichen Punkt die Aufrechterhaltung des Schnellzugzuschlages enthält, ist die nochmalige Prüfung der Frage von Interesse, ob die reinen Betriebskosten der gewöhnlichen Schnellzüge in der Tat höher oder nicht vielmehr geringer sind als bei Personenzügen. Alle Kosten, die nicht unmittelbar vom Laufe der fraglichen Züge herrühren, sollen dabei außer Betracht bleiben; auch sollen hier nicht die genauen Zahlen der Einzelaufwendungen aus dem statistischen Material sämtlich herausgezogen werden; es wird nur beabsichtigt, das gegenseitige Verhältnis der Kosten in den wichtigsten, ausschlaggebenden Beziehungen insoweit abzuschätzen, daß man imstande ist, sich ein Urteil darüber zu bilden, ob Schnellzüge tatsächlich teurer in Betrieb zu setzen sind als Personenzüge.

Wir legen unserer Erörterung folgendes auf die Angaben des Kursbuchs gestütztes Bild der sächsischen Züge zugrunde:

Stufe	Reisegeschwindigkeit Kilometer in der Stunde	Personenzüge	Schnellzüge gewöhnliches Wagenmaterial	Schnellzüge D-Züge, Speise-, Schlafwagen
1	10—20	Schmalspurbahnen	—	—
2	21—30	normalspurige Nebenbahnen, Hauptbahnen im oberen Gebirge	—	—
3	31—40	überwiegende Anzahl der Hauptbahnen	—	—
4	41—50	einzelne begünstigte Züge auf fünf Hauptbahnstrecken	11 Züge	4 Züge
5	51—60	—	21 Züge	17 Züge
6	61—70	—	11 Züge	7 Züge

Wir sehen sofort, daß zwischen den begünstigten Personenzügen der Stufe 4 und den gleiche Reisegeschwindigkeit besitzenden 11 Schnellzügen mit gewöhnlichem Wagenmaterial kein anderer Unterschied als der Fettdruck im Fahrplan und der Preisaufschlag besteht. Dies erklärt sich aus dem allmählichen Wachsen und Werden von Fall zu Fall, gelegentlich einer Reform wird man aber als „Schnellzug" im Sinne der sächsischen Tarifreform, für dessen höhere Geschwindigkeit höheres Fahrgeld erhoben werden soll, nur einen Zug bezeichnen können, der auch wirklich eine den Personenzügen überlegene Reisegeschwindigkeit besitzt. Man käme hiernach geradezu auf die Festsetzung einer Reisegeschwindigkeitsgrenze von etwa 50 km in der Stunde, jenseits welcher Zuschlag zu erheben ist, andernfalls würden Unbilligkeiten nicht zu vermeiden sein. Nebenher liefe als ausschlaggebendes Kennzeichen für Zuschlagerhebung die bessere Wagenausstattung der D- und Luxuszüge und die Beigabe von Speise- und Schlafwagen.

Was nun die vielumstrittenen Mehrbetriebskosten der Schnellzüge betrifft, so kann man, je nachdem man mit dem statistischen Zahlenwerk operiert, zu den verschiedensten, ja zu entgegengesetzten Ergebnissen gelangen, wie es in der Tat die in letzter Zeit bekannt gewordenen Studien zweier größerer Verwaltungen beweisen. Die Zahlenkombinationen sollen hier nicht vermehrt werden; nur auf einige sich ganz unabweisbar aufdrängende Tatsachen, die kaum anfechtbar sind, sei kurz hingewiesen.

Der D-Zug Nr 26 fährt die 165 km von Leipzig nach Hof in 190 Minuten, also mit 51 km Reisegeschwindigkeit. Der Zug hält fünfmal mit 21 Minuten Zeitverbrauch einschließlich Verlust durch Bremsen und Anziehen, sodaß sich die eigentliche reine Fahrzeit auf 169 Minuten und die Fahrgeschwindigkeit auf 53 km stellt. Der Personenzug 202 braucht für dieselbe Fahrt 314 Minuten, hat also 32 km Reisegeschwindigkeit und hält 26 mal mit 79 Minuten Zeitverbrauch, sodaß die reine Fahrzeit 235 Minuten mit 42 km Fahrgeschwindigkeit beträgt.

Dieses Vergleichsbeispiel lehrt:

1. Maschine, Wagen, Personal des D-Zuges ist 3,10 Stunden, des Personenzuges 5,14 Stunden, mithin 2,4 Stunden länger im Dienst; alle hiervon abhängenden Kosten verhalten sich für beide Züge also wie 60:100, d. h. der Schnellzug ist von diesem Gesichtspunkt 40 % billiger als der Personenzug von Leipzig nach Hof zu befördern.

2. Die Vernichtung der lebendigen Kraft durch Bremsen und die Neuerzeugung dieser Kraft durch Anziehen erfolgt beim D-Zug 5 mal, beim Personenzug 26 mal. Die aus diesem Gesichtspunkt entstehenden Kosten an Abnutzung an Rädern und Schienen und an Dampfverbrauch infolge der besonders hohen Arbeitsleistung beim Anziehen sind bei einem Personenzug 5 mal höher als beim Schnellzug.

3. Unser D-Zug gewinnt aber seinen Vorsprung nicht nur durch das kostensparende, 58 Minuten Zeit eintragende Durchfahren von 21 Stationen, sondern auch durch Erhöhung seiner Fahrgeschwindigkeit von 42 km auf 53 km in der Stunde, wodurch zwar 66 Minuten Zeit erspart, aber Mehrkosten verursacht werden, da der Kohlenverbrauch für das durchfahrene Kilometer bei hohen Fahrgeschwindigkeiten anwächst. Überschläglich läßt sich dieses Anwachsen wie folgt abschätzen. Der Zugwiderstand stellt sich auf:

$$2{,}5 + \frac{v^2}{1000} \text{ kg für 1 t Zuggewicht,}$$

wo v die Zuggeschwindigkeit in Kilometern für 1 Stunde bedeutet; somit für 42 km Zuggeschwindigkeit auf 4,26 kg, für 53 km Zuggeschwindigkeit auf 5,31 kg. Man sieht, daß die Kosten für Kohlen bei dem D-Zug, die ja dem Widerstand ungefähr entsprechen, um 25 % höher sind als beim Personenzug. Wie wenig aber dieser Faktor ins Gewicht fällt, ist ersichtlich, wenn man auf die Kohlenverbrauchszahl von 18 ₰ für das Kilometer bei 42 km Geschwindigkeit zurückgreift; der Mehraufwand beim Schnellzug stellt sich dann auf 4,5 ₰ für 1 km, also auf 7,43 ℳ für den ganzen Zuglauf, ein Betrag, der offenbar weit geringer ist, als der Mehraufwand für den Personenzug wegen längerer Inbetriebhaltung des ganzen Personenzuges um 2,4 Stunden, ein Mehraufwand, der sehr knapp gerechnet auf 15 ℳ zu veranschlagen ist.

4. Ein weiterer Punkt muß noch berührt werden. Wir sahen, daß in Sachsen Schnellzüge eine etwa um 10 km in der Stunde höhere Fahrgeschwindigkeit besitzen, was auch bestätigt wird durch den Umstand, daß in Sachsen die höchsten Fahrgeschwindigkeiten bei Schnellzügen 80 km, bei Personenzügen 70 km in der Stunde betragen. Sollte nun durch diese Steigerung um 10 km tatsächlich ein erheblicher Mehrverschleiß am Oberbau und an den Betriebsmitteln eintreten, oder sollten schwere Güterzugmaschinen alter Bauart, langradständige, schwer beladene Güterwagen oder das viele Rangieren langer Güterzüge nicht ungünstigeren Einfluß auch auf den Oberbau ausüben, als die Steigerung der Geschwindigkeit der Personenzüge um 10 km, und das noch dazu nur bei Zügen, in denen fast ausschließlich modernes, besser durch das Gleis laufendes Betriebsmaterial verwendet wird? Man könnte geneigt sein, diesen Mehrverschleiß etwa dem in Punkt 2 angedeuteten Minderverschleiß ausgleichend gegenüberzustellen. Aber selbst wenn man eine hochgesteigerte Meinung vom Mehrverschleiß durch die Steigerung der Geschwindigkeit um 10 km hat, so steht doch, um diese zu decken, die hohe Ersparnis von 2 Zugstunden (nach Punkt 1), die durch Kohlenmehrverbrauch (nach Punkt 3) bei weitem nicht aufgebraucht wurde, zur Verfügung.

Folgende Zahlenangaben mögen noch hinzugefügt sein: Nach dem sächsischen Statistischen Bericht von 1901 wurden 6 469 000 ℳ für Schienen, Kleineisen und Weichen aufgewendet, sodaß bei 48 245 800 Lokomotivkm einschließlich Rangierdienst auf ein solches Kilometer 13,2 ₰ entfallen. Da nun Personen- und Schnellzüge nur 22 Achsen, alle Züge im Durchschnitt aber 35 Achsen führen, so müßte für erstere der Durchschnittswert etwa auf 11 ₰ ermäßigt werden. Nun haben aber Personenzüge eine die Mittelgeschwindigkeit aller Züge um 10 km übersteigende Fahrgeschwindigkeit; folglich müßte der Verschleiß um 25 % höher sein, wenn dasselbe Verhältnis nach der Widerstandsgröße wie beim Kohlenverbrauch (Punkt 3) auch hier maßgebend sein soll. Personenzüge verursachen daher 13,8 ₰ Verschleiß des Oberbaues für das Lokomotivkilometer und 10 km schneller fahrende Schnellzüge wiederum 25 % mehr, also 17,3 ₰. Hiernach stellte sich der Mehrverschleiß am Oberbau durch Schnellzüge gegen Personenzüge auf 3,5 ₰ für 1 Zugkm, d. i. 5,78 ℳ für den Zuglauf von Leipzig nach Hof. Wir sehen sofort, daß die Ersparnisse durch Einschränkung der Inbetriebhaltung des Schnellzuges um 2,4 Stunden gegen den Personenzug und durch die Vermeidung 21 maligen Bremsens und Wiederanziehens durch den Mehrkohlenverbrauch von 7,43 ℳ und den Mehrverschleiß am Oberbau von 5,78 ℳ keinesfalls aufgezehrt werden, da wir die 2,4 Stunden Zug-

betriebszeit allein sehr knapp schon auf 15 ℳ veranschlagen mußten.

Man kommt daher zu dem Ergebnis, daß die sächsischen Schnellzüge schwerlich einen höheren Aufwand an eigentlichen Zugkosten verursachen werden, wie die Personenzüge. Wir denken dabei stets nur an die oben aufgeführten 71 Schnellzüge mit 40–70 km Reisegeschwindigkeit. Internationale Expreßzüge mit höheren Geschwindigkeiten kommen hier nicht in Betracht.

Die sächsische Tarifreform-Denkschrift begründet nun freilich die Beibehaltung des Schnellzugzuschlags nicht nur damit, daß die schnellere Beförderung dem Reisenden mehr wert ist, und daß die Schnellzüge mehr Betriebskosten verursachen, sondern auch damit, daß ein übermäßiges Zuströmen zu den Schnellzügen ferngehalten werden muß.

Dieses übermäßige Zuströmen der Reisenden zu Schnellzügen ist gewiß, soweit kurze Reisestrecken in Frage kommen, lästig und daher zu erschweren. Bei D-Zügen besorgt dies die Platzkartengebühr. Bei Schnellzügen mit gewöhnlichem Wagenmaterial ließe sich derselbe Erfolg dadurch erzielen, daß man für sie nur Fahrkarten von einer gewissen Höhe des Geldbetrages an ausgäbe. Den Schnellzug besteigen könnte nur ein Reisender mit z. B. einer Karte III. Klasse in Höhe von 1 ℳ, II. Klasse 1,50 ℳ und I. Klasse 2 ℳ. Geeignete Kontrolle wäre wohl durchführbar. Während der Schnellzugzuschlag von 1 ₰ für das Kilometer eine Fahrkarte III. Klasse auf 10 km Entfernung nur von 30 ₰ auf 40 ₰ verteuern, also die Fahrt kaum erschweren würde, kostete diese Schnellzugfahrt nach diesem Vorschlag schon 1 ℳ, was solchen Lokalverkehr ziemlich ausschließen würde. Ohne Schnellzugzuschlagerhebung würde diese Schnellzugfahrkarte III. Klasse zum Mindestfahrpreis von 1 ℳ etwa 33 km Fahrtlänge entsprechen. In ungefähr diesem Abstand liegen aber viele Schnellzugstationen, zwischen denen der Verkehr garnicht erschwert zu werden braucht, sodaß von hier ab in der Tat zweckmäßigerweise wieder die Normalfahrpreisberechnung platzgreift.

Schlußwort der Schriftleitung.

Wir haben den vorstehenden, uns von sachverständiger Seite zugehenden Ausführungen Raum gegeben, da uns bei der augenblicklichen Lage der sächsischen Personentarifreform jedes sachliche aufklärende Wort über die zur Erörterung stehende Frage dienlich erscheint, die natürlich hier keineswegs erschöpfend behandelt werden konnte. Für die Frage der Forterhebung — nicht Neueinführung — des sächsischen Schnellzugzuschlags sind natürlich vor allem finanzielle Gesichtspunkte maßgebend, wie sie die sächsische Denkschrift anführt. Der Schnellzugzuschlag brachte nach ihr im Jahre 1901 eine Einnahme von 1 054 247 ℳ, auf die nach der jetzigen Finanzlage der sächsischen Bahnen gewiß nicht verzichtet werden kann. Zweifellos ist die Erhebung des Schnellzugzuschlags ja nicht nur durch die Höhe der Betriebskosten, sondern insbesondere auch durch den in der Denkschrift ausdrücklich betonten Umstand begründet, daß die Fahrt im Schnellzug wegen der Zeitersparnis und der größeren Annehmlichkeit für den Reisenden mehr wert ist.

Die Streckenblockung in Baden.

(Fortsetzung aus Nr 8.)

B. b. Die Einzelanordnung der Streckenblockeinrichtung.

I. Das Streckenblockanfangsfeld.

Es ist schon bei der Besprechung der allgemeinen Gesichtspunkte darauf hingewiesen worden, daß das Streckenblockanfangsfeld der weitaus wichtigste Bestandteil der ganzen Streckenblockeinrichtung ist, da durch dessen richtige und zuverlässige Wirkungsweise allein die Gewähr gegeben ist, daß der Zweck der Streckenblockung erreicht wird. Dies hängt mit dem Umstande zusammen, daß durch das Streckenblockanfangsfeld die Stellung des Ausfahrtsignales eines Bahnhofes geregelt werden soll, also desjenigen Signales, welches die Einfahrt eines Zuges in die freie Strecke beherrscht und deshalb gewissermaßen den „Regulator" für das Fahren in Raumabstand darstellt. Unter allen Umständen muß deshalb dafür Sorge getragen sein, daß, wie schon ausführlich dargelegt, das Signal nicht zu früh auf Fahrt gestellt wird und nach Ausfahrt des Zuges nicht in der Fahrtstellung belassen werden kann.

Für den erstgenannten Zweck, die Verhinderung vorzeitiger Fahrtstellung des Ausfahrtsignales, dient der elektrisch bewirkte Zusammenhang der Signalstelleinrichtung mit dem Blockapparat des Streckenblockanfangsfeldes in gleichzeitiger Abhängigkeit von dem Blockapparate des Streckenblockendfeldes.

Soll das Ausfahrtsignal gezogen werden, so ist, wie bei der gewöhnlichen Anordnung der in Baden üblichen Signalstelleinrichtungen, der Signalhebel oder die Signalkurbel umzulegen, wodurch der für die Flügelbewegung des Signales erforderliche Hub an der Antriebrolle des Signalmastes erreicht wird. Nun ist aber die von der Antriebrolle nach dem Flügel führende Zugstange nicht, wie sonst, ununterbrochen durchgeführt, sondern sie ist in zwei Teile zerlegt, die an den Unterbrechungsenden nach Maßgabe der Abbildung 1 durch eine elektrische Kupplung verbunden sind. Die Einrichtung derselben wirkt in der Weise, daß der beim Umlegen des Signalhebels an der Antriebrolle erzeugte Hub auf die obere, den Signalflügel bewegende Zugstange nur dann übertragen wird, wenn die zwischengeschaltete Kupplung durch einen elektrischen Strom betätigt wird. Ist deshalb der Kupplungsstrom nicht geschlossen, so kann allerdings der Signalhebel umgelegt und die Antriebrolle am Signalmaste bewegt werden, der Signalflügel selbst aber bleibt in Ruhelage. Die Aufgabe der Streckenblockeinrichtung ist demnach enger begrenzt die, die Schließung des Kupplungsstromes des Bahnhofsausfahrtsignales nach den Bedingungen des Fahrens in Raumabstand zu regeln.

Da also die Kupplung der Signalzugstange elektrisch und zwar durch einen Gleichstrom bewirkt wird, so besitzt man in der Anwendung von Kontakten, welche in den

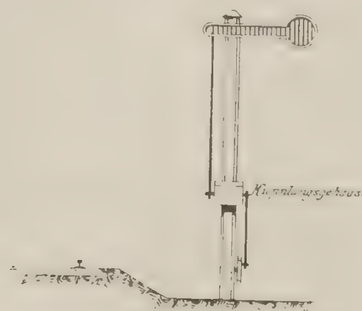


Abb. 1.

Stromkreis einzuschalten sind, ein geeignetes Mittel für die Regelung des Stromschlusses, sofern deren stromschließende oder stromöffnende Lage durch zwangsläufig wirkende Anordnung erreicht werden kann.

Zu diesem Zwecke ist der Kupplungsstrom durch den eigentlichen Strecken-Blockapparat hindurchgeschaltet, in welchem sich die zwangsweise bewegten Kontakte befinden. Dieser Streckenblockapparat besteht aus zwei Hauptteilen, der durch Wechselstrom zu betätigenden „Blocktaste" nach der bekannten und überall gebräuchlichen Bauart von Siemens & Halske und der durch Gleichstrom zu bewegenden sogenannten „Sperrfeldtaste" nach der Ausführung der gleichen Firma und in ähnlicher Anordnung wie die Blocktaste. Beide Tasten wirken, wie es die

Abbildung 2 andeutend darstellt, auf die in zwei Teile getrennten senkrechten Stangen, deren oberer Teil jeweils mit der eigentlichen Taste fest verbunden ist und im Ruhezustand immer dieselbe Stellung einnimmt, während der untere Teil in einer „unteren" und einer „oberen" Lage festgehalten werden

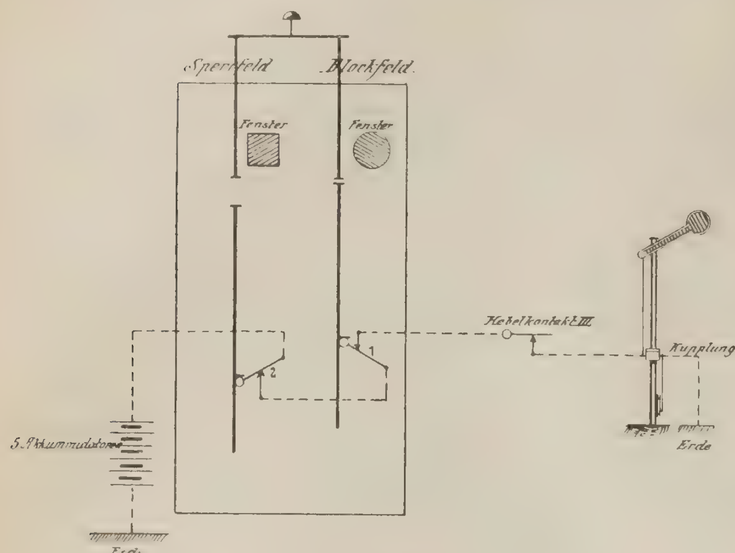


Abb. 2.
Schaltung des Kupplungsstromes.

kann. Die Tasten des Blockfeldes und des Sperrfeldes sind gekuppelt, sodaß sie nur gleichzeitig bewegt werden können.

Ohne zunächst auf die Einzelanordnung des Blockapparates einzugehen, sei gesagt, daß sowohl durch die Blockfeldstange, als auch durch die Sperrfeldstange je ein Kontakt bewegt wird, der geschlossen sein muß, wenn der Kupplungsstrom wirken soll. Wie aus der Abbildung 2, welche zugleich auch die Schaltung des Kupplungsstromes darstellt, ersichtlich ist, muß sich bei Schluß dieser zwei Kontakte die Blockfeldstange in der „oberen" und die Sperrfeldstange in der „unteren" Lage befinden. Diese Bedingung für die Lage der Blockfeld- und der Sperrfeldstange im Blockapparate des Streckenblockendfeldes ist grundlegend für die Wirkungsweise der Streckenblockeinrichtung und muß für die ganze Betrachtung stets gegenwärtig gehalten werden.

Ein dritter Kontakt, welcher in den Kupplungsstromkreis eingeschaltet ist, wird durch Anziehen der Handfalle des Signalhebels geschlossen, also sofort beim Beginn der Signalhebelbewegung.

Um also das Ausfahrtsignal in Fahrtstellung zu bringen, müssen mit Rücksicht auf die Streckenblockung folgende Bedingungen erfüllt sein:

1. Die Blockfeldstange muß sich in der oberen Lage befinden;
2. die Sperrfeldstange muß sich in der unteren Lage befinden;
3. der Signalhebelkontakt muß geschlossen sein und bis zum Zurücklegen des Signalhebels geschlossen bleiben;
4. der Signalhebel muß umgelegt werden.

Faßt man die Bedingungen 1, 2 und 3 zusammen, so kann das „Bedingungsbild" des Kupplungsstromes nach Art der Verriegelungsliste folgendermaßen dargestellt werden:

Kupplungsstrom	Blockfeld-kontakt 1	Sperrfeld-kontakt 2	Hebelkontakt III
⟨	+	+	+

wobei das Zeichen ⟨ geschlossenen Stromlauf, das Zeichen + geschlossenen Kontakt und für spätere Anwendung das Zeichen ⌈ unterbrochenen Stromlauf, das Zeichen — geöffneten Kontakt bedeutet.

Ist nun bei Erfüllung des obigen Bedingungsbildes der Signalflügel in Fahrtstellung gebracht, so genügt selbstverständlich die Unterbrechung irgend eines der drei Kontakte, um den Flügel auf Halt zurückfallen zu lassen, auch wenn der Signalhebel selbst noch nicht zurückgelegt ist. Denn infolge Unterbrechung des Kupplungsstromes löst sich die Zugstangenkupplung aus und der Flügel, dessen Führungsstange frei geworden ist, fällt durch sein Eigengewicht zurück. Die elektrische Kupplung heißt deshalb die „Haltfalleinrichtung". Der Hebelkontakt kommt für diese Stromunterbrechungen bei gezogenem Signal am wenigsten in Betracht, da dieser so angeordnet ist, daß er bis nach Zurücklegen des Signalhebels in unveränderter geschlossener Lage bleibt.

Hingegen ist leicht zu bewirken, daß der Blockfeldkontakt 1 unterbrochen wird, indem man die Taste niederdrückt und dadurch die Blockfeldstange nach unten verschiebt. Der das Signal bedienende Wärter wird aber eher bestrebt sein, das Ausfahrtsignal möglichst lange, oft sogar für den nächsten Zug auf Fahrt stehen zu lassen, als es vorzeitig in die Haltlage zu bringen, früher nämlich, als er den Signalhebel überhaupt zurückstellen soll. Es muß vielmehr nach den eingangs besprochenen Grundsätzen dafür Sorge getragen sein, daß das Signal nach vollständiger Vorbeifahrt des Zuges unbedingt in die Haltlage zurückkehrt, und dies wird dadurch erreicht, daß der Sperrfeldkontakt 2 durch den Zug selbst ausgelöst wird, sobald die vollständige Vorüberfahrt am Signale erfolgt ist.

Um nun zu bewirken, daß die Sperrfeldstange aus der unteren Lage, in welcher der Sperrfeldkontakt 2 des Kupplungsstromes geschlossen ist, in die obere Lage kommt, ist es notwendig, die niederhaltende Sperre zu beseitigen, durch deren Auslösung die Sperrfeldstange infolge Federung in die Höhe schnellt. Diese Sperre, welche die Sperrfeldstange in der unteren Lage festhält, legt sich beim Niederdrücken der Taste durch das Eigengewicht selbsttätig vor die untere Stange, während die obere Stange mit der Taste ungehemmt in die ursprüngliche Lage wieder zurückgeht. Die Auslösung erfolgt durch die Erregung eines Elektromagneten, der auf die doppelhebelartige Sperre wie auf einen Magnetanker wirkt. Diese Gleichstromsperre entspricht demnach dem Kreissegment des Blockapparats. Die Stellung beider bezw. der zugehörenden unteren Stangen wird durch die Farbe eines über beiden befindlichen Fensters kenntlich gemacht, wobei das Sperrfeldfenster zur leichten Unterscheidung von dem Blockfeldfenster quadratisch ist, während letzteres bekanntlich kreisrund ist.

Der auf den Elektromagneten wirkende Gleichstrom heißt der „Sperrfeldstrom", bei dessen geschlossenem Stromlauf also die Sperre abgehoben und die untere Sperrfeldstange aus der unteren Lage ausgelöst wird. Da durch das Emporschnellen derselben aber der Sperrfeldkontakt 2 abgehoben, also auch der Kupplungsstrom unterbrochen wird und infolgedessen der Signalflügel auf Halt fällt, so muß neben der Bedingung, daß die Sperrfeldauslösung bezw. die Betätigung der Haltfalleinrichtung durch den Zug selbst erfolgt, auch die Forderung erfüllt sein, daß diese Wirksamkeit erst nach vollständiger Vorbeifahrt des ganzen Zuges möglich ist.

Um nun zunächst die Auslösung überhaupt durch den Zug selbst bewirken zu lassen, ist in den Stromkreis des Sperrfeldstromes ein Schienendurchbiegungskontakt eingeschaltet, wie dies in der Abbildung 3 übersichtlich dargestellt ist. Danach befinden sich im Stromlaufe des Sperrfeldstromes vier Kontakte, nämlich je einer in Verbindung mit der Blockfeldstange und der Sperrfeldstange, der Schienendurchbiegungskontakt und endlich ein Kontakt in Verbindung mit dem Signalhebel. Die beiden erstgenannten Kontakte sind mit den entsprechenden Kontakten 1 und 2 des Kupplungsstromes parallel verbunden und deshalb, wie diese, geschlossen, wenn sich die Blockfeldstange in der unteren und die Sperrfeldstange in der oberen Lage befindet. Der Schienendurchbiegungskontakt — ein „Quecksilberkontakt" Bauart Siemens & Halske — ist geschlossen, wenn, wie es seine Bezeichnung besagt, die über ihm befindliche Schiene durch den darüberfahrenden Zug durchgebogen wird. Der vom Signalhebel bewegte Kontakt des Sperrfeldstromes ist in geschlossenem Zustande, wenn der Hebel vollständig in die der Fahrtstellung des Signals entsprechende Lage umgelegt ist.

Der Sperrfeldstrom ist deshalb geschlossen, wenn, unter Anwendung der für den Kupplungstrom eingeführten Zeichen, folgendes Bedingungsbild erfüllt ist:

Sperrfeld-strom	Blockfeld-kontakt 1a	Sperrfeld-kontakt 2a	Schienen-kontakt 3	Hebel-kontakt IV
⟨	+	+	+	+

Während das entsprechende Bedingungsbild des Kupplungsstroms eine dauernde Wirkung des Stromkreises darstellt, indem die Signalkupplung für die ganze Zeit, da sämtliche Kontakte geschlossen sind, erhalten bleibt, ruft der Schluß sämtlicher vier Kontakte des Sperrfeldstromes eine plötzliche, auflösende Wirkung hervor, indem durch den nunmehr erregten Elektromagneten die Sperre rasch ausgelöst wird und die Sperrfeldstange in die Höhe geht. Der gleichzeitige Schluß der vier Kontakte des Sperrfeldstromes ist deshalb gleichbedeutend mit der plötzlichen Unterbrechung des Kupplungskontakts 2 des Kupplungsstromes, also auch mit der plötzlichen Aufhebung der Signalkupplung, d. h. mit der Betätigung der Haltfalleinrichtung.

Befindet sich demnach im Streckenblockanfangsfeld die Blockstange in der oberen und die Sperrfeldstange in der unteren Lage, so fällt der Ausfahrtsignalflügel bei Betätigung des Sperrfeldstromes selbsttätig auf Halt.

In Form des Bedingungsbildes stellt sich diese Wirkungsweise folgendermaßen dar:

Kupplung offen, also Signal	Blockfeldkontakt 1	Sperrfeldkontakt 2	Hebelkontakt III
⌐	+	−	+

wenn

Y

Sperrfeldstrom	Blockfeldkontakt 1 a	Sperrfeldkontakt 2 a	Schienenkontakt	Hebelkontakt IV
(	+	+	+	+

Während demnach vor der Fahrtstellung des Ausfahrtsignales, also im Ruhezustande des Blockanfangsfeldes, die Sperrfeldstange die untere Lage einnahm, befindet sie sich jetzt nach Durchfahrt des Zuges infolge Betätigung des Durchbiegungskontaktes in der oberen Lage. Soll deshalb das Ausfahrtsignal zum zweitenmal gezogen werden, so ist dies ohne weiteres nicht möglich, weil der hierfür erforderliche Kupplungsstrom nach dem bisher Gesagten nur geschlossen ist, wenn die Sperrfeldstange niedergedrückt ist, sofern sich zugleich die Blockfeldstange in der oberen Lage befindet. Da die letztere durch die Wirkungsweise der Haltfalleinrichtung eine Änderung ihrer Lage nicht erfahren hat, also noch oben steht, so würde es für die wiederholte Schließung des Kupplungstroms und das Einstellen des Signales genügen, nur die Sperrfeldstange niederzudrücken. Dies ist jedoch nicht möglich, wenigstens insofern nicht, als die Blockfeldstange in der oberen Lage bleiben soll. Denn, weil die Drucktasten des Blockfeldes und des Sperrfeldes gekuppelt sind, wird zugleich mit der Sperrfeldtaste auch die Blockfeldtaste niedergedrückt, ohne daß letztere wieder in die Höhe geht. Die konstruktive Einrichtung des Blockapparates ist vielmehr so getroffen, daß die Blockstange bei einfachem Niederdrücken in einer Halbstellung stehen bleibt, sodaß die Blockfeldkontakte 1 und 1 a wie auch der noch später in Betracht zu ziehende „Fernkontakt" weder in der einen noch in der anderen Lage geschlossen sind. Ferner ist durch die innere Anordnung des Blockapparates verhindert, daß die Blockfeldstange ohne inneren Eingriff, der nur nach Entfernen des Blockfensters vorgenommen, also für den Wärter leicht unmöglich gemacht werden kann, nicht wieder in die Höhe zu bringen ist. Wenn demnach auch die Sperrfeldstange durch einfaches Niederdrücken wieder in die für den Kupplungsstromschluß erforderliche untere Lage gebracht werden kann, so ist trotzdem wegen des gleichzeitigen Niedergehens der Blockfeldstange und deren selbsttätiger Festhaltung in einer jeden Stromschluß verhindernden Mittellage das Einstellen des Ausfahrtsignals vorläufig unmöglich gemacht. Da nun aber diese die Mittellage verursachende Sperre nur durch Betätigung des Kreissegmentes und zwar durch Bewegung desselben von unten nach oben beseitigt werden kann, diese Bewegung aber nur durch einen Wechselstrom hervorzurufen ist, welcher von der nächsten Blockstelle durch den Apparat hindurchzuschieben ist, so muß die Blockstange zunächst in der unteren Lage festgelegt werden, weil andernfalls, wie hervorgehoben wurde, kein Kontakt des ganzen Blockapparats geschlossen ist. Dieses durch den Wärter der Blockstelle selbst vorzunehmende Festlegen der Blockfeldstange geschieht in der bekannten Weise durch das Niederdrücken der Taste bei gleichzeitigem Drehen der Induktorkurbel, wodurch das Kreissegment in die untere Lage geleiert und samt der Blockfeldstange darin festgehalten wird. Diesen Vorgang nennt man die „Selbstblockung", nach deren Vornahme sowohl Blockfeld- als auch Sperrfeldstange die untere Lage einnehmen. Zugleich mit dem herabgehenden Kreissegment hat die hinter dem Blockfenster sichtbare Farbe gewechselt, indem jetzt an Stelle des vorherigen „weiß" „rot" erschienen ist, wie sich auch die Farbe des Sperrfeldfensters sofort beim Niederdrücken der Taste von „grün" in „rot" verwandelt hat. Rotes Blockfeldfenster bedeutet deshalb: „Zugehörige Strecke ist belegt."

Wie sich nun aber aus dem in Abb. 4 dargestellten Stromlaufe des Wechselstromes ergibt, geht dieser auch durch den Blockapparat des Blockendfeldes, woselbst das Kreissegment die Blockfeldstange in der unteren Lage festhält und weißes Fenster zeigt. Soll deshalb nach Herabfallen des Ausfahrtsignalflügels aus den besprochenen Gründen die Blockfeldstange des Blockanfangsfeldes zunächst in der unteren Lage festgelegt werden, d. h. soll die Selbstblockung erfolgen, so muß der Fernkontakt des Blockanfangsfeldes, also der blockenden Stelle, durch Niederdrücken der Taste „nach unten" und der Fernkontakt der benachbarten zu „entblockenden" Stelle „nach oben" geschlossen sein. Um aber zu erreichen, daß die Selbstblockung nur vorgenommen werden kann, wenn nicht nur der Ausfahrtsignalflügel auf Halt gefallen, sondern auch der Signalhebel selbst wieder zurückgestellt ist, so geht der Stromlauf des Wechselfernstromes durch einen Hebelkontakt II, welcher nur in der Grundstellung des Signalhebels geschlossen ist.

Für die Selbstblockung sind deshalb folgende drei Bedingungen zu erfüllen:

1. die Blockfeldstange der zu blockenden Stelle muß vollständig niedergedrückt werden, damit der zugehörige Fernkontakt „nach unten" geschlossen ist;

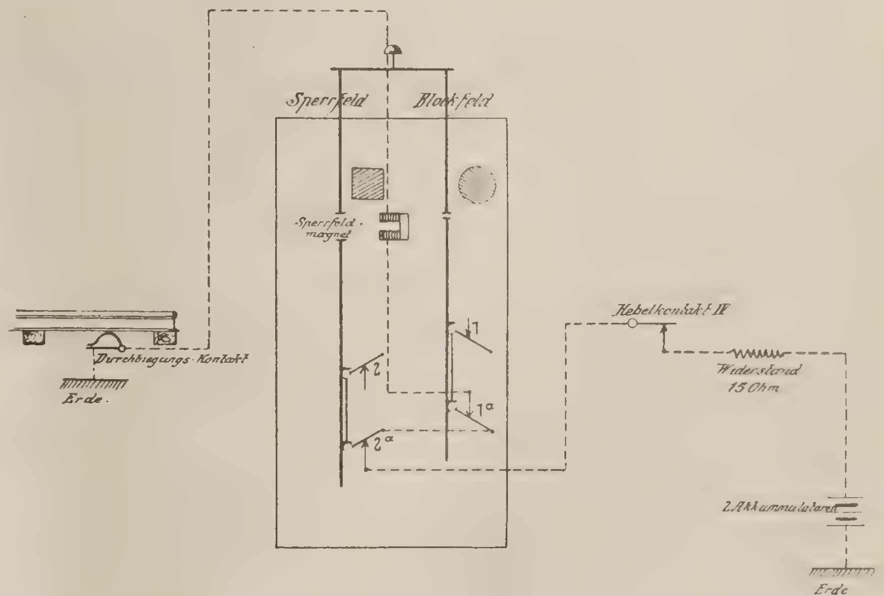


Abb. 3.
Schaltung des Sperrfeldstromes (ohne isolierte Schiene).

2. die Blockfeldstange der zu entblockenden Stelle muß in der unteren Lage festgelegt sein, wodurch der betreffende Fernkontakt „nach oben" geschlossen ist;
3. der Signalhebel der zu blockenden Stelle muß sich in der Grundstellung befinden, damit der Hebelkontakt II geschlossen ist.

Sind diese Bedingungen erfüllt und wird der Wechselstrom mittels Drehen der Induktorkurbel durch die beiden

benachbarten Apparate hindurchgeschickt, so wird nicht nur die Blockfeldstange der blockenden Stelle in der unteren Lage festgelegt, sondern es wird zugleich auch die Blockfeldstange der benachbarten Blockstelle entblockt, d. h. ausgelöst: sie geht nach oben und auch jenes Blockfenster zeigt nun anstatt weißer rote Farbe, sodaß nach Einfahrt eines Zuges in eine Strecke und hierauf erfolgter Selbstblockung die beiden die Strecke begrenzenden Blockstellen rote Blockfenster besitzen, wodurch, wie erwähnt, angezeigt ist, daß die zugehörige Strecke belegt ist.

Da die Auslösung der Blockfeldstange in dem entblockten Apparate keinen Einfluß auf die dortige Signaleinrichtung ausübt, für diese Stelle vielmehr nur die Nebenbedeutung einer optischen Benachrichtigung über die erfolgte Besetzung der Strecke besitzt, der betreffende Wärter hierdurch also nur auf den sich nähernden Zug aufmerksam gemacht wird, so nennt man dieses Selbstblocken zugleich auch das Vorwecken oder „Vormelden“.

Die Hauptbedeutung dieser Selbstblockung liegt aber darin, daß durch sie zwangsweise die vollständige Durchfahrt eines Zuges an der nächsten Blockstelle abgewartet werden muß, bis das eigene Signal, das Bahnhofsausfahrtsignal, zum zweitenmal gezogen werden kann.

Um diese zwangsläufige Wirkungsweise darzulegen, muß auf die Anordnung der benachbarten Blockstelle, des Blockendfeldes bezw. Bleckzwischenfeldes, näher eingegangen werden. Zuvor aber sollen diejenigen Vorgänge noch einmal kurz zusammengefaßt werden, welche bisher am Blockanfangsfeld verfolgt worden sind.

In der Hauptsache stellen sich diese folgendermaßen dar:

1. Der Zug steht im Bahnhofe zur Abfahrt bereit, das die Abfahrt beherrschende Ausfahrtsignal steht noch auf Halt, der zugehörende Signalhebel befindet sich noch in Grundstellung, das Blockfeldfenster des Blockapparats zeigt weiße, das Sperrfeldfenster grüne Farbe, die Blockfeldstange befindet sich also in der oberen und die Sperrfeldstange in der unteren Lage, d. h. die vorliegende, von dem abzulassenden Zuge zu befahrende Strecke ist frei; die Bedingungen der Streckenblockung für die Sicherung des Zuges durch Wahrung des Raumabstandes sind demnach erfüllt.

2. Der fahrdienstliche Auftrag zum Ziehen des Ausfahrtsignals ist erteilt, der Signalhebel wird deshalb umgelegt, wodurch sofort beim Beginn des Umlegens der Hebelkontakt III geschlossen und so der Kupplungsstrom zur Betätigung der Zugstangenkupplung des Signals hergestellt wird. Der Signalflügel ist nach vollständigem Umlegen des Signalhebels in Fahrtstellung gelangt, während zugleich auch durch die Endstellung desselben der Hebelkontakt IV zum Schluß gebracht wurde. Im Blockapparate selbst ist keine Änderung eingetreten.

3. Der Zug fährt aus; der Schienendurchbiegungskontakt wird durch den darüberfahrenden Zug geschlossen, wodurch die Gleichstromsperre der Sperrfeldstange ausgelöst und der Kupplungsstrom unterbrochen wird. Der Signalflügel fällt auf Halt, während hinter dem Sperrfeldfenster an Stelle der grünen die rote Farbe erscheint. Hierdurch ist der Bahnhof gegen die freie Strecke abgesperrt. Der Signalhebel ist noch umgelegt und im Blockapparate befindet sich jetzt nicht nur die Blockfeldstange, dessen Fenster immer noch „weiß“ zeigt, sondern auch die Sperrfeldstange in der oberen Lage.

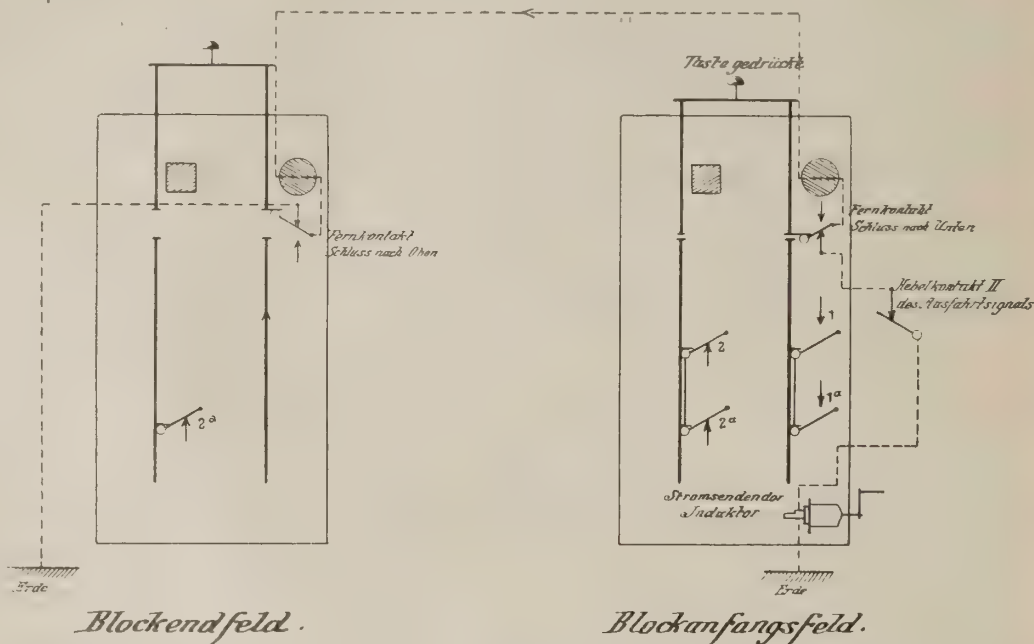


Abb. 4.
Schaltung des Wechselstroms bei Selbstblockung des Anfangsfeldes.

4. Der Zug ist in der Strecke weiter gefahren. Der Signalhebel wird in die Grundstellung zurückgelegt, wodurch die Hebelkontakte IV und III aufgehoben, dagegen der Hebelkontakt II, dessen Bedeutung später besprochen wird, geschlossen wird. Der Wärter drückt die gekuppelten Tasten des Blockfeldes und des Sperrfeldes nieder, wodurch das Sperrfeldfenster sofort wieder grün geblendet wird, dreht einige Male hintereinander die Induktorkurbel, wodurch die Blockfeldstange mittels des erzeugten Wechselstromes in der unteren Lage festgelegt wird und zu gleicher Zeit das Blockfeldfenster der eigenen wie der nächsten Blockstelle rot geblendet werden. Die Blockapparate besagen „Strecke belegt“. Das die Bahnhofausfahrt beherrschende Blockanfangsfeld hat sich selbst geblockt und hiermit den Zug nach der nächsten Blockstelle vorgemeldet. Blockfeldstange und Sperrfeldstange befinden sich in der unteren Lage, ein wiederholtes Freigeben bezw. Einstellen des Ausfahrtsignales ist deshalb bis auf weiteres ausgeschlossen.

Bis dahin war also eine Mitwirkung der nächsten Blockstelle nicht erforderlich. Nunmehr aber muß sie in Tätigkeit treten, wenn nach vollständigem Freisein der Strecke ein zweiter Zug aus dem Bahnhofe in diese abgelassen werden soll. Welches die Wirkungsweise dieser benachbarten Blockstelle ist, sei im folgenden beschrieben.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Tarifverzeichnis.** Im Reichseisenbahnamt ist zum erstenmal am 1. Januar 1901 ein Tarifverzeichnis herausgegeben worden (vergl. S. 135 Jahrg. 1901 d. Ztg.), welches den Eisenbahnverwaltungen wie den Verkehrsinteressenten einen vollständigen und schnellen Überblick über alle zu jenem Zeitpunkt auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife und die von ihnen bedienten Verkehrsverbindungen ermöglichen sollte. Seitdem sind in dem Verzeichnis, welches im Reichseisenbahnamt weitergeführt worden ist, mannigfache Änderungen eingetreten. Um letztere zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, sind im Verkehrsbureau des Reichseisenbahnamts zwei Nachträge zum Tarifverzeichnis aufgestellt worden. Auf den vor Jahresfrist herausgegebenen Nachtrag I, der die in der Zeit vom 2. Januar 1901 bis 1. Januar 1902 einschließlich eingetretenen Änderungen enthält, wurde bereits auf S. 169 Jahrg. 1902 d. Ztg. aufmerksam gemacht. Der Nachtrag II umfaßt alle seit dem Erscheinen des ersten Nachtrags bis zum 1. Januar 1903 einschließlich eingeführten Änderungen. Dieser Nachtrag, welcher etwa 32 Druckseiten stark ist und demnächst im Verlage von Julius Springer (Berlin N. 24, Monbijouplatz 3) aufgelegt werden soll, wird zum Preise von 2 ℳ zu beziehen sein.

— **Der Gesetzentwurf über die Bildung eines Ausgleichsfonds für die preußische Staatseisenbahnverwaltung** bestimmt

die sog. Thesaurierung der Überschüsse des Staatshaushalts nach der Jahresrechnung zur Bildung oder Ergänzung eines Ausgleichsfonds bis zur Höhe von 200 000 000 ℳ. Der darüber hinausgehende Betrag des Überschusses soll zur weiteren Tilgung von Staatsschulden bezw. Verrechnung auf bewilligte Anleihen verwendet werden. Zunächst sollen 30 000 000 ℳ für einen außeretatsmäßigen Dispositionsfonds zur Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen sowie zu Grunderwerbungen behufs Vorbereitung solcher Erweiterungen im Falle eines nicht vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen bei zu erwartender Verkehrssteigerung abgezweigt werden. In zweiter Linie dient der Fonds zur Ausgleichung eines rechnungsmäßigen Minderüberschusses der Eisenbahnverwaltung, insoweit er nicht durch einen etwaigen Überschuß im gesamten übrigen Staatshaushalt gedeckt wird, und drittens zur Verstärkung der Deckungsmittel im Staatshaushaltsetat behufs angemessener Ausgestaltung des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung nach näherer Bestimmung des jeweiligen Staatshaushaltsetats. Der Ausgleichsfonds wird vom Finanzminister verwaltet; alljährlich ist über seinen Bestand eine Übersicht mit dem Etat zugleich zu geben; über seine Verwendung ist dem Landtage Rechenschaft zu legen. Die Verwendung zu den drei genannten Zwecken erfolgt durch den Minister der öffentlichen Arbeiten, im übrigen wird die Ausführung dem Finanzminister übertragen. Für die zuerst genannten Zwecke werden erstmalig 60 000 000 ℳ bereit gestellt, in einem und demselben Etatsjahre dürfen aber nur 30 000 000 ℳ höchstens so verwandt werden. Die Ausgabe der Schuldverschreibungen usw. besorgt der Finanzminister. Das Gesetz soll bereits mit dem Etatsjahre 1903, also am 1. April in Kraft treten.

— **Eine neue Dienstvorschrift für die Sicherung der Züge beim Halten außerhalb der Stationen** ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten für den Bereich der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft unter dem 26. Januar d. J. erlassen worden und tritt mit dem 15. März d. J. in Kraft. Durch den gleichen Erlaß sind entsprechende Änderungen in den Dienstanweisungen für die Zugführer, Bahnwärter und Weichenwärter verfügt worden. Wir werden auf die neuen Vorschriften demnächst noch zurückkommen.

— **Zu den Eisenbahnverstaatlichungen in Preußen** schreiben die „Berl. Pol. Nachr." folgendes: „Wie in bezug auf die Breslau-Warschauer, so scheinen sich auch betreffs der Dortmund-Gronauer und der Ostpreußischen Südbahn Bestrebungen geltend zu machen, die Annahme der von der Staatsregierung gemachten Offerten zu hintertreiben. Inwieweit man es mit ernsten Absichten oder nur mit Spekulationszwecken zu tun hat, erscheint zweifelhaft. Für die zweitgedachte Annahme spricht die Tatsache, daß die großen Banken, die, wenn es sich um eine ernste Sache handelte, sicher ein Wort mitsprechen würden, sich ganz fernhalten. Wie dem aber auch sei, soviel ist sicher, daß, wenn zu gunsten dieser Bestrebungen angedeutet werden sollte, die Ressortminister hätten sich in Beziehung auf eine Erhöhung des Angebots entgegenkommend geäußert, solche Andeutungen mit den Tatsachen nicht im Einklang stehen würden. Nichts berechtigt zur Zeit zu der Annahme, daß die Staatsregierung nicht an ihrer für die Beteiligten sehr günstigen Offerte festhalte. Wer anders glaubt, läuft Gefahr, sich einer bedenklichen Täuschung hinzugeben. Unter diesen Umständen werden die Interessenten beider Bahnen es sich sehr überlegen müssen, ob sie recht daran tun würden, Anerbietungen, die ihnen einen durchaus angemessenen Kaufpreis sichern, von der Hand zu weisen, und werden, wenn sie bei objektiver Erwägung von der Unzweckmäßigkeit eines solchen Verfahrens sich überzeugt haben, danach die Wahl ihrer Vertreter auf den entscheidenden Generalversammlungen zu treffen haben."

— **Zur Verstaatlichung der Ostpreußischen Südbahn.** Der Direktion ist der Nordd. Allgem. Ztg. zufolge von dem Finanzminister und dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu ihrem Antrag auf Erhöhung der staatlichen Offerte für die Stammaktien der Bescheid erteilt worden, daß die von den Kommissaren der Gesellschaft gemachten Vorschläge auf Erhöhung des staatlichen Kaufangebots der Staatsregierung keinen Anlaß zu einer veränderten Stellungnahme bieten können.

— **Über die neuesten Fortschritte des Lokomotivbaues** äußert sich der Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen in folgender Weise: Um die Leistungsfähigkeit des Lokomotivparks zu erhöhen, sind in den letzten Jahren sowohl für den Schnell- und Personenzugdienst als auch für den Güterzugdienst der Haupteisenbahnen fast ausschließlich vierachsige und fünfachsige Lokomotiven beschafft worden, von denen eine größere Anzahl, um den Anforderungen des Verkehrs besser als bisher entsprechen zu können, abweichend von der bisherigen Bauart drei und auch vier Dampfzylinder erhält. Bei den für den Schnellzugdienst bestimmten Lokomotiven werden neuerdings vierachsige Tender angewendet, um einen größeren Wasservorrat mitführen zu können, was beim Durchfahren längerer Strecken ohne Aufenthalt von Wert ist. Auch ist die Frage, wie Lokomotiven für wesentlich größere Fahrgeschwindigkeit als gegenwärtig einzurichten sein würden, geprüft worden. Zur Zeit sind zwei solche Lokomotiven, mit denen Versuche darüber vorgenommen werden sollen, welche Fahrgeschwindigkeiten mit Dampflokomotiven zu erreichen sind, im Bau. Weiter ist man nach eingehenden Versuchen der Anwendung hochüberhitzten Dampfes von mindestens 300° C. bei Lokomotiven nähergetreten, nachdem als erwiesen anzusehen ist, daß der überhitzte Dampf dem gesättigten Dampfe von gleicher Spannung gegenüber wesentliche Vorteile bietet. Um weitere Erfahrungen darüber, ob diese Lokomotivbauart für den Eisenbahnbetrieb zweckmäßig und wirtschaftlich ist, zu gewinnen, sind 30 Lokomotiven für Dampfüberhitzung eingerichtet. Die Beschaffung weiterer Lokomotiven mit Einrichtung zur Dampfüberhitzung ist in Aussicht genommen. Zur Einschränkung der Rauchbildung wird überall dort, wo das Bedürfnis vorliegt und wo Kohle verwendet wird, die besonders stark qualmt, mit der Einführung von rauchverzehrenden Feuerungen weiter vorgegangen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 108 368 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 061 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 88 909 und auf den Arbeitstag 14 818 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleichen Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 3243 und im ganzen 19 459 Doppelwagen oder 21,9 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 15 434 offene Wagen gegen 13 121 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 2313 oder 17,6 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 18 189 Doppelwagen zu 10 t.

— **Zuschüsse zur Herstellung nichtstaatlicher Bahnen im Großherzogtum Oldenburg.** Auf Antrag der oldenburgischen Staatsregierung ist dem Kleinbahnverein Cloppenburg zu der von ihm ohne Staatshilfe erbauten Schmalspurbahn Cloppenburg-Lindern nachträglich ein staatlicher Zuschuß von 20 % der Baukosten bis zum Betrage von 90 800 ℳ durch Beschluß des Landtags vom 23. Januar d. J. bewilligt worden. In derselben Sitzung beschloß der Landtag, der Gemeinde Dinklage zum Bau einer 7,5 km langen Anschlußbahn von Dinklage nach Lohne einen staatlichen Zuschuß von 40 % der Baukosten bis zur Höhe von 138 000 ℳ zu gewähren. Diese Beschlüsse sind insofern von grundsätzlicher Bedeutung, weil durch sie zum erstenmal seit dem Bestehen des oldenburgischen Kleinbahngesetzes vom 7. Januar 1902 staatliche Zuschüsse für nichtstaatliche Eisenbahnunternehmungen gewährt werden.

— **Pfälzische Eisenbahnen.** Die von der Gesellschaft veröffentlichten Abschlußziffern weisen einen Überschuß von 638 047 ℳ aus, woraus nach Abzug der vertragsmäßig dem Staate zukommenden Zinsrückerstattung eine Überdividende von $^2/_3$ % an die Aktionäre verteilt werden soll. Somit wird die Dividende der Ludwigsbahn $9^2/_3$ %, der Maxbahn $6^1/_6$ % und der Nordbahn $4^2/_3$ % betragen, während im Vorjahre nur die garantierten Bezüge von 9 % bezw. 5,5 % und 4 % ausgeschüttet worden waren. Im Vorjahre schloß die Betriebsrechnung mit einem Fehlbetrag von 437 347 ℳ, der vom Staate zu decken war. Das günstige Ergebnis des Jahres 1902 wirkt, wie die Münchener Allg. Ztg. schreibt, einigermaßen überraschend, da die Roheinnahmen der Bahnen bis zum Monat November einen kleinen Ausfall gegen das Vorjahr ergeben hatten und der Anleihedienst größere Beträge erfordert. Es müssen sich somit die Betriebseinnahmen im Dezember gehoben haben; wesentlicher wird aber die Minderung der Betriebsausgaben für das ganze Jahr ins Gewicht fallen. An Kohlen allein wurde eine Ersparnis von 400 000 ℳ angenommen.

— **Über die Fortsetzung der Mainkanalisierung und die damit in Zusammenhang stehenden Eisenbahnanlagen** wird aus München folgendes gemeldet:

Das seinerzeit zur technischen Vorbereitung der Kanalisierung des Mains eingerichtete Projektierungsbureau hat gegen Ende des vorigen Jahres nach mehr als zweijähriger Arbeit die Pläne und Kostenberechnungen für die Kanalisierung des Mains

von Hanau aufwärts bis Aschaffenburg und für Herstellung einer größeren Umschlagsanlage unterhalb Aschaffenburgs fertiggestellt. Das Projekt, welches in den Einzelheiten in stetem Benehmen mit der obersten Baubehörde einerseits und der Generaldirektion der Staatseisenbahnen anderseits entworfen wurde, hat zunächst die Zustimmung der beteiligten Staatsministerien gefunden und wird, vorausgesetzt, daß die voraussichtlich bald wieder aufzunehmenden Verhandlungen mit Preußen zu einem Ergebnis führen, den Gegenstand einer besonderen Vorlage an den Landtag bilden.

Nach dem vorliegenden Projekte ist für die Ausführung der Anlage ein Gesamtkostenaufwand von 24 000 000 ℳ erforderlich. Die kleinere Hälfte dieses Betrages, d. s. 9 500 000 ℳ, entfällt auf die Herstellung von vier Staustufen bei Krotzenburg, Großwelzheim, Kleinostheim und Mainaschaff; zwei weitere Staustufen, bei Mainkur und Kesselstadt, würden auf Kosten Preußens herzustellen sein. Zu jeder Stauanlage gehört die Schleuse, welche als sogen. Schleppzugschleuse mit geböschten Wänden und einer nutzbaren Länge von 300 m hergestellt und im Interesse des Kleinschiffahrtsverkehrs durch Einbauung eines Zwischenhauptes in zwei Kammern von je 100 und 200 m Länge geteilt ist, ferner das Nadelwehr mit Schiffsdurchlaß und Flutöffnung, der Floßkanal mit Trommelwehrverschluß und ein Fischpaß. Die Breite der Schleusen beträgt an den Häuptern und der Sohle 12 m, die Einfahrtkanäle sollen eine Länge von 130 m, die Ausfahrtkanäle eine solche von 200 m mit je 20 m Sohlenbreite erhalten. Die Höhe des Aufstauens an den einzelnen Nadelwehren ist auf 2,31 bis 2,38 m geplant. Die durch die Kanalisierung zu schaffende Wassertiefe wird mindestens 2,50 m betragen, um den großen Rheinschiffen von 1500 t Tragfähigkeit den Weg bis Aschaffenburg zu ermöglichen.

Die projektierte Umschlagsanlage bei Aschaffenburg erstreckt sich auf beide Ufer des Mains zwischen Mainaschaff und Aschaffenburg und wird eine Fläche von etwa 600 bayerischen Tagwerk beanspruchen. Hierbei ist Sorge getragen, daß eine Erweiterung der Umschlagsanlage im Falle des Bedürfnisses keinen Schwierigkeiten begegnet. Für den Massenumschlag der Regiekohlen der bayerischen Staatseisenbahnen ist die linke Mainuferseite bei beiden in Aussicht genommen; dort soll zunächst ein Hafenbecken von 800 m Länge und 75 m Sohlenbreite mit beiderseitigen Lagerplätzen zu etwa 80 000 qm nutzbarer Gesamtfläche zur Ausführung gelangen. Es ist anzunehmen, daß hierdurch dem Bedürfnis für lange Zeit genügt ist. Erforderlichenfalls würde für die Anlage eines weiteren Hafenbeckens geeignetes Gelände vorhanden sein. Das rechte Mainufer ist dem Privatumschlagsverkehr zugedacht. Zu diesem Zweck ist zunächst der Ausbau des betreffenden Geländes zu hochwasserfreien Lager- und Landeplätzen geplant, deren flußseitige Begrenzung je nach der Art der zu erwartenden Umschlagsgüter Ufermauern oder gepflasterte Böschungen in bedeutender Länge bilden. Oberhalb beider ist die Anlage einer kleinen, erforderlichenfalls erweiterungsfähigen Schiffswerft ins Auge gefaßt, für den Petroleumumschlag ist unterhalb des Mainaschaffer Wehrs eine Aufdämmung zur Aufstellung von Tanks vorgesehen, für die Holzindustrie würde im Bedarfsfalle ein geeigneter Platz zwischen der Aschaff und dem Mainaschaffer Wehre vorhanden sein. Die Aschaffmündung wird in das Unterwasser dieses Wehrs verlegt. Zur Lieferung der Betriebskraft für die ganze Umschlagsanlage ist ein unterhalb beider zu errichtendes Elektrizitätswerk in Aussicht genommen. Die Kosten der gesamten Umschlagsanlage sind auf 12 344 000 ℳ veranschlagt.

Die Eisenbahnverbindung der rechts- und linksufrigen Umschlagsanlagen unter sich sowie mit den bayerischen Staatseisenbahnen ist in der Weise in Aussicht genommen, daß das Wehr bei Mainaschaff zugleich als Eisenbahnbrücke hergestellt wird, welche aus vier Öffnungen von je 62,5 m Stützweite besteht. Zur Weiterführung der Anschlußbahn wird das Aschafftal benutzt, in welchem ohne erhebliche Geländeschwierigkeiten die Bahn zu liegen kommt, um mit Durchbrechung des nördlichen Teils der Ortschaft dann bei der Station Goldbach in die Aschaffenburg-Würzburger Bahnlinie einzumünden. Auf diese Verbindungsbahn, deren Länge 11,6 km beträgt, entfällt ein Kostenbetrag von 2 156 000 ℳ.

— **Kaiser-Geburtstagsfeiern.** Aus der Zahl der Berichte über diese Feiern, die auch diesmal überall von den Eisenbahnvereinen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung veranstaltet sind, heben wir für heute nur die Mitteilung über die am Vorabend von Kaisers Geburtstag vom Bezirksverein III (N) des Eisenbahnvereins zu Berlin veranstaltete Festlichkeit hervor. Zu ihr hatten sich mehr als 1000 Personen in den Prachtsälen von Ballschmieders Kastanienwäldchen eingefunden. Auch erschien Staatsminister Budde in Begleitung des Ministerialdirektors Wehrmann, des Präsidenten Kranold und des Geheimen Regierungsrats Dr Rösler. Nach der Begrüßungsrede hielt der Minister eine Ansprache, in der er der Genugtuung Ausdruck gab, inmitten so vieler braver und tüchtiger Leute weilen zu können. Dieses Gefühl werde um so stärker, wenn man tagtäglich sehe, wie sich die Eisenbahner vereinigen, wie sie sich zusammenscharen, nach altem preußischen Prinzip, nach alter preußischer Tradition, zur Treue gegen sich selbst, zur Treue gegen Vaterland und König. „Ich kann Ihnen auch versichern“, so fuhr der Minister fort, „daß das stärkendste Gefühl für alle Vorgesetzten das ist, für ihre Beamten und Arbeiter sorgen zu können, wenn man auch nicht jeden Augenblick in der Lage ist, alle Wünsche des einzelnen zu erfüllen. Meine Herren, ich habe auch nicht das leichte Leben, wie Sie sich das vielleicht so denken. Glauben Sie mir nur, so mancher von Ihnen hat seine Lampe schon lange ausgelöscht, wenn die meinige noch brennt. Die heutige Feier soll eine Feier der Treue und Ergebenheit für unseren König sein. Wir wollen hier unser Glas leeren auf gemeinsame Treue, auf gemeinsame Zusammenarbeit, darauf, daß einer für den anderen eintritt, wenn es not tut. Wir wollen unser Glas zu einem fröhlichen, herrlichen Kaiser-Geburtstag leeren.“ Nach dieser Rede folgte ein brausendes Hoch, dann hielt Stationsvorsteher I. Klasse Rohloff die Festrede. Dem Vernehmen nach nahm der Herr Minister auch Veranlassung, den Vorsitzenden des Hauptvorstandes, Geheimen Regierungsrat Dr Rösler, sowie den Gesamtvorstand des Bezirksvereins Berlin III (N), dem neben dessen Vorsitzendem, Bauinspektor v. Zabiensky, auch der Festredner, ferner ein Streckenarbeiter, ein Wagennotierer, ein Oberputzer, ein Heizer und ein Güterbodenarbeiter angehören, zur Teilnahme an dem beim Minister stattfindenden Kaiser-Geburtstagsfestmahle einzuladen.

— **Im Bahnmeisterverein des Direktionsbezirks Cassel** fand am 18. d. M. eine von etwa 70 Bahnmeistern besuchte Versammlung in Cassel statt, in welcher Bahnmeister Röper an der Hand vorzüglicher, von der Firma Siemens & Halske in liebenswürdigster Weise zur Verfügung gestellter Apparate und großer Zeichnungen einen mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag über drahtlose Telegraphie hielt.

— **Personalnachrichten.** Für den Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ist der Bahnarzt Sanitätsrat Dr Schwechten in Berlin, Vorsitzender des Ausschusses des Verbandes der deutschen Bahnärzte, mit ministerieller Genehmigung zum Vertrauensarzt seit dem 1. d. M. vertraglich bestellt. Nach dem Vertrage ist der Vertrauensarzt hauptsächlich verpflichtet: zur Abgabe von Gutachten in allgemeinen, ärztliche und hygienische Fragen betreffenden Angelegenheiten, insbesondere über die Ausgestaltung der Rettungseinrichtungen, über die Anforderungen an die körperliche Brauchbarkeit der Eisenbahnbediensteten und über hygienische Anforderungen bei dem Bau oder Umbau von Bahnhöfen, Werkstätten, Wagen, Wohnungen usw.

Im Bereich der badischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Bahnbauinspektor Baurat Guido Kern in Basel gestorben.

Österreich.

— **Neues Zufahrtstraßengesetz.** Das Gesetz- und Verordnungsblatt für das österreichisch-illyrische Küstenland verlautbart das Gesetz vom 29. November 1902, gültig für die gefürstete Grafschaft Görz und Gradiska, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtstraßen zu den Eisenbahnstationen. Dieses Gesetz sieht in gleicher Weise wie die für die meisten anderen Kronländer bereits bestehenden Zufahrtstraßengesetze die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtstraßen zu Bahnhöfen und Haltestellen, falls hierzu nicht die Eisenbahnunternehmung oder eine andere physische oder juristische Person durch Konzession oder Vertrag verpflichtet ist, durch eine Konkurrenz der Eisenbahnunternehmung, der beteiligten Straßenbezirke und Gemeinden, dann der Besitzer von Handels- und Industrieunternehmungen, Berg- und Hüttenwerken sowie von Werdungen vor, welche an dem Bestande der Eisenbahnstation ein hervorragendes Interesse haben.

— **Der Bericht des Prioritätenkurators der Südbahn** wird die Ergebnisse der nunmehr abgeschlossenen Beratungen zwischen dem Kurator und den Vertrauensmännern in Angelegenheit des zwischen der Südbahn und den Prioritätenbesitzern zu treffenden Übereinkommens enthalten. Der Kurator wird beantragen, daß in den Jahren 1902 bis 1911 jährlich 2000 Stück Prioritäten getilgt werden. Im Jahre 1912 sollen 13 950 Stück getilgt werden, und würde diese Ziffer im Jahre 1916 auf 33 056 Stück steigen. In der Periode von 1917 bis 1954 erfolgt die Tilgung derartig, daß die Rückstände vollständig ausgeglichen werden. Bei dieser Art der Tilgung würde sich in den Jahren 1902 bis 1911 alljährlich ein Minderaufwand von 11 500 000 bis 12 500 000 Kr. ergeben. Die Beträge, welche die Prioritätenbesitzer der Südbahn bei Annahme dieser Vorschläge in den

Jahren 1902 bis 1917 gegen eine 2,6 prozentige Verzinsung überlassen, belaufen sich nach den angestellten Berechnungen auf etwa 130 000 000 Fr. Die Summen, die durch die Rückstellung der Tilgung frei werden, sollen zur Rückzahlung des Kaufschillings an den Staat und zu Investitionen verwendet werden. Die Südbahn will nach den Voranschlägen, die dem Kurator vorgelegt wurden, in der Periode 1903 bis 1916 eine Summe von 90 000 000 Fr. für Investitionen verwenden, dem Staate als Kaufschilling über 42 000 000 Fr. zahlen und bis zum Jahre 1916 auch Rücklagen machen, die etwa 12 000 000 Fr. betragen würden. Es ist anzunehmen, daß der Prioritätenkurator in seinem Berichte auch die Frage eingehend berühren wird, ob die Sicherheit der dreiprozentigen Prioritäten nicht etwa durch die Lasten gefährdet werden könnte, die der Südbahn vom Jahre 1917 angefangen durch die geänderte Tilgung auferlegt werden. Nach den Berechnungen, welche die Südbahn dem Kurator und den Vertrauensmännern vorgelegt hat, würde sich im Jahre 1917 nach Tilgung aller Lasten noch ein Betriebsüberschuß von etwa 1 000 000 Fr. ergeben. Die Gesellschaft dürfte sich nach Annahme der Vorschläge bereit erklären, den Goldcharakter der dreiprozentigen Prioritäten ausdrücklich anzuerkennen.

— **Motorwagen auf den österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat an die Staatsbahndirektionen die Aufforderung gerichtet, nunmehr ein Programm für die Einführung dieser Fahrzeuge aufzustellen und die in technischer und finanzieller Beziehung eingehend zu begründenden Anträge zur Genehmigung vorzulegen. Der bezügliche Ministerialerlaß, mittels dessen den Direktionen auch Musterpläne von Motorwagen übersendet wurden, geht davon aus, daß den vielfachen Wünschen der Interessenten nach Vermehrung der Personenzüge für den Lokalverkehr bisher zum großen Teile nicht entsprochen werden konnte, weil diese Maßnahme mit Rücksicht auf den unverhältnismäßig großen Aufwand an Lokomotiven, Wagen und Zugpersonal mit zu hohen Kosten verbunden gewesen wäre. Derartigen berechtigten Wünschen könnte dagegen in vielen Strecken der Hauptlinien wie auch auf vielen Lokalbahnen nach Anschauung des Ministeriums durch die Einführung von Motorwagen Rechnung getragen werden, und werde daher beabsichtigt, Motorwagen zur Verdichtung des Personenverkehrs im weiteren Umfange einzuführen. Außer der Verwendung dieser Motorwagen für den engeren Lokalverkehr auf einer Hauptbahnstrecke oder auf einer Lokalbahn werde mit ihnen auch zweckmäßig ein gemeinschaftlicher Dienst auf je einer Lokalbahn und einer anschließenden Teilstrecke der Hauptbahn bis zum und vom nächsten lokalen Verkehrsknotenpunkte eingerichtet werden können. Die Einführung solcher Motorwagenfahrten wäre ferner auch als Ersatz für bereits bestehende, wenig benutzte Lokalzüge, sowohl auf vollspurigen, wie auch auf schmalspurigen Linien in weitestgehende Erwägung zu ziehen. Mit Rücksicht auf den kurzen Bremsweg der Motorwagen unterliege es keinem Anstande, für Fahrten mit ihnen eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde für die vollspurigen und 30 km für die schmalspurigen Strecken in Berechnung zu ziehen. Die Beigabe von Anhängewagen für den Personendienst sowie auch das Anhängen von Güterwagen an die Motorwagen sei nur unter besonders günstigen Steigungsverhältnissen in Aussicht zu nehmen und bedürfe stets der Genehmigung des Ministeriums. Es werde daher in der Regel auch auf Lokalbahnen ein gemischter Dienst in Betracht zu ziehen sein, nachdem für den Güterverkehr und für jene Fahrten, bei welchen erfahrungsgemäß zeitweise — an Sonn- und Feiertagen, an Markttagen und dergleichen — ein stärkerer Personenverkehr vorzukommen pflege, der Verkehr von Dampfzügen nie ganz entbehrlich sein werde. Es habe ferner als Grundsatz zu gelten, daß jeder einzelne Wagen eine tägliche Mindestleistung von 100 km zu vollführen habe, um eine genügende Ausnutzung zu erzielen. Wo dies nicht möglich sei, erscheine die Einführung von Motorwagen nicht wirtschaftlich und sei eine solche nicht in Aussicht zu nehmen, wenn hierfür nicht ganz besondere Umstände sprächen.

— **Eine Abordnung der Lokomotivführer der Staatsbahndirektion Wien** erschien kürzlich beim Eisenbahnminister, um die Erklärung abzugeben, daß die Lokomotivführer dem vor dem Eisenbahnministerium versuchten Straßenaufzug durchaus fernstehen und diesen entschieden mißbilligen. Die Abordnung erklärte ferner, daß die Lokomotivführer den gesetzlichen Weg nie verlassen werden, und stellte die Bitte, der Eisenbahnminister wolle auch künftighin die Interessen der Lokomotivführer wahren und insbesondere es ermöglichen, daß die ihnen anläßlich der Gehaltsregelung zuteil gewordene Wohltat der eineinhalbfachen Dienstzeitanrechnung eine Ergänzung in der Richtung erfahre, daß die Lokomotivführer und Lokomotivführerstellvertreter auch tatsächlich das für sie festgesetzte Höchstgehalt vor der Versetzung in den Ruhestand erreichen können. Der Eisenbahnminister nahm die Versicherung der guten Gesinnungen der Lokomotivführer mit der Zusage entgegen, die vorgebrachte Bitte, bezüglich deren bereits eingehende Studien eingeleitet seien, in Erwägung ziehen zu wollen.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Auf Grund der vorläufigen Ermittlung betrugen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen im Monate Dezember 1902: Aus dem Personenverkehre 4 064 300 Kr., aus dem Güterverkehre 13 508 700 Kr., sonach im ganzen 17 573 000 Kr. Gegenüber dem Monate Dezember des Vorjahres ergibt sich aus der Personenbeförderung eine Mehreinnahme von 58 481 Kr. (+ 82 100 Reisende), aus dem Gütertransporte eine Mindereinnahme von 161 652 Kr. (— 42 900 t). Die gesamte Jahreseinnahme vom 1. Januar bis 31. Dezember 1902 beträgt aus dem Personenverkehre 67 259 100 Kr. (+ 2 270 318 Kr.), aus dem Güterverkehre 172 007 900 Kr. (+ 1 805 259 Kr.).

— **Einnahmen der Wiener Stadtbahn.** Für das Jahr 1902 beträgt die Gesamteinnahme aus dem Personenverkehre 4 822 300 Kr. (33 297 300 Reisende), aus dem Güterverkehre 652 500 Kr. (304 000 t). Die vorläufig ermittelte Einnahme des Jahres 1902 aus dem Personenverkehre stellt sich um 210 282 Kr. (+ 1 153 500 Reisende), jene aus dem Güterverkehre um 58 327 Kr. (+ 28 300 t) höher als im Vorjahre.

Ungarn.

— **Landesverein der ungarischen Eisenwerke.** In der jüngsten Sitzung des Landesvereins der ungarischen Eisenwerke und Maschinenfabriken wurde zur Kenntnis gebracht, daß die Beschaffung der Lokomotiven, der Oberbaumaterialien und Eisenbrücken für eine neue Lokalbahn in der Konzession den Staatsfabriken vorbehalten worden ist, und beschloß der Verein mit Rücksicht hierauf, eine Zuschrift an den Bund der ungarischen Fabrikindustriellen mit der Bitte zu richten, bei dem Finanz- und Handelsminister Vorstellung zu erheben, damit diese die ungarische Privatindustrie schädigende Bedingung aus der Konzessionsurkunde gestrichen werde.

— **Weibliche Bedienstete bei den ungarischen Staatsbahnen.** An den ungarischen Handelsminister und an die Direktion der ungarischen Staatsbahnen gelangen zahllose Gesuche um Verleihung von Manipulantinnenstellen. Da der verhältnismäßig geringe Bedarf durch Vormerkungen auf Jahre hinaus gedeckt ist, hat der Handelsminister angeordnet, daß, solange die vorgemerkten Bewerberinnen nicht angestellt sind, weitere Gesuche um Verleihung solcher Stellen nicht anzunehmen seien. Nach Berücksichtigung aller vorgemerkten Bewerberinnen sollen allfällige zur Erledigung kommende Stellen im Wege einer öffentlichen Ausschreibung verliehen werden.

— **Gesellschaft zur Verwertung der Langerschen Patente für Rauchverzehrer.** Über die im Jahre 1894 mit einem Aktienkapital von 1 200 000 Kr. gegründete Aktiengesellschaft zur Verwertung der österreichischen und ungarischen Patente Th. Langer wurde vom Budapester Handels- und Wechselgericht der Konkurs verhängt. Die Gesellschaft hatte die Verwertung der vom Ingenieur Langer erfundenen Rauchverzehrungsvorrichtungen zum Zwecke; es ist ihr jedoch während ihres Bestehens nicht gelungen, irgend einen Erfolg zu erzielen, und schloß jedes Geschäftsjahr mit Verlust. Im Jahre 1899 wurde einer außerordentlichen Generalversammlung der Antrag auf Auflösung des Unternehmens vorgelegt, von der Mehrheit der Aktionäre jedoch mit der Begründung abgelehnt, daß die Rauchverzehrungsvorrichtungen der Gesellschaft wesentliche Verbesserungen erfahren und allgemeinen Anklang gefunden haben. Seitdem führte die Gesellschaft ein Scheindasein, da es ihr an Mitteln zum Betriebe fehlte und überdies Mißhelligkeiten zwischen einem Teile der Verwaltung und den Aktionären ausgebrochen waren. Vor kurzem wurden Verhandlungen zur Ordnung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft eingeleitet, die jedoch zu keinem Ergebnisse führten da das Aktivum der Gesellschaft heute ausschließlich aus dem erworbenen Patente besteht, mußte zur Konkurseröffnung geschritten werden.

— **Personalnachrichten.** Dem mit Titel und Charakter eines Sektionsrats bekleideten Direktor der ungarischen Staatseisenbahnen Julius G e d u l y wurde der Titel eines Ministerialrats verliehen und dem Ministerialrat und Direktor der ungarischen Staatseisenbahnen Alexander v. R o b i t s e k anläßlich seiner auf eigenes Ansuchen erfolgten Versetzung in den Ruhestand für seine Verdienste auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die Allerhöchste Anerkennung bekanntgegeben. — Der ungarische Handelsminister hat den Oberinspektor Michael v. S z t a n k ó c z y mit der Leitung der Fachabteilung F. I. (Verkehrsangelegenheiten) der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen betraut.

Übrige europäische Länder.

— **Bahnhofsprojekte in Kopenhagen.** Die Kopenhagener Bahnhofsverhältnisse entsprechen schon seit längerer Zeit nicht mehr dem mit dem Anwachsen der Stadt in großem Maße steigenden Verkehr. Man hat dem Bedürfnis zunächst durch Anlage eines neuen Güterbahnhofs Rechnung getragen und ist jetzt dazu übergegangen, auch die Abänderung des Personenbahnhofs in die Hand zu nehmen. Es war von der Staatsbahnverwaltung zunächst ein Gesamtprojekt der vorzunehmenden Änderungen ausgearbeitet worden, dessen Kosten sich bei vollständiger Durchführung auf etwa 40 000 000 Kr. belaufen würden, von denen allerdings ein bedeutender Teil durch Verkauf freigewordener Grundstücke usw. wieder eingebracht werden kann. Mit Rücksicht auf die Höhe der Kosten hat indessen die Staatsbahnverwaltung von der Durchführung dieses Gesamtprojekts Abstand genommen und einstweilen einen verkleinerten Umbauplan in Vorschlag gebracht, den die Regierung dem Volksthing vorgelegt hat. Dieser Plan geht hauptsächlich darauf hinaus, den Hauptpersonenbahnhof auf eine andere Stelle, neben dem Güterbahnhof, zu verlegen und ihn durch einen Tunnel mit dem Ostbahnhof zu verbinden, ferner auch eine Art Ringbahn durch die Vororte Kopenhagens zu führen.

Die Arbeiten, welche nach diesem Plan erforderlich sind, werden etwa 23 500 000 Kr. kosten, von denen für das Rechnungsjahr 1903/04 zunächst 200 000 Kr. gefordert werden.

— **Elektrische Bahn Amsterdam-Harlem.** Der holländische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Errichtung einer elektrischen Eisenbahn von Amsterdam nach Harlem genehmigt. Die Linie soll im Laufe von zwei Jahren hergestellt werden; die Dauer der Konzession beträgt 50 Jahre.

— **Belgische Eisenbahnbedienstete in China.** Die belgische Staatsbahnverwaltung erläßt neuerdings ein Rundschreiben an ihr Personal, welches in Erinnerung bringt, daß Angestellte, welche in den Dienst der französisch-belgischen Eisenbahn Peking-Hankau treten wollen, einen alle drei Jahre zu erneuernden Urlaub erhalten können, wobei sie ihre belgischen Anstellungs- bezw. Dienstaltersrechte behalten.

— **Eisenbahnunglück bei La Bohalle (Frankreich).** Der Schnellzug von St. Nazaire nach Paris ist auf dem Bahnhof der kleinen Station La Bohalle auf eine Lokomotive gestoßen, welche einem Güterzug zugeführt werden sollte und verspätet auf dem Durchgangsgleise fuhr, ohne daß dieses „gedeckt" war. Der Schnellzug war in vollem Lauf und warf die Lokomotive mehr als 25 m weit zurück. Ihr Heizer und Lokomotivführer wurden schwer verwundet, Lokomotivführer und Heizer des Schnellzugs beide getötet. Von den Reisenden wurde eine Anzahl leicht verletzt.

— **Beförderung von Blumen und Früchten des französischen Südens nach Deutschland.** Wie das „Journ. des transp." mitteilt, sind der französische Minister der öffentl. Arbeiten und der Landwirtschaftsminister mit den Erhebungen über ein Gesuch der „Gesellschaft der französischen Weinbauer" befaßt, das Schaffung eines besonderen Eilgutzuges für den Transport von Obst, Rosinen, Frühobst und losen Blumen von Nizza nach Berlin anstrebt, da sich in Rheindeutschland und ganz Berlin ein immer wachsender Absatzmarkt für diese Handelsgegenstände befinde. Der Zug müßte, ebenso wie die im Betrieb befindlichen Personenschnellzugverbindungen, von Nizza nach Berlin über Lyon, Lons-le-Saulnier, Besançon, Belfort geführt werden. In Marseille würde er die Erzeugnisse Algeriens, in Tarascon die Früchte und das Gemüse Roussillons, die Weintrauben der Departements Hérault und Gard, in Avignon die Erzeugnisse von Cavaillon, Thor und Sorgues usw. aufnehmen und nach Deutschland befördern können.

— **Der Sommerfahrplan der schweizerischen Bahnen,** aus dem wir einige wichtige Änderungen des Schnellzug- und Durchgangsverkehrs mitgeteilt haben, erregt im Lande selbst manche Unzufriedenheit, weil sich der Lokalverkehr gegen den Durchgangsverkehr benachteiligt glaubt. So veröffentlicht der Berner „Bund" eine lange, ihm eingesandte Klage, daß auf der großen Linie Bern-Olten wohl für den direkten Verkehr, nicht aber für die kleineren Stationen und die lokalen Anschlüsse gesorgt sei; es heißt da nach Anführung verschiedener Einzelheiten: „Wir anerkennen die Notwendigkeit schneller Verbindungen für den durchgehenden Verkehr, aber nicht um den Preis schlechter Verkehrsgelegenheiten für das schweizerische Volk. Das Wort ‚Zeit ist Geld' gilt für das Land so gut wie für die Stadt, und es verträgt sich schlecht mit unseren demokratischen Einrichtungen und mit den Vorschriften der Bundesverfassung, daß den Städten zahlreiche Schnellzüge zur Verfügung stehen, wogegen dem Lande zugemutet wird, mit der Geschwindigkeit von 25 km die Stunde zu fahren." Die Lokalzüge seien vernachlässigt. Schließlich wird gedroht: „Übervorteilung werde die Landbevölkerung nicht auf die Dauer hinnehmen. Sollte die Generaldirektion der Bundesbahnen die kleinen Interessen unberücksichtigt lassen, so wäre das Wasser auf die Mühle derjenigen, welche die Kompetenzen der Generalverwaltung zu gunsten der Kreise verkürzen möchten."

— **Zeitweise Prüfungen beim schweizerischen Eisenbahnpersonal.** Der schweizerische Bundesrat hat das Gesuch des schweizerischen Zugpersonalvereins und anderer Eisenbahnverbände auf Abschaffung der zeitweisen Prüfungen beim Eisenbahnpersonal und Einführung von „Instruktionskursen" abgewiesen.

— **Schwierigkeiten Italiens betreffs der Simplonbahn.** Italienische Blätter berichten, daß Italien mit der Übertragung der Konzession an die schweizerischen Bundesbahnen einverstanden sei in dem Sinne, daß diese die italienische Strecke nicht auf eigene Rechnung, sondern auf Rechnung Italiens betreiben und zwar von der Station Iselle an mit italienischem Personal. Ein anderer italienischer Vorschlag gehe dahin, auf vier Jahre ein vorläufiges Abkommen zu treffen. Der internationale Bahnhof solle auf jeden Fall nach Domodossola kommen. In Bern haben zu Beginn dieser Woche die schweizerischen Abgesandten an die Konferenz in Rom mit dem Bundesrat beraten, ohne daß ein wirkliches Ergebnis erzielt wurde. Danach wäre zweifelhaft, ob die schweizerische Abordnung jetzt nochmals nach Rom geht.

— **Eisenbahnwagen für die serbischen Staatsbahnen.** Wie die B. B.-Ztg. mitteilt, fordert nach einer Belgrader Meldung die serbische Staatsbahnverwaltung im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu Angeboten auf Lieferung von 400 Eisenbahnwagen auf.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahnunfall bei Tucson (Nordamerika).** Am 28. d. M. früh stießen 15 englische Meilen östlich von Tucson im Staate Arizona auf der Southern-Pacificbahn zwei Personenzüge zusammen. 11 Wagen gerieten in Brand; unter den Trümmern wurden 8 Leichen gefunden, 17 Personen, die Verletzungen erlitten haben, wurden, wie aus Tucson gemeldet wird, dorthin gebracht.

— **Eisenbahnunfall bei Westfield (Newyersey).** Am Abend des 27. d. M. hat sich im Newyorker Vorortverkehr, in der Nähe von Westfield, 30 km entfernt von Newyork, ein schweres Eisenbahnunglück zugetragen. Der Frankf. Ztg. geht hierüber folgender Drahtbericht zu: Der von Newyork abgegangene Schnellzug einer in Verbindung mit der Yersey Centralbahn betriebenen Linie, der eine Fahrgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde hat, rannte in den eine Viertelstunde vorher abgegangenen Lokalzug hinein. Letzterer sollte auf ein Seitengleis gebracht werden, um die Vorbeifahrt des Schnellzugs abzuwarten, konnte indessen dort nicht einfahren, da ein verspäteter Frachtzug ihn hinderte. Der Führer des Schnellzugs beachtete das Haltesignal nicht. Die Zahl der Toten beträgt annähernd 30, von denen 24 gefunden worden sind. 60 Personen sind schwer und 100 leicht verletzt. Die Verunglückten sind fast alle in Newyork beschäftigt. Der bei dem Zusammenstoß zerstörte Lokalzug verbrannte. Manche Menschen waren in den Trümmern eingeklemmt und verbrannten bei lebendigem Leibe. Das Rettungswerk konnte erst im Ernst beginnen, nachdem die Flammen notdürftig gelöscht waren. Manchen Verunglückten mußte man Arme oder Beine abhauen, um sie aus den Trümmern befreien und ihnen das Leben retten zu können. Mehrere baten mit jämmerlicher Stimme, daß man sie töten möge, da ihre Leiden zu schrecklich wären. Bald nach dem Zusammenstoß erschienen Diebe, welche die Toten und Verletzten beraubten. Nach neueren Nachrichten hat der Führer das Langsamfahrsignal übersehen.

— **Die Bahn von Santa-Fé nach La Sábana** (Gran Chaco Austral in Argentinien), welche hauptsächlich zur Gewinnung des Quebrachoholzes gebaut wurde, ist Gegenstand einer interessanten Schilderung in der Frankf. Ztg. Ein höherer Beamter der Bahn unternahm in einem der Gesellschaft gehörenden Schlafwagen mit Küche und allen sonstigen Bequemlichkeiten einen Ausflug in das Gebiet. Der Hauptort für den Holzverkehr ist der nördlichste Endpunkt der Bahnlinie, das ganz im Wald gelegene, kaum etliche 100 Einwohner zählende La Sábana, dessen Häuser aus Palmstämmen gebaut sind und das sich ausschließlich dem Quebrachohandel widmet. Das beste Quebrachoholz wächst im Gran Chaco und enthält etwa 25 % Tannin, welches dem Leder eine gelbe Farbe gibt. Das Holz wird unter dem

Namen Rollizos, d. h. Baumstämme, an denen die Rinde und das Splintholz entfernt sind, befördert. Die Ausfuhr aus Argentinien betrug im Jahre 1892: 29 700 t, im Jahre 1900: 225 000 t. Diese ganze Ausfuhr ging nach Deutschland, und die größte Gesellschaft, welche die Wälder ausbeutet, ist ebenfalls eine deutsche Firma, Harteneck & Cie, die sich neuerdings mit der Firma Portalis verschmolzen hat, um unter dem Namen Compana forestal del Chaco eine Aktiengesellschaft zu gründen. Neuerdings will eine Gesellschaft mit französischem Kapital, der Crédit territorial de Santa-Fé, ebenfalls mit der Ausbeutung der ihm gehörenden Wälder von etwa 200 Quadratmeilen Umfang beginnen. Der Reingewinn, der jetzt den Ausfuhrhändlern von Quebrachoholz verbleibt, beträgt etwa 2—3 D. (= 8–12 ℳ) für die Tonne. Das Quebrachoholz ist sehr hart, widerstandsfähig und gänzlich unverfaulbar und seine Haltbarkeit unbegrenzt. Für Eisenbahnschwellen gibt es kein geeigneteres Holz und deshalb verwenden auch fast alle argentinischen Eisenbahngesellschaften Quebrachoschwellen; ihre Dauerhaftigkeit soll mindestens 50 Jahre betragen. Deutschland bezog für seine Staatsbahnen vor 2 Jahren versuchsweise 30 000 Stück dieser Schwellen, und es ist als sicher anzunehmen, daß, wenn die Seetransportkosten nicht so hohe wären, die Schwellen in Deutschland allgemein verwendet würden.

Allgemeines.

— **Preisausschreiben des Vereins Deutscher Maschinen-ingenieure.** In der am 20. d. M. abgehaltenen Sitzung dieses Vereins stattete Oberbaurat a. D. Klose Bericht über das Ergebnis des am 1. März 1902 erlassenen Preisausschreibens. Es betrifft den vollständigen Entwurf einer Dampflokomotive, die befähigt ist, auf gerader, wagerechter Bahn einen Zug im Gewicht von etwa 180 t (ohne Lokomotive) mit einer Geschwindigkeit von etwa 120 km in der Stunde auf die Dauer von drei Stunden ohne Aufenthalt zu befördern. Die Wasseraufnahme kann im Fahren in Abständen von etwa 120 km stattfinden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Zuges soll 150 km in der Stunde betragen. Es waren ferner verlangt die vollständigen Entwürfe von Eisenbahnwagen, die noch bei einer Geschwindigkeit von 150 km in der Stunde einen durchaus betriebssicheren und ruhigen Gang haben und so eingerichtet sind, daß sie den Reisenden auch bei Unfällen den größtmöglichsten Schutz bieten. Besonderer Wert war auf die Ausführung und Wirkungsweise der Bremseinrichtungen der Lokomotive und Wagen zu legen, sodaß der Zug auf dem kürzesten Wege zum Halten gebracht werden kann. Der Zug soll nur eine Klasse führen und mindestens 100 Reisende mit ihrem Gepäck aufnehmen können. Für preiswürdige Lösungen der ganzen Aufgabe (Lokomotive und Zug) waren drei Preise und zwar von 5000, 3000 und 2000 ℳ ausgesetzt.

Die Wahl dieses Themas muß, wie auch die rege Beteiligung an dem Wettbewerb ergeben hat, als eine überaus glückliche bezeichnet werden. Sie entsprang aus der Erwägung, daß die Versuche der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen zu der Annahme geführt haben, daß eine erhebliche Erhöhung der Zuggeschwindigkeit auf 150—200 km und mehr in der Stunde nur möglich ist, wenn hierfür geeignete, elektrisch betriebene Fahrzeuge auf besonderen Bahngleisen verwendet werden, und daß dem gegenüber zur Zeit der Allgemeinheit vielleicht mehr gedient sei, wenn es gelänge, auf den bereits vorhandenen Hauptlinien, die hierfür entsprechend ausgebaut werden müßten, Schnellzüge mit erhöhter Geschwindigkeit mit Dampflokomotiven verkehren zu lassen.

Es waren insgesamt 13 Bewerbungen eingegangen. Von diesen erstrecken sich nur vier auf Lokomotiven und Wagen; eine Bewerbung umfaßte lediglich die Vorlage einer Druckschrift mit dem Titel: „Theoretische Untersuchung der Konstruktionssysteme des Unterbaues von Lokomotiven 1875" und konnte daher nicht in Betracht gezogen werden. Von einer Verteilung der ausgesetzten Preise wurde Abstand genommen, dagegen den Verfassern der nachbenannten Arbeiten für bemerkenswerte Einzelleistungen Preise im Betrage von je 1000 ℳ zuerkannt: 1. Arbeit: „Zeit ist Geld"; Verfasser: Ingenieur R. Avenmarg in München. 2. Arbeit: „Exzelsior"; Verfasser: Oberingenieur M. Kuhn von der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Henschel & Sohn in Cassel. 3. Arbeit: „Sparsam"; Verfasser: Geheimer Regierungsrat Professor v. Borries, in Gemeinschaft mit der Hannoverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. Egestorff in Hannover-Linden und der Maschinenbaugesellschaft vorm. Klett in Nürnberg. 4. Arbeit: „Mit Dampf"; Verfasser: Regierungsbaumeister H. Mehlis in Berlin. 5. Arbeit: „Volldampf voraus"; Verfasser: Oberingenieur Peglow von der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin. Des weiteren wurde beschlossen, die mit Preisen bedachten Verfasser zur Bearbeitung von Entwürfen für Lokomotiven im engeren Wettbewerbe auf Grund neu aufzustellender Bedingungen aufzufordern.

— **Über drahtlose Ozeantelegraphie** enthält die Nr 3 der D. Verk.-Ztg. einen aus der Feder des Postrats Schrader stammenden Aufsatz, der die bisher erreichten Ergebnisse des von Marconi zwischen den Stationen Poldhu in Cornwallis und Cape Breton in Kanada eingerichteten Versuchsverkehrs nach der Richtung ihrer praktischen Verwendbarkeit bespricht. Anschließend an die Nachricht englischer Blätter, daß es seit dem 21. Dezember 1902 gelungen sei, verschiedene Telegramme von Cape Breton nach Poldhu zu übermitteln, fährt der Aufsatz fort: „Sicherheit, Schnelligkeit und Geheimhaltung sind die Hauptfaktoren, die hier in Betracht kommen. Ob die bisher in Poldhu angekommenen Telegramme sicher, d. h. in genauer Übereinstimmung mit den Urschriften übermittelt worden sind, entzieht sich durchaus der Beurteilung, solange nicht Nachbildungen der angekommenen Morseschrift vorliegen. Was die Schnelligkeit der Übermittlung anlangt, so wird behauptet, man könne 15 bis 35 Wörter — und zwar 15 mit dem alten Kohärer und 35 mit dem neuen Marconischen Detektor — in einer Minute befördern. Beide Angaben müssen bis zur Beweisführung als durchaus unglaubhaft bezeichnet werden. Selbst den schon günstigen Fall angenommen, daß die transatlantische Funkentelegraphie mit ausreichender Sicherheit etwa 7 bis 8 Wörter in der Minute befördern könnte, so würde das erst den sechsten Teil der Leistung des deutschatlantischen Kabels mit Duplexschaltung und automatischem Geber ausmachen. Es müßten also je sechs Funkenstationen mit riesenhafter Kraftentwicklung — sogenannte Donnerstationen — an den beiden Küstenpunkten tätig sein, um nur ein einziges Kabel zu ersetzen, deren zwischen Amerika und Europa z. Z. 13 im Betriebe sind. Ob aber auch nur zwei Funkenstationen auf jeder Seite ohne einander zu stören gleichzeitig arbeiten können, ist noch nicht bewiesen. Von noch größerer Wichtigkeit als die Schnelligkeit ist die Geheimhaltung der Telegrammübermittlung. Daß in dieser Beziehung für die mit großen Kraftmengen arbeitenden Stationen die Verhältnisse besonders schwierig liegen, haben die Versuche der Station in Poldhu klar bewiesen. Obgleich Marconi behauptet hatte, die Geheimhaltung sei mit seinem Abstimmungssystem durchaus erreichbar, wurden die von Poldhu im Sommer 1902 an das italienische Kriegsschiff Carlo Alberto abgegebenen Telegramme auf der ebenfalls an der Küste von Cornwallis belegenen Station Porthcurnow aufgefangen, und zwar mehrere Tage bevor sie nach vielfacher Wiederholung den Carlo Alberto erreichten. Von einer Geheimhaltung der Funkentelegramme kann hiernach z. Z. noch keine Rede sein, und es ist nicht abzusehen, ob und in welchem Umfange dies je erreicht werden wird. Obgleich nicht vorauszusehen ist, wie sich die Funkentelegraphie in der Zukunft entwickeln wird, so denkt unter den dargelegten Verhältnissen doch noch niemand ernsthaft daran, daß sie jemals die Ozeankabel ersetzen könnte; dies geht schon daraus hervor, daß unbekümmert um die teils offenbar Reklamezwecken dienenden Mitteilungen ausländischer Blätter über die Unternehmungen Marconis die Erweiterung des Weltkabelnetzes ruhig ihren Fortgang nimmt; ist doch erst im Dezember 1902 das mit großem Kostenaufwande vollendete britische Pacifickabel zwischen Vancouver und Australien in Betrieb genommen worden, dem bald das amerikanische Pacifickabel folgt, das voraussichtlich schon im Jahre 1904 Amerika unmittelbar mit China verbinden wird und dessen erste Teilstrecke San Franzisco-Honolulu bereits fertiggestellt ist. Unsere Leser wissen ferner, daß am 29. Dezember 1902 der neue deutsche Kabeldampfer ‚Stephan' vom Stapel gelassen worden ist, der im nächsten Sommer die Auslegung des zweiten deutschen atlantischen Kabels beginnen soll."

Wir teilen zwar die Auffassung, daß die drahtlose Telegraphie z. Z. noch außerstande ist, irgendwie die Verbindung durch Kabel oder Draht zu ersetzen. Dies wird noch weniger der Fall sein, wenn einmal die wunderbaren Leistungen der Pollak-Virágschen Schnelltelegraphie (250 000 Buchstaben in der Stunde; s. Nr 91 u. 93 Jahrg. 1902 d. Ztg.) zu allgemeinerer Anwendung gekommen sein werden. Aber die große Bedeutung der drahtlosen Telegraphie bleibt dadurch völlig unberührt! Insbesondere bietet sie für das Eisenbahnwesen erneute Aussichten auf eine weitere bisher unerreichte Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, da es zweifellos gelingen wird, mit ihrer Hilfe Züge, die auf der Strecke liegen bleiben oder halten müssen, sofort gegen Annäherungen anderer Züge zu sichern. Ihre Verwendung in dem Heeres- und Marinedienst und im Schiffahrtsverkehr bietet gleichfalls bisher ungeahnte und unschätzbare Vorteile.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Januarsitzung des Vereins führte Oberingenieur Dettmar aus Frankfurt a/M. einen neuen, von der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. W. Lahmeyer & Cie hergestellten Geschwindigkeitsmesser vor, der besonders für Lokomotiven gebaut sei, doch auch für viele andere Verwendungsgebiete sich gut eigne. Die Wirkungsweise dieses Geschwindigkeitsmessers beruhe darauf, daß die Primärwicklung eines kleinen Transformators durch einen mit einer Achse verbundenen Unterbrecher periodisch an eine Gleichstromquelle gelegt und abgeschaltet wird. Dadurch werde in der Sekundärwicklung dieses Transformators eine der Geschwindigkeit entsprechende Wechselstromspannung erzeugt und könne dann an einem gewöhnlichen Voltmeter, das in Stundenkilometer direkt geeicht wird, ohne weiteres die Geschwindigkeit der Lokomotive jederzeit abgelesen werden. Dieses System zeichne sich gegenüber den bisherigen durch große Einfachheit aus und stelle sich außerordentlich billig, sodaß die Einführung von Geschwindigkeitsmessern bei allen Schnellzuglokomotiven dadurch erheblich erleichtert werde. Eine Lokomotive der preußischen Eisenbahnverwaltung, die probeweise von der Gesellschaft mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sei, habe bereits 11 000 km seit Anbringung des Apparates zurückgelegt.

Hierauf führte Oberingenieur Dettmar noch den von der gleichen Firma hergestellten Ölprüfapparat vor, der es ermögliche, in außerordentlich einfacher Weise Öle auf ihre Schmierfähigkeit hin zu prüfen. Der Apparat sei so preiswert und seine Behandlung so einfach, daß es jedem größeren Betriebe möglich sei, die Prüfung des Öls selbst auszuführen und dadurch bedeutende Summen bei dem Einkauf der Öle zu ersparen.

Im Anschluß an diese interessanten Vorführungen berichtete Ingenieur Zacharias über von ihm ausgeführte langjährige magnetische Versuche und knüpfte daran einen Vortrag über „Die Ursachen des Magnetismus". Die ersten Untersuchungen hätten 1882 an dem von Romershausen bereits 1850 beschriebenen Elektromagneten mit eisernem Mantel begonnen, also zu einer Zeit, wo man über die Berechnung von Magneten, wie sie heute ausführbar ist, noch keine Kenntnis hatte und auch unsere ganze Elektrotechnik sich noch im Anfangsstadium befand. Später seien auch Elektromagnete mit einem und zwei eisernen Seitenschenkeln sowie Hufeisenmagnete mit einer Drahtspule und einem Seitenschenkel usw. untersucht, und durch diese Versuche sei nachgewiesen worden, daß man sich in bezug auf die Wirkungsweise dieser Elektromagnetformen bisher im Irrtum befunden habe. Überall in der Literatur finde man die Behauptung, daß die verschiedenen Elektromagnete, wie sie hier eben genannt sind, deshalb so viel kräftiger wirken sollten (als ein gleich großer gerader Elektromagnet), weil der eiserne Mantel sowohl als auch die eisernen Seitenschenkel (gegenüber dem Eisenkern in der Drahtspule) einen zweiten Pol bildeten, wenn man überhaupt heute noch von Polen bei Elektromagneten sprechen dürfe. An zahlreichen von dem Vortragenden aufgenommenen Bildern mit Hilfe von eisernen Feilspänen wurde erörtert, daß diese Behauptung nicht zutreffe, sondern daß lediglich durch einen äußeren Eisenteil ein sonst auch schon bekannter Schutz gegen magnetische Wirkungen herbeigeführt und infolgedessen die magnetische Kraft auf die Lücke zwischen Eisenkern und dem eisernen Seitenteil zusammengedrängt werde. Vergleiche man die Ergebnisse dieser Versuche, für die der Vortragende ebenso wie für die daraus zu ziehenden Folgerungen die Priorität in Anspruch nimmt, mit den Forschungen von Maxwell, Faradey, Professor Herz und ferner mit den neuesten Forschungen über die Wellenbewegung des Lichtes, der Wärme und der Elektrizität, so komme man naturgemäß zu dem Schluß, daß wir die magnetische Kraft als eine Druckwirkung elektrischer Wellen zu betrachten hätten, die sich nach der Mitte zuspitzt. Mit einigen Betrachtungen über die praktische Anwendung dieser Ergebnisse schloß der Vortragende seinen allgemein interessierenden Vortrag.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die 2,81 km lange Strecke Gronau-Glanerbrück, welche bis 31. März 1901 von den Niederländischen Staatseisenbahnen gepachtet und verwaltet worden ist, ist vom 1. April 1901 ab von der Königlichen Eisenbahndirektion Münster in Betrieb genommen worden. Infolgedessen ist die vorbezeichnete Strecke den Vereinsbahnstrecken der Niederländischen Staatseisenbahnen ab- und denjenigen der Königlichen Eisenbahndirektion Münster zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 25. Januar d. J. ist die Station Keblau der Lokalbahn Wlaschim-Unter-Kralowitz und die an der Linie Prag-Moldau neueingerichtete Haltestelle Bruch für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse und Schließung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Der an der Bahnlinie Walburg-Lembach gelegene Haltepunkt Liebfrauenthal-Görsdorf, welcher bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, wird am 1. Februar d. J. auch für den Eilstückgutverkehr eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Prag-Furth i. W. gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Kuchelbad wird am 1. Februar d. J. für den Verkehr von Eilgütern bis zum Höchstgewicht von 50 kg für das Kollo eröffnet werden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Februar d. J. erhält die an der Strecke Wien-Krakau zwischen der Station Libiąz und der Personenhaltestelle Chrzanow gelegene Abfertigungsstelle Chrzanow-Frachtenstation, welche derzeit nur für den Frachtgutverkehr eröffnet ist, erweiterte Befugnisse.

Von diesem Tage an wird Chrzanow-Frachtenstation unter der Benennung „Chrzanow" auch für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, mithin für den Gesamtverkehr eröffnet. In Chrzanow wird vom gleichen Tage an der Dienst für die im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehende Lokalbahn Pila-Jaworzno, der in Chrzanow-Frachtenstation bisher nur betreffs des Frachtgutverkehrs von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mitversehen wurde, auch in bezug auf den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mitbesorgt werden. An diesem Tage tritt auch die bisher bestandene Beschränkung des Ausschlusses der Transitierung von Reisenden, Gepäck und Eilgütern in Chrzanow von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach der Lokalbahn Pila-Jaworzno und umgekehrt außer Kraft.

Die Personenhaltestelle Chrzanow wird mit 1. Februar d. J. aufgelassen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke Lage-Hameln gelegene Haltestelle Hörstmar führt fernerhin die Bezeichnung Hörstmar i. Lippe.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Vom 1. Februar d. J. ab wird der zwischen den Stationen Pempowo und Kobylin der Strecke Lissa-Krotoschin gelegenen Haltestelle Czeluscin die Bezeichnung Deutschbrode beigelegt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 13 vom 20. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend Antrag auf Änderung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 26. Januar d. J.).

Nr II 28 vom 22. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die XVII. Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 26. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirksamkeit vom 1. März l. J. wird der Main-Neckarbahn-württemb. Gütertarif vom 1. November 1896 nebst Nachträgen aufgehoben. Auf den gleichen Zeitpunkt erscheint zum badisch-württemberg. Gütertarif der Nachtrag III, welcher u. a. die Entfernungen und Frachtsätze der badischen Stationen der Main-Neckarbahn Friedrichsfeld (M.N.B.), Großsachsen-Heddesheim, Hemsbach, Ladenburg, Laudenbach (M. N. B.) und Weinheim Hauptbahnhof enthält. Neben zahlreichen Frachtermäßigungen treten infolge Neuberechnung der Tarifentfernungen und Aufhebung des Ausnahmetarifs 10 für Getreide usw. auch einige geringfügige Frachterhöhungen ein, worüber unser Verkehrsbureau Auskunft erteilt.

Karlsruhe, den 27. Januar 1903. (224)
Großh. Generaldirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Bleihüttenbetrieb von Station Crefeld-Linn nach Call (Direktionsbezirk Cöln) tritt am 1. Februar d. J. ein Ausnahmesatz von 0,27 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 27. Januar 1903. (225)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande erhöht sich vom 15. März 1903 an das im Tarif für die Beförderung lebender Schafe von Wien (St. Marx) angegebene Fahrgeld für 1 Tierbegleiter bei der Fahrt nach Rotterdam a. d. Maas, Rotterdam Delftsche Poort und Rotterdam Feyenoord um je 0,57 ℳ.

Dresden, am 30. Januar 1903. (226)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. kommen zu den Tarifheften A 3 (Frankfurt-Baden), B 3 (Mainz-Baden), A 4 (Frankfurt-Württemberg) Nachträge zur Einführung, enthaltend hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn.

Durch die Nachträge werden aufgehoben:

1. der Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn vom 1. Mai 1897 nebst sämtlichen Nachträgen;
2. der Gütertarif für den Frankfurt-hess.-südwestdeutschen Verkehr, Abteilung A, Heft 1 vom 1. Juni 1899 nebst sämtlichen Nachträgen;
3. der Gütertarif für den Frankfurt-hess.-südwestdeutschen Verkehr, Abteilung B, Heft 1 vom 1. Juni 1899 nebst sämtlichen Nachträgen;
4. die in dem südwestdeutschen Tarifheft 6 nebst Transittarif vom 1. September 1901 nebst Nachtrag I enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den auf preuß.-hessischem Gebiet liegenden Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn und den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom vom 15. März 1903 ab gültig.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 29. Jan. 1903. (227)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird das Warenverzeichnis zu Ziffer 4 des Ausnahmetarifs Nr 1 des Tarifs vom 1. März 1897 wie folgt abgeändert bezw. zergliedert:

4. Messingwaren sowie andere Halb- und Ganzfabrikate aus unedlen Metallen und deren Mischungen (Legierungen), auch in Verbindung mit anderem Material, sofern letzteres nicht den Hauptbestandteil der betreffenden Gegenstände bildet.
5. Metalle, unedle, folgende: Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), ferner Hartblei und Bleizink, auch alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle; Zink in Platten (Rohzink) und Blechen (Walzzink), auch Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink) und zinkisches Blei.

Breslau, den 23. Januar 1903. (228)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im norddeutsch-sächsischen Verbande werden am 1. Februar d. J. direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Dornreichenbach und Neugarten (Station des Direktionsbezirks Hannover) eingeführt. Der Frachtberechnung wird eine Entfernung von 215 km zugrunde gelegt. Diese Frachtsätze gelten jedoch nur für Sendungen von und nach den Osthavelländischen Kreisbahnen, die Annahme oder Auslieferung von Gütern von oder an Privatpersonen (Ortsverkehr) ist daher ausgeschlossen.

Dresden, den 28. Januar 1903. (229)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup und Hvidding-Vedsted.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Sprottau des Direktionsbezirks Posen in die regelmäßigen Tarifklassen und den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 26. Januar 1903. (230)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Februar d. J. kommt zu dem Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag IX zur Einführung. Er enthält anderweite, zum Teil ermäßigte Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Mainz, sowie Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Essen, Frankfurt a/M. und Mainz und sonstige Änderungen.

Das nähere ist bei den beteiligten Dienststellen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 5 ₰ käuflich zu haben ist, zu erfahren.

Mainz, den 23. Januar 1903. (231)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit dem 1. Februar 1903 wird die Station Mückenberg als Versandstation in den Ausnahmetarif für gebrannte Steine einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 28. Januar 1903. (232)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit dem 1. Februar 1903 wird die Station Saßnitz-Hafen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 28. Januar 1903. (233)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die Station Saßnitz-Hafen des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstation in den Seehafen-Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 24. Januar 1903. (234)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Februar d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 der Nachtrag VIII, welcher anderweite, teilweise ermäßigte oder erhöhte Frachtsätze nach den Stationen Bornim-Grube, Bredow, Nauen, Priort, Satzkorn, Schlachtensee und Zehlendorf des Direktionsbezirks Berlin sowie den Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn zu Berlin enthält und bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist. Die erhöhten Frachtsätze gelten erst vom 15. März d. J.

Essen, den 25. Januar 1903. (235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Notstandstarif für die Beförderung von Steinkohlen von Löwen und Szczepanowitz nach Berlin.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Notstandstarif für die Beförderung von Steinkohlen von Löwen nach Berlin als weitere Versandstation die Haltestelle Szczepanowitz für den Versand derjenigen Kohlen, welche in den Staustufen der Oder zwischen Oppeln und Frauendorf wegen Eisgefahr gelöscht sind, aufgenommen. Über die Bedingungen der Anwendungen des Tarifes, über die in den Notstandstarif einbezogenen Stationen von Berlin und Umgebung, sowie über die Höhe der Fracht-

sätze geben die beteiligten Dienststellen und unser Verkehrsbureau Auskunft.

Kattowitz, den 27. Januar 1903. (236)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die Stationen Lorenzdorf, Prinzdorf, Thommendorf und Wehrau-Klitschdorf (Direktionsbezirk Breslau) in dem für Station Siegersdorf bestehenden Verkehrsumfange in den Tarif einbezogen.

Ferner wird der Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer usw. auf den Verkehr von den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 26. Januar 1903. (237)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 wird die Station München-Schwabing in die Klasse 8 (Bier zur Ausfuhr) mit direkten Sätzen aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 26. Januar 1903. (238)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Zu dem Verbandsgütertarife Heft 1, 2 und 3 und zum Seehafen-Ausnahmetarife werden zum 1. Februar d. J. Nachträge herausgegeben, welche außer bereits anderweit bekannt gegebenen Ergänzungen und Änderungen die Aufnahme von Stationen, die Ermäßigung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, sowie sonstige kleinere Ergänzungen und Änderungen enthalten.

Außerdem werden die Tarifentfernungen und Frachtsätze für Stieringen-Wendel (Station der Reichsbahnen) mit Gültigkeit vom 1. April 1903 ohne Ersatz aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilen die Verbandsstationen, von welchen auch die Nachträge käuflich bezogen werden können.

Hannover, den 24. Januar 1903. (239)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Soweit durch den vom 1. Januar l. J. gültigen V. Nachtrag zum Tarifheft I B (Verkehr Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz) Frachterhöhungen für Straßburg eingetreten sind, kommen die bis zum 31. Dezember v. J. in Kraft gewesenen billigeren Frachtsätze im Verkehre mit Straßburg transit (Wasserweg) noch bis einschließlich 31. März l. J. zur Anwendung.

Karlsruhe, den 23. Januar 1903. (240)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Ab 15. Februar l. J. wird die Station Groß-Priesen Ö. N. W. B. im Verkehre mit Asch und Asch Stadt in die allgemeinen Tarife in Kronenwährung und in den Ausnahmetarif Nr 48 für Garne einbezogen.

München, den 27. Januar 1903. (241)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.
(Ermäßigte Kartierungsfrachtsätze für Mahlprodukte im Verkehre von Wien usw.)

Die auf Seite 9 des Nachtrages I des Verbandsgütertarifes, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 für Mahlprodukte usw. des Ausnahmetarifes 4 C I von Korneuburg, Wien (II K. F. J. B., K. F. N. B., Ö. N. W. B. und St. E. G.), Wien-Donauuferbahnhof und Wien-Donaukaibahnhof verzeichneten Frachtnachlässe, deren Gültigkeit mit Ende Dezember 1902 abgelaufen ist, werden für die Zeit vom 15. Februar 1903 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 im Kartierungswege wiedergewährt.

Wien, am 24. Januar 1903. (242)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.
(Ermäßigte Kartierungsfrachtsätze für Mahlprodukte.)

Die auf Seite 8 des Nachtrages III zum Verbandsgütertarife, Teil II, Heft 3 vom 1. August 1900 für Mahlprodukte usw. des Ausnahmetarifes Nr 5B von Arad, Békés-Csaba, Budapest (diversen Bahnhöfen), Czegled, Debreczen, Györ, Nagy-Kikinda, Nagyvárad, Nyitra, Pozsony (diversen Bahnhöfen), Szeged, Szeged-Rókus, Szolnok-teher p. u., Temesvár-Gyárváros, Temesvár-Józsefváros und Zombor nach den deutschen Hafenstationen verzeichneten ermäßigten Kartierungsfrachtsätze, deren Gültigkeit mit Ende Dezember 1902 abgelaufen ist, bleiben für die Zeit vom 15. Februar 1903 bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1903 weiter bestehen.

Wien, am 24. Januar 1903. (243)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 15. Februar 1903 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarife Teil II, Heft 1 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, durch welchen die mit dem Nachtrage IV zum Tarife Teil II, Heft 1 des österreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1899 aufgehobenen Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter zwischen einigen Prager Bahnhöfen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, sowie Böhm.-Leipa (A. T. E.) anderseits im nordwestböhmischen Eisenbahnverbande unverändert zur Einführung gelangen werden.

Dieser Nachtrag III wird sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch bei den übrigen beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern pro Exemplar erhältlich sein.

Für den Verkehr zwischen Böhm.-Leipa (A. T. E. und B. N. B.) einerseits und Prag (Smichow) (B. E. B.) sowie Smichow (k. k. St. B.) anderseits bleiben jedoch auf Grund der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 3. Januar 1903 Nr 2 enthaltenen Kundmachung die bezüglichen im obengenannten Tarife Teil II, Heft 1 des österr. Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze bis zur Einführung des nächsten Nachtrages zum Tarife Teil II, Heft 2 des nordwestböhm. Eisenbahnverbandes noch in Geltung.

Prag, am 26. Januar 1903. (244)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 14 570 m Gardinenstoff (Wollenzeug), 9370 m Gurte, 7000 m Plüsch, 6120 m Fensterzug- und Windfangborde, 3110 Stück Quasten zu Fensterzügen und Armschlingen, 28 500 m Naht- und Plattschnur, 1000 Stück Gardinenbindeschnur, 1400 kg Schafwollgarn zu Schmierdochten, 6150 kg Waldwolle, 630 800 Stück Schmierpolster und 168 780 m baumwollene Schlauchdochte für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Gardinenstoff usw." versehen bis zum 20. Februar d. J., Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 20. März d. J., Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 22. Januar 1903. (245)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von **Kupfer und Messing** für das Etatsjahr 1903 für die königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W.**, und zwar: 50 000 kg **Kupferblech**, 95 000 kg **Feuerbüchsplatten**, 81 000 kg **Stangenkupfer**, 2300 kg **Kupferdraht**, 23 500 kg **Kupferröhren**, 7100 kg **Messingblech**, 1125 kg **Messingdraht**, 4390 kg **Rundmessing**.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 13. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr.

Zugschlagsfrist bis 1. März 1903.

Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 60 ₰ vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden.

Hannover, den 26. Januar 1903. (246)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 10. 4. Februar 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Elektrische Fernschnellbahnen.

Unter Berücksichtigung der Studien von Dr M. Roloff und Gustav W. Meyer.*)

Unter den neueren Schriften über den elektrischen Schnellbetrieb von Eisenbahnen haben ein gewisses Aufsehen — auch in Fachkreisen — erregt die von ihrem Verfasser selbst als „kritische Skizze" bezeichneten, den neuesten Stand der Dinge knapp und übersichtlich zusammenfassenden Ausführungen Roloffs. Nachdem ein kürzlich diesem Werkchen hinzugefügter Anhang nicht nur eine Reihe neuester Ergebnisse, die zur Zeit der Entstehung des Hauptteiles noch nicht vollständig vorlagen, berücksichtigt, sondern auch gewisse Einseitigkeiten der ersten Abfassung ausgeglichen hat, soll hier versucht werden, die Hauptpunkte der Roloffschen Schrift unter teilweiser Ergänzung durch das zweite, untengenannte Werk von G. W. Meyer in Kürze wiederzugeben.

Roloff sucht, wie die meisten Befürworter des elektrischen Betriebes der Schnellzüge, zuerst die Unmöglichkeit nachzuweisen, wesentlich höhere Zuggeschwindigkeiten als gegenwärtig mit alleiniger Hilfe des Dampfes zu erreichen. Ich will die üblichen Einwände gegen die raschfahrende Dampflokomotive, die auch Roloff wiederholt und die hier mehrfach zum Gegenstand der Erörterung gemacht worden sind, nicht im einzelnen durchgehen, zumal auch der Verfasser selbst in dem später geschriebenen Anhang, wohl auf Grund besserer Berichte über die neuesten Fortschritte des Lokomotivbaues, zu wesentlich günstigeren Ergebnissen gekommen ist. Dagegen kann die Berechnung, durch welche der Verfasser zu der Annahme eines zwei- bis dreimal höheren Kraftbedarfs für Dampf- als für gleichwertige elektrische Züge gelangt, nicht unwidersprochen bleiben. Der Gang dieser Berechnung, der darauf gerichtet ist, erst den Rollwiderstand des Zuges, dann denjenigen des Zugmittels, endlich den Luftwiderstand für die verschiedenen Geschwindigkeiten zwischen 80 und 250 km rechnerisch zu ermitteln und endlich aus diesen Widerständen die erforderliche Zugkraft zu finden, möge hier unbestritten bleiben; aber warum ist bei Festsetzung der Erfahrungswerte, von denen das Ergebnis beinahe ganz abhängt, die Lokomotive einerseits, der elektrische Kraftwagen anderseits mit ganz verschiedenem Maß gemessen? Für einen Dampfzug von vier Durchgangswagen und einem Packwagen gelangt Verfasser zu einem Lokomotivgewicht von 70 t bei 120, von rund 100 t bei 180 km (ohne Tender), für einen elektrischen Zug bei denselben Geschwindigkeiten auf ein Gewicht der gesamten, in den Güterwagen eingebauten Maschinenvorrichtung von 40 t. So kann dem Dampfzug von 310 t Gesamtgewicht — unter Voraussetzung einer Geschwindigkeit von 180 km/Std. — ein elektrischer Zug von nur 200 t gegenübergestellt werden, wobei außerdem der Rollwiderstand des Motorwagens gegen den der Lokomotive und des Tenders noch willkürlich herabgesetzt ist. Theoretisch läßt sich gegen diese Ziffern nicht viel einwenden und den Laien müssen sie irreführen, während jeder mit dem neueren Stand des Baues elektrischer Kraftwagen Vertraute sehr wohl weiß, daß die Beförderung von 160 t Zuggewicht mit 180 km viel schwerere Lokomotivbauten als solche von 40 bis 60 t verlangt. Das kann man ja auch dem Buche Roloffs selbst entnehmen.

In weit höherem Grade irreführend als diese Gewichtsberechnungen, die ja auf den Kraftverbrauch bei hohen Geschwindigkeiten keinen großen Einfluß haben, ist die Annahme ganz verschiedener Winddrucke und Luftwiderstände bei Dampf- und elektrischen Zügen. Für erstere ist der Luftwiderstand nach den durch die Ergebnisse der Berliner Studiengesellschaft berichtigten französischen Formeln berechnet,

*) „Elektrische Fernschnellbahnen" von Dr M. Roloff. Halle. Gebauer-Schwetschke. 1902. Nebst einem Nachtrag dazu, und „Der elektrische Betrieb von Fernschnellbahnen", unter Benutzung eines vor der Technical Society of Newyork gehaltenen Vortrages von G. W. Meyer. Halle. Wilh. Knapp. 1902.

wobei Roloff auf 3568 kg bei 180 und auf 6608 kg bei 250 km Geschwindigkeit kommt. Schon die erstere Ziffer übersteigt das Vierfache der übrigen Zugwiderstände, d. h. von 1000 PS, die bei 180 km Geschwindigkeit verbraucht werden, arbeiten mindestens 800 für die bloße Überwindung des Luftwiderstandes. So gelangt Verfasser für den gegebenen Zug zu einer erforderlichen Kraft von rund 3000 PS bei 180 km in der Stunde. Für den elektrischen Zug von vier Wagen nebst Lokomotive berechnet dagegen Roloff Luftwiderstände von 1210 bis 2244 kg bei 180–250 km, also rund ein Drittel, mit keiner besseren Begründung als folgender (S. 17): „Ein weiterer Vorteil ergibt sich daraus, daß die Vorderseite des Motorwagens leicht eine für Überwindung des Luftwiderstandes günstige, d. h. zugespitzte Form erhalten kann. Nach neueren Messungen von Siemens & Halske kann der Luftwiderstand dadurch auf den dritten Teil des bei ebener Vorderfläche zu erwartenden herabgesetzt werden."

Die hier angeführten Versuche sind bekannt, ich habe ihrer auch in dieser Zeitung seinerzeit Erwähnung getan. Aber auf Grund eigener Erfahrung muß ich dagegen Einspruch erheben, daß der große Vorteil der zugespitzten Stirnfläche den elektrischen Lokomotiven in wesentlich höherem Grade als den Dampflokomotiven zugute kommen wird. Zu derselben Zeit, als auf der Zossener Versuchslinie die elektrischen Schnellwagen mit flacher (nur an den Kanten abgestumpfter) Stirnwand liefen, sah ich bei einem Besuche einer der größten deutschen Lokomotivfabriken Schnellzuglokomotiven im Bau, bei denen der Grundsatz der keilförmig ausgebildeten Flächen auf das Sorgfältigste berücksichtigt wurde. Es ist ferner bekannt, das die ersten Maschinen mit zugeschärfter Stirnwand nicht elektrische Wagen, sondern französische Schnellzuglokomotiven waren. Hiernach würde die Kräfteberechnung Roloffs — 1027 PS für den mehrerwähnten Zug von 180 km Geschwindigkeit bei elektrischem, gegen 2920 PS beim Dampfantrieb — zu berichtigen sein.

Es liegt mir fern, mit gleicher Ausführlichkeit auf die weiteren Ergebnisse der Roloffschen Studie einzugehen. Es muß aber erwähnt werden, daß der Vergleichung zwischen Dampf und Elektrizität auch weiterhin mehrfach unzutreffende Werte zugrunde gelegt worden sind. So ist (S. 20) für die Anfahrbeschleunigung elektrischer Züge der 5–6 fache Betrag, verglichen mit Dampfzügen, berechnet, und für einen Zug von 206 t Gewicht ist bis zu 120 km Geschwindigkeit eine Anfahrzeit von 53 Sekunden, ein Weg von 883 m angegeben. Man vergleiche damit meinen Aufsatz über die Ergebnisse der Versuchsfahrten auf der Zossener Strecke in Nr 56 Jahrg. 1902 d. Ztg. In einer Anmerkung auf S. 20, die auch im Anhang nicht widerrufen ist, steht sogar die Angabe, daß mit dem neuen Fernschnellwagen von Siemens & Halske die Stundengeschwindigkeit von 200 km in 150 Sekunden mit einer Beschleunigung von 0,4 m/Sek., mit den Zügen der Liverpool-Manchester-Hochbahn 175 km in 107 Sekunden erreicht worden seien. Ich weiß nicht, welcher Quelle diese offenbar irrtümlichen Angaben entnommen sind.

Nachdem Verfasser auf diese, freilich nicht unanfechtbare Weise zu dem Schluß gelangt ist, daß die Frage einer schnelleren Eisenbahnverbindung nur mit Hilfe der Elektrizität lösbar ist, tritt er zunächst in eine Vergleichung der Kosten der beiderseitigen Betriebsarten ein. Soweit dabei die hinreichend gekennzeichnete Voraussetzung beibehalten wird, ein elektrischer Zug sei mit $^1/_3$ bis $^2/_5$ der Energie fortzubewegen, wie ein Dampfzug von derselben Platzzahl, könnte ich über diesen Abschnitt hinweggehen. Aber auch diese Rechnungen leiden durchaus an einer Unvollständigkeit, die dem Fachmann nicht hätte passieren dürfen. So ist das Kapitel der Ausbesserungen und Erneuerungen der Bahn, der Betriebsmittel und Betriebseinrichtungen ganz übergangen, und gerade hier liegen die Verhältnisse durchaus nicht zu gunsten des elektrischen Betriebes mit seinen unabgefederten rollenden Massen. Immerhin enthält der in Rede stehende Abschnitt eine Menge interessanter Einzelheiten. Über die auf S. 24–26 beklagte Kraftverschwendung durch die Bewegung der sogen. toten Last der Lokomotiven und Tender können wir uns heute beruhigen, nachdem alle neueren Erfahrungen gezeigt haben, daß der Gewichtsunterschied zwischen den elektrischen und den Dampflokomotiven wenn auch vorhanden, so doch bei weitem nicht so groß ist, wie von Roloff und mehreren anderen Autoren angenommen wird. Auch die vom Verfasser hervorgehobenen Vorteile der elektrischen Bremsung und der Wiedergewinnung der beim Bremsen und Bergabfahren überschüssigen Kraft werden bei einer Rentabilitätsberechnung besser beiseite gelassen, denn die durchgängig elektrische Bremsung steht nach den Versuchsergebnissen der Studiengesellschaft noch in weitem Felde, und daß die Kraftaufspeicherung aus dem gebremsten Zug für Fernbahnen praktische Bedeutung erlangt, ist vorläufig auch noch nicht abzusehen.

Bei der Berechnung der Kosten der Krafterzeugung kommt Verfasser (S. 30) zu dem Schluß, daß die Pferdekraftstunde in der Dampflokomotive einem Kohlenbedarf von 1,13 kg, in der feststehenden Anlage aber nur einem solchen von 0,6 kg entspricht, und daß selbst unter Berücksichtigung aller Kraftverluste zwischen Dampfmaschine und Wagenmotor die im elektrischen Wagen geleistete Pferdekraftstunde nur auf 0,9 kg, also 80 % des obigen Betrages, zu stehen kommt. Im Nachtrag wird indessen zugegeben, daß bei neueren Lokomotiven erheblich günstigere Ziffern für den Kohlenverbrauch erreicht worden sind, daß z. B. die Heißdampflokomotiven bereits eine Kohlenersparnis von 12 % herbeigeführt haben und weitere Fortschritte mit Sicherheit zu erwarten sind. Da die Frage der Krafterzeugungskosten auf elektrischen und Dampflokomotiven hier bereits vor längerer Zeit und von berufener Seite behandelt ist, soll darauf nicht mehr eingegangen werden.

Mehr Wert als diese rechnerischen Beträge haben für die Vergleichung der beiderseitigen Betriebskosten die Erfahrungen auf solchen Bahnen, die früher mit Dampt und dann mit Elektrizität betrieben wurden. Roloff gibt an, daß der Kohlenverbrauch der Isarthalbahn durch den Übergang zur Elektrizität um 36 % vermindert sei. Eine amerikanische Bahn, die Nantasketlinie, verbrauchte früher für den Betrieb auf einer 5,6 km langen Strecke 8 t Kohlen täglich, jetzt aber bei elektrischem Betrieb auf einer doppelt so langen Strecke nur 4 t. Natürlich müßten diese Angaben, um rechnerischen Wert zu erhalten, auf ein einheitliches Maß, z. B. Tonnenkilometer, bezogen werden, und dann ist es noch eine zweite Frage, ob nicht etwa die zu erwartende Ersparung an Krafterzeugungskosten durch die zu erwartende Erhöhung des Anlagekapitals wettgemacht oder gar in ihr Gegenteil verkehrt werden wird. Roloff beschäftigt sich mit dieser Frage nur ganz kurz, und zwar um sie, was bei seinen bisherigen optimistischen Schlüssen eigentlich überrascht, bestimmt zu bejahen. An eine baldige Einführung des elektrischen Fernschnellbetriebes auf sämtlichen Bahnen, sagt er, ist aus ökonomischen Gründen, trotz des billigeren Betriebes, nicht zu denken. „Einige Hauptlinien wie Berlin-Hamburg usw. könnten ja mit Zuschüssen aus anderweiten Staatsmitteln für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden. Dieselben werden aber Jahrzehnte brauchen, ehe sie ihr Anlagekapital amortisiert haben. Wenn also die allmähliche Einführung der elektrischen Traktion auch nicht unmöglich genannt werden kann, so muß doch vor allzu sanguinischen Projekten, die Dampftraktion sogleich durchweg zu verdrängen, gewarnt werden." Das ist eine Ansicht, der die meisten Eisenbahnfachleute sich anschließen werden.

Auf diesem Gebiete des praktisch Empfehlenswerten und Erreichbaren bleibt Verfasser auch in den folgenden Abschnitten, sodaß man ihm in seinen ferneren vorsichtigeren Ausführungen meist beistimmen kann.

Als erstes Erfordernis einer teilweisen Einführung des elektrischen Betriebes wird eine vollkommene Anpassung an die weiterhin mit Dampf zu betreibenden Züge und Linien verlangt: keine unzulässigen Änderungen der Spurweite, des

Profils, der Kupplungen usw. Auf den fahrplanlosen Betrieb (Einzelwagen in kurzen Abständen) legt Verfasser wenig Wert, er empfiehlt Züge von mäßiger Schwere mit zwei Wagenklassen, gibt aber zu, daß diese, wenn wirklich eine Geschwindigkeit von 200 km erzielt werden soll, nur auf einem erheblich verstärkten Unterbau und nach wesentlichen Änderungen der Krümmungen, Gleisabstände usw. mit Sicherheit verkehren können. Über die Wiedergabe einer Reihe von älteren und neueren Entwürfen elektrischer Schnellbahnen für bestimmte Linien gehe ich hinweg, um zu den in der zweiten Hälfte des Werkes behandelten technischen Fragen zu kommen.

Bei der Vergleichung der verschiedenen Arten des elektrischen Antriebs: Akkumulatoren, Niedrig- und Hochspannung, Gleich- und Drehstrom gelangt Verfasser zu folgenden kurzgefaßten und durch Beispiele erläuterten Hauptbetriebsweisen der elektrischen Fernbahn.

1. Gleichstrommotoren, betrieben mit Spannungen bis 1000 Volt. Der Strom gelangt ohne Umformung mit dieser Spannung von der Kraftstation zum Motor. Für Bahnen bis höchstens 30 km Länge geeignet. (Wannseebahn, 12 km, 750 Volt.)

2. Gleichstrommotoren mit Spannungen bis 1000 Volt. Der Strom wird als Drehstrom von über 10 000 Volt erzeugt und in Unterstationen mit rotierenden Umformern (in Abständen von 5 km) an der Strecke in Gleichstrom von weniger als 1000 Volt verwandelt. (Vollbahn Albany-Hudson, Newyork, 60 km, 12 000 Volt Drehstrom, 600 Volt Gleichstrom. Vollbahn Mailand-Gallarate, 40 km, 13 000 Volt Drehstrom, 650 Volt Gleichstrom.)

3. Drehstrommotoren, betrieben mit Spannungen bis 4000 Volt. Erzeugt als Drehstrom von höherer Spannung, wird der Strom an der Strecke durch Umformer auf die Betriebsspannung gebracht. (Burgdorf-Thun, 41 km, 13 000 Volt Primärstrom, 750 Volt Sekundärstrom.)

4. Drehstrommotoren derselben Spannung. Der Strom wird mit 10 000 bis 20 000 Volt von der Leitung abgenommen und auf der Maschine auf die Betriebsspannung umgeformt. (Versuchsbahnen von Siemens & Halske, Lichterfelde, und der Studiengesellschaft, Berlin-Zossen.)

Nach den jüngsten Fortschritten der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft wäre noch hinzuzufügen als fünftes System die direkte Verwendung des von dem Kraftwerk kommenden hochgespannten Drehstroms in den Motoren unter Vermeidung jeder Umformung und Spannungsänderung.

Welchem dieser Systeme die Zukunft gehören wird, mag noch ungewiß sein, aber die Nachteile, die Roloff gegen den Drehstrommotor ins Feld führt, sind in neuerer Zeit sicherlich schon recht bedeutend verringert worden, sonst wären die Leistungen der großen, eben mit Drehstrom betriebenen Schnellbahnwagen der Berliner Studiengesellschaft wohl nicht so gut ausgefallen. Im Nachtrag zu seiner Schrift spricht sich der Verfasser über die Versuchsergebnisse auf der Zossener Schnellbahnstrecke übrigens eingehender aus und tut auch der neuen, vom Oberingenieur Reichel gebauten Hochspannungslokomotive für 10 000 Volt Erwähnung. Endlich wird noch von einer ganz neuen Art der Stromverteilung berichtet, die vom Chefingenieur der Örlikonwerke, Herrn Huber, ausgebildet worden ist. Die Elektrizität wird in Gestalt hochgespannten Wechselstroms (15 000 Volt) der Maschine durch zwei Drähte zugeführt. Eine besondere Betriebsleitung ist neben diesen Drähten ebensowenig nötig, wie bei der Verwendung von Drehstrom. Der zweiphasige Wechselstrom wird aber auf der Maschine durch rotierende Umformer in Gleichstrom niedriger Spannung verwandelt, um die Vorzüge des Gleichstrommotors auszunutzen. Auf den Bahnhöfen soll die Hochspannungsleitung zu gunsten der Betriebssicherheit unterbrochen und der Strom schon vor der Abnahme umgeformt und dem Wagen dann durch eine dritte Schiene übermittelt werden. Eine in Örlikon nach diesem System gebaute Lokomotive leistete bei 41 t Gewicht 575 PS und beförderte einen Zug von 250 t mit 40 km Geschwindigkeit über Steigungen von 1:100. Der Wirkungsgrad der Umformer soll ein hoher sein.

Roloff kann aber nicht umhin, im Anhang auch der bedeutenden Fortschritte zu gedenken, die gerade in der jüngsten Zeit auf dem Gebiete des Dampflokomotivenbaues gemacht sind und die sicherlich noch weitere und größere Verbesserungen in Aussicht stellen. Daß der allgemeine Übergang zur Elektrizität als Eisenbahn-Beförderungsmittel dadurch weiter hinausgeschoben wird, ist natürlich; auf die Anlage einzelner, vorläufig noch immer als Versuche im großen zu betrachtender Schnellbahnen mit elektrischem Betriebe wird dagegen diese neu entfachte Bewegung kaum hemmend einwirken. Immerhin ist der Elektrotechniker gezwungen, mit den sichtlich fortschreitenden Leistungen des Dampfes sehr ernstlich zu rechnen; er darf nicht mehr den Schnellverkehr, worunter nach einer neuerlich von mehreren Seiten betonten Ansicht etwa eine Zuggeschwindigkeit von 160 km verstanden werden mag, als ein Gebiet betrachten, das der Elektrizität unter allen Umständen und von selber in den Schoß fallen muß. Er wird im Gegenteil der Dampflokomotive ganz entschiedene und schwerwiegende Vorteile, auch in ökonomischer Hinsicht, gegenüberstellen müssen, wenn er ihr erheblichen Abbruch tun will.

In den Fehler der Geringschätzung des Dampfbetriebes, soweit der Schnellverkehr in Frage kommt, verfällt auch G. W. Meyer in seiner sonst so gediegenen Schrift über die elektrischen Fernschnellbahnen. Seine Behauptungen, daß eine weitere Geschwindigkeitserhöhung der Dampfzüge nur auf Kosten der Betriebssicherheit erreicht werden könne, und daß die sich häufenden Eisenbahnunfälle „wesentlich auf Überschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit der Dampflokomotive zurückzuführen sind", brauche ich hier nicht zu widerlegen. Die Meyersche Broschüre ist hauptsächlich eine objektive und fachmäßige Darlegung der Grundsätze, die beim Bau und Betrieb elektrischer Bahnen überhaupt und elektrischer Schnellbahnen im besonderen in Frage kommen. Als die einzige, bei großen Kraftmengen und großen Entfernungen brauchbare Stromgattung betrachtet auch dieser Verfasser den hochgespannten Drehstrom, da er die erforderliche Kraft am leichtesten fortzuleiten und auch mit den geringsten Verlusten durch Funkenbildung auf die Stromabnehmer zu übertragen erlaubt. Unter dieser Voraussetzung und der Annahme, daß die Hochspannung vor Eintritt in die Motoren auf dem Wagen selbst entsprechend ermäßigt wird, berechnet Meyer das Gewicht und den erforderlichen Kraftaufwand eines Wagens für 100 Personen mit der Einrichtung der größten amerikanischen Pullmann-Wagen, mit zwei vierachsigen Drehgestellen, also acht Achsen, aber nur vier Motoren. Der Wagen soll die Aufgabe haben, auf ebener Strecke 180 km Geschwindigkeit zu erreichen und dauernd beizubehalten.

Verfasser gelangt für ein solches Fahrzeug zu einem Gesamtgewicht von 145 t, wovon 30 t auf den Wagenkasten, 48 t auf die Drehgestelle mit Achsen, Rädern usw., 57 t auf die elektrische Ausrüstung und 10 t auf die Nutzlast kommen. Das Zuggewicht für jede beförderte Person würde sich also auf 1,45 t belaufen. Nimmt man an, daß der große Siemenssche Schnellwagen imstande wäre, sein Gewicht und das eines Anhängers von 45 t mit 180 km zu befördern, so kommen wir etwa auf dasselbe Zuggewicht für die Person. W. Reichel berechnet in der Elektrotechnischen Zeitschrift das Gewicht eines Hochspannungswagens nebst Anhänger für zusammen 100 Reisende auf 118 t bei 160 km Fahrgeschwindigkeit, eine Erhöhung der letzteren auf 180 km würde auch hier einer Gewichtsvermehrung bis auf rund 125 t entsprechen. Man kann also die Berechnung von Meyer für ziemlich zuverlässig halten. Die Zuglast bei Dampfbeförderung schätzen Reichel und Wittfeld auf 1,8 t für jede beförderte Person bei 160 km Geschwindigkeit. Es würde also, wenn man das Mittel dieser Zahlen gelten läßt, die Zuglast im Schnellverkehr — nach dem gegenwärtigen Stande des Lokomotivbaues — sich bei der Anwendung elektrischer Züge um 25 % kleiner als bei Dampfzügen stellen.

Ziemlich vertrauenerweckend, wie die Gewichtsberechnung, erscheint auch die Energieberechnung in dem von Meyer

gewählten Beispiel. Die Ziffern Roloffs werden dabei allerdings recht erheblich überschritten. Meyer kommt zu einem Kraftbedarf von 2200 PS für seinen Zug von 180 km Geschwindigkeit; vielleicht ist dieser Wert angesichts der in Aussicht genommenen zugespitzten Stirnwand des Motorwagens sogar etwas zu hoch geraten, jedenfalls aber dürfte er ausreichend sein, die angegebene Schnelligkeit mit Sicherheit innezuhalten.

Meyer führt nunmehr sein Beispiel auch für den Fall durch, daß der Drehstrom nicht im Wagen selbst, sondern in Unterstationen längs der Strecke auf die Motorenspannung gebracht wird. Das Gewicht des Motorwagens würde sich von 145 auf 113 t, die erforderliche Energie von 2200 auf 1700 PS vermindern. Dies System wird, trotz größerer Leitungsverluste, für Bahnen von sehr großer Länge empfohlen (Newyork-Chicago), um mit der Spannung in den Speiseleitungen auf jede beliebige Höhe (40 000 Volt) gehen und selbst weitentfernte Kraftquellen (Niagarafälle) heranziehen zu können. Dem Verfasser konnten zur Zeit der Niederschrift die Versuche mit der neuen Siemensschen Hochspannungslokomotive noch nicht bekannt sein, die, was Gewicht- und Kraftersparung angeht, ähnliche Vorteile ermöglicht, solange es sich um mittlere Entfernungen (bis 300 km) handelt. Bei ganz großen Linien und bei der Entnahme der Elektrizität aus sehr entlegenen Energiequellen wird freilich die Umformung, sei es auf der Maschine oder in Unterstationen, auch noch weiterhin erforderlich sein.

Der Schluß der Meyerschen Abhandlung ist der Bahnanlage selbst, den Kraftwerken, den Einzelheiten der Motoren und dergl. gewidmet und kann hier übergangen werden. Der Haupteindruck, den diese wie die oben besprochene Schrift auf den außerhalb des Interessenkampfes stehenden Leser hervorbringt, scheint mir der zu sein, daß beide von einer gleichmäßig objektiven Würdigung der für den Schnellverkehr möglichen oder doch denkbaren Antriebsarten noch ziemlich entfernt sind. Freilich dürfte die Zeit zu einer derartigen Vergleichung gegenwärtig, wo wir noch mitten in der lebhaftesten Entwicklung der Dampflokomotive wie des elektrischen Schnellwagens begriffen sind und überall Werdendes, nirgends Fertiges sehen, auch schlecht gewählt sein. W. Berdrow.

Die Streckenblockung in Baden.

Von A. Blum, Regierungsbaumeister in Heidelberg.

(Fortsetzung aus Nr 9.)

II. Das Streckenblockendfeld.

Der Einfachheit halber sei angenommen, daß die freie Strecke, deren Anfangsfeld soeben behandelt wurde, ungeteilt bis zum nächsten Bahnhofe reiche, sodaß die dem Blockanfangsfelde benachbarte Blockstelle sich als „Blockendfeld" darstellt.

Von diesem Blockendfelde aus ist das Bahnhofs **einfahrt**-signal zu bedienen, welches jedoch nach den früher dargelegten Grundsätzen für die Sicherung des Zugverkehrs durch das Fahren in Raumabstand nur unter den Einfluß der **Stationsblockung** zu stellen ist, da es vom Standpunkte der Streckenblockung gleichgültig bleiben kann, ob das Bahnhofseinfahrtsignal richtig und rechtzeitig gezogen wird oder nicht. Bei der badischen Einrichtung ist denn auch ein mechanischer Zusammenhang zwischen der Blockeinrichtung des Endfeldes und der Signaleinrichtung der Einfahrt nicht vorhanden und es kann daher das **Bahnhofseinfahrtsignal** nach Maßgabe der **Streckenblockung jederzeit** gezogen werden. Hier tritt an Stelle der Streckenblockung die Stationsblockung, welche nach dem badischen Ausbau die Bedienung der Einfahrtsignale sehr zuverlässig regelt.

Da demnach aus diesen und den schon früher ausgesprochenen Grundsätzen ein unbedingt sofortiges Zurückstellen des Bahnhofseinfahrtsignals nach Durchfahrt eines Zuges nicht erforderlich ist, so entfällt für diese Signale von vornherein die Notwendigkeit einer Haltfalleinrichtung. **Die badischen Einfahrtsignale unterscheiden sich daher von den Ausfahrtsignalen durch das Fehlen der elektrischen Zugstangenkupplung.** Aber aus einem anderen Grunde ist die Gewährleistung einer bestimmten Stellung auch des Einfahrtsignals für die Streckenblockeinrichtung nicht durchaus gleichgültig. Es wurde nämlich früher schon hervorgehoben, daß die wiederholte Freigabe eines Bahnhofsausfahrtsignals, also eines Streckeneinfahrtsignals, nur unter der Bedingung erfolgen darf, daß der vorhergefahrene Zug die Strecke vollständig verlassen hat, im vorliegenden Falle demnach in dem nächsten Bahnhofe eingelaufen ist, woraus auf die Signalstellung angewendet der Bedingungssatz abgeleitet wurde, daß das Ausfahrtsignal des vom Zuge verlassenen Bahnhofs zum zweitenmal erst wieder gezogen werden darf, wenn das nächste Signal, hier also das Bahnhofseinfahrtsignal, nach vollendeter Vorüberfahrt des Zuges wieder auf Halt gestellt worden ist.

Diese Bedingung zwangsweise zu erfüllen, ist die Aufgabe des Streckenblockendfeldes.

Aus der Zusammenfassung der Vorgänge im Streckenblockanfangsfeld wurde ersehen, daß für das wiederholte Ziehen des dortigen Ausfahrtsignals nur noch erübrigt, die Blockfeldstange aus der unteren in die obere Lage zu bringen, und da diese „Entblockung" der Blockfeldstange, das heißt die Beseitigung der Wechselstromsperre des Blockanfangsfeldes infolge der Stromschaltung nur vom Streckenblockendfeld aus erfolgen kann, so ist enger begrenzt die Aufgabe des letzteren, die **Beseitigung der Wechselstromsperre der Blockstange des Anfangsfeldes so lange zu verhindern, bis der Zug an dem Signale des Endfeldes vollständig vorübergefahren ist.** Zu diesem Zwecke ist das Blockendfeld in ähnlicher Weise ausgebaut, wie das Blockanfangsfeld.

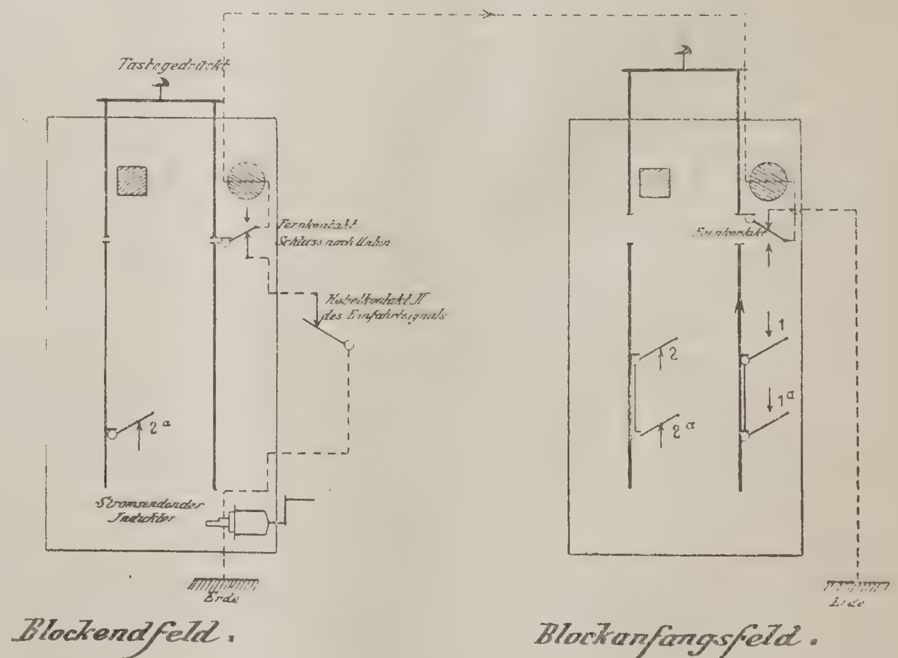


Abb. 5.

Schaltung des Wechselstroms bei Selbstblockung des Endfeldes.

Der Blockapparat enthält ebenfalls als Hauptbestandteile die Blockfeldtaste und die Sperrfeldtaste, wie dies die Abb. 5 zeigt, wonach die beiden Tasten wiederum miteinander gekuppelt sind.

Um nun durch Drehen der Induktorkurbel den Wechselstrom nach dem Streckenblockanfangsfelde hindurchzusenden

und dort die Wechselstromsperre zu beseitigen, muß zunächst der Fernkontakt der Blockfeldtaste durch Niederdrücken derselben geschlossen werden. Da aber auch hier wie beim Anfangsfelde der früher erwähnte Hebelkontakt II in den Stromlauf eingeschaltet ist, welcher nach der gegebenen Beschreibung nur geschlossen ist, wenn sich der Signalhebel in Grundstellung, das Signal selbst also in der Haltlage befindet, so ist aus diesem Grunde schon die Unmöglichkeit vorhanden, die Entblockung des Anfangsfeldes vorzunehmen, solange das Einfahrtsignal auf Fahrt steht. Ohne weiteres wäre danach aber die äußerst gefährliche Möglichkeit gegeben, das Anfangsfeld auf Verlangen der dortigen Stelle schon zu entblocken, während sich der Zug noch innerhalb der Strecke befindet. Hierdurch wäre natürlich der ganze Zweck der Streckenblockeinrichtung verfehlt. Die Anordnung ist deshalb so getroffen, daß der Fernkontakt des Endfeldes nicht geschlossen, das heißt die Taste daselbst nicht niedergedrückt werden kann, bevor der Zug die Strecke vollständig verlassen, also am Signal des Endfeldes vollständig vorübergefahren ist.

Das mechanische Hilfsmittel hierfür ist die Sperrfeldstange, indem die gekuppelte Taste, durch deren Niederdrücken der Fernkontakt im Blockfeld geschlossen wird, wegen der besprochenen Sperre des Sperrfeldes solange nicht nach unten bewegt werden kann, als sich die Sperrfeldstange in der unteren Lage befindet. Die Auslösung der Gleichstromsperre, welche die Sperrfeldstange niederhält, geschieht nun aber nach der früheren Beschreibung durch die Erregung eines Elektromagneten, weshalb eine verfrühte Beseitigung der Gleichstromsperre in einfacher Weise dadurch verhindert wird, daß man in den betreffenden Stromlauf einen Schienendurchbiegungskontakt einschaltet, durch welchen beim Darüberfahren des Zuges der Strom geschlossen wird.

Es ist demnach auch für das Blockendfeld ein Sperrfeldstrom vorhanden in gleicher Weise, wie für das Blockanfangsfeld; in beiden Fällen ist hierdurch die Mitwirkung des Zuges selbst zur Regelung der zwei wichtigsten Betätigungserfordernisse der Streckenblockeinrichtung gewährleistet: im Blockanfangsfeld zur rechtzeitigen Zurückstellung des Ausfahrtsignals, im Blockendfeld zur Verhinderung verfrühter Entblockung des Anfangsfeldes.

Nachdem nunmehr nach Durchfahrt des Zuges, also bei vollständig freier Strecke infolge Schlusses des Sperrfeldstromes die Sperrfeldstange in die Höhe gegangen ist, kann die gekuppelte Taste niedergedrückt und somit der Fernkontakt geschlossen werden. Ist unterdessen auch der Signalhebel der Einfahrt zurückgelegt worden, sodaß auch der Hebelkontakt II geschlossen ist, so kann jetzt durch Drehen der Induktorkurbel der Wechselstrom erzeugt werden, welcher nach Maßgabe des Stromlaufschemas das Kreissegment der Blockfeldsperre des Anfangsfeldes in die Höhe spielt und hierdurch die Blockstange daselbst in die obere Lage bringt.

Durch diesen Vorgang der Entblockung des Anfangsfeldes wurde die Blockeinrichtung des Endfeldes festgelegt, und wie die umgekehrte Betätigung das „Vormelden" genannt wurde, nennt man diese Blockung des Endfeldes und Entblockung des rückliegenden Anfangsfeldes das „Rückmelden", wobei allerdings zu unterscheiden ist, daß das Vormelden nur eine optische, das Rückmelden jedoch außerdem eine mechanische Bedeutung hat.

Die optische Mitteilung beim Rückmelden besteht darin, daß die vorher rot gewesenen Blockfenster nunmehr wieder weiß geblendet wurden und somit besagen, daß die zwischenliegende Strecke wieder frei ist. Da durch das Niederdrücken der gekuppelten Taste des Endfeldes auch das Sperrfeldfenster wieder grün wurde, so zeigen beide Blockapparate, also derjenige des Anfangs- und derjenige des Endfeldes den ursprünglichen Zustand, die „Ruhelage", und es kann neuerdings ein Zug in die Strecke eingelassen werden.

Faßt man deshalb die Vorgänge im Blockendfeld nochmals zusammen, so ersieht man in der Hauptsache zweierlei: zum ersten ist die Betätigung des Endfeldes eine wesentlich einfachere, als diejenige des Anfangsfeldes, indem nach Vorbeifahrt des Zuges nur die Doppeltaste niedergedrückt und der Wechselstrom hindurchgeschickt werden muß, um den Ruhezustand wiederherzustellen und das Bahnhofseinfahrtsignal — soweit nur Verschluß durch die Streckenblockung in Betracht kommt — zum zweitenmal auf Fahrt stellen zu können.

Zum anderen aber ist die Bedeutung des Blockendfeldes von derjenigen des Blockanfangsfeldes eine wesentlich verschiedene, sie ist eine dem letzteren übergeordnete, indem dasselbe von dem Blockendfelde unter Verschluß gehalten wird. In seiner Bestimmung aber stellt der Blockapparat des Blockendfeldes wiederum nur eine Vermittlungsstelle dar, durch welche bewirkt werden soll, daß das rückliegende Bahnhofsausfahrtsignal solange verschlossen bleibt, als es nach der Lage des sich in der freien Strecke befindlichen Zuges notwendig erscheint.

Der zusammenfassende Satz über Wesen und Zweck der Streckenblockeinrichtung hat demnach zu lauten:

Die Streckenblockung hat den Zweck, das Bahnhofsausfahrtsignal durch den Zug selbst solange unter Verschluß zu halten, bis er das nächste Signal überfahren hat, wobei das Streckenblockendfeld (bezw. Zwischenfeld) die Einwirkung des Zuges auf das die Bahnhofsausfahrt bedienende Streckenblockanfangsfeld vermittelt.

Zwei benachbarte Streckenblockstellen bilden deshalb für sich ein zusammengehörendes Ganze in der Einteilung der Streckenblockung.

III. Das Streckenblockzwischenfeld.

Wenn die freie Strecke wegen zu großer Längenausdehnung durch Zwischenschieben von Signalen in zwei oder mehrere Teilstrecken getrennt werden muß, so werden bei den Signalstandorten besondere Signalstellwerke angeordnet, welche in Baden kurz „Blockstationen" genannt werden.

Die Signale der Blockstationen regeln ausschließlich die Weiterfahrt eines Zuges auf der freien Strecke, sind deshalb zugleich Ausfahrt- und Einfahrtsignale, indem die Ausfahrt aus dem einen Streckenabschnitt der Einfahrt in den nächsten Streckenabschnitt gleichkommt. Wenn es nun auch streitig sein kann, ob es zweckentsprechender ist, die Blocksignale als Einfahrt- oder als Ausfahrtsignale auszubilden, so kann in diesem Zusammenhange das Für und Wider nicht erwogen werden; es genüge deshalb, zu erwähnen, daß die Blocksignale in Baden als Einfahrtsignale aufgefaßt werden und daher keine Haltfallvorrichtung besitzen.

Die Bedienung der Blocksignale geschieht mittels Umschlaghebel, wie in den sonstigen geschlossenen Stellwerken.

Als Glied der Streckenblockeinrichtung vereinigt die Blockstation in sich die Aufgabe des Blockendfeldes mit der Eigenschaft der Abhängigkeit des Blockanfangsfeldes, indem nämlich dieses Blockzwischenfeld — sofern die Strecke nur ein einziges besitzt — das Blockanfangsfeld nach den beschriebenen Erfordernissen der Streckenblockung unter Verschluß zu halten hat, anderseits aber selbst wieder in mechanischer Abhängigkeit von der nächsten Blockstelle, also gegebenenfalls dem Blockendfelde steht. Dieses Wesen des Blockzwischenfeldes ergibt sich sehr einfach aus den Voraussetzungen der Streckenblockung, d. h. aus der Notwendigkeit des Raumabstandes bei sich folgenden Zügen, wonach die Signale der freien Strecke, also das Bahnhofsausfahrt- und das Blocksignal auf Halt stehen müssen, bis die vorliegende Zugfolgestrecke frei ist.

Unter dem Gesichtspunkte der Streckenblockeinrichtung ist die Blockstation als ein Bahnhof von unendlich kleiner Längenausdehnung aufzufassen, sodaß zwar Einfahrt- und Ausfahrtsignal zu einem einzigen Signale verschmolzen sind, wohingegen aber im Blockapparate selbst wegen der verschiedenen und getrennt zu haltenden Aufgaben des Rückmeldens und Vormeldens für beide Richtungen, also für die rückliegende wie für die vorliegende Zugfolgestrecke ein besonderes Blockfeld vorhanden sein muß. Das Sperrfeld dient, wie früher auseinandergesetzt wurde, der Mitwirkung des Zuges durch den Schienenkontakt, und da zu jedem Signal nur ein Schienenkontakt gehören kann, so genügt auch für die Blockapparate der Blockzwischenfelder ein Sperrfeld. Der Blockapparat der badischen Blockstationen ist daher, wie die Abb. 6 schematisch zeigt, „dreifenstrig", indem die zwei seitlichen Fenster den Blockfeldstangen beider angrenzenden Zugfolgestrecken und das mittlere Fenster der Sperrfeldstange entsprechen.

Nach der ganzen Natur der Blockstation ist, wie erwähnt, die Ausfahrt aus der rückliegenden gleichbedeutend mit der Einfahrt in die vorliegende Strecke.

Die Voraussetzung dieser Weiterfahrt an dem gezogenen Blocksignale vorbei ist nach den Grundsätzen der Streckenblockung das Freisein der vorliegenden Strecke und die hierdurch ermöglichte und auch bereits erfolgte Entblockung des die Streckeneinfahrt beherrschenden Signals, also das Blocksignal. Die eine der beiden Blockfeldstangen muß deshalb dieselbe Aufgabe erfüllen, wie die Blockfeldstange des Blockanfangsfeldes, von welchem das Bahnhofausfahrtsignal abhängt, d. h. sie muß in ihrer unteren Lage das Ziehen des Signals verhindern und deshalb von der vorliegenden Blockstelle so lange in der unteren Lage festgehalten werden, bis eine weitere Einfahrt in die zwischenliegende Strecke gestattet werden kann.

Die Folge dieser Weiterfahrt ist anderseits die Möglichkeit und Zulässigkeit der Entblockung der rückliegenden Blockstelle, da nunmehr die rückliegende Zugfolgestrecke frei geworden ist. Die zweite Blockfeldstange entspricht daher in ihrem Wesen vollständig derjenigen des Blockendfeldes, sie muß nach der durch den vorbeigefahrenen Zug erfolgten Auslösung

der Sperrfeldstange in die untere Lage verbracht und in dieser festgelegt werden, um durch die Selbstblockung die rückliegende Stelle zu entblocken und so eine weitere Fahrt zu ermöglichen.

Ebenso wie dieses Rückmelden nach Art des Blockendfeldes, so ist auch das Vormelden nach Art des Blockanfangsfeldes davon abhängig, daß die zugehörige Sperrfeldstange durch den vorbeigefahrenen Zug ausgelöst wurde und in die Höhe ging. Da nun aber, wie aus dem obigen erhellt, die Zulässigkeit des Rückmeldens mit der Möglichkeit des Vormeldens gleichzeitig eintritt, das Melden nach beiden Seiten deshalb auch gleichzeitig erfolgen muß, so ist die hierdurch

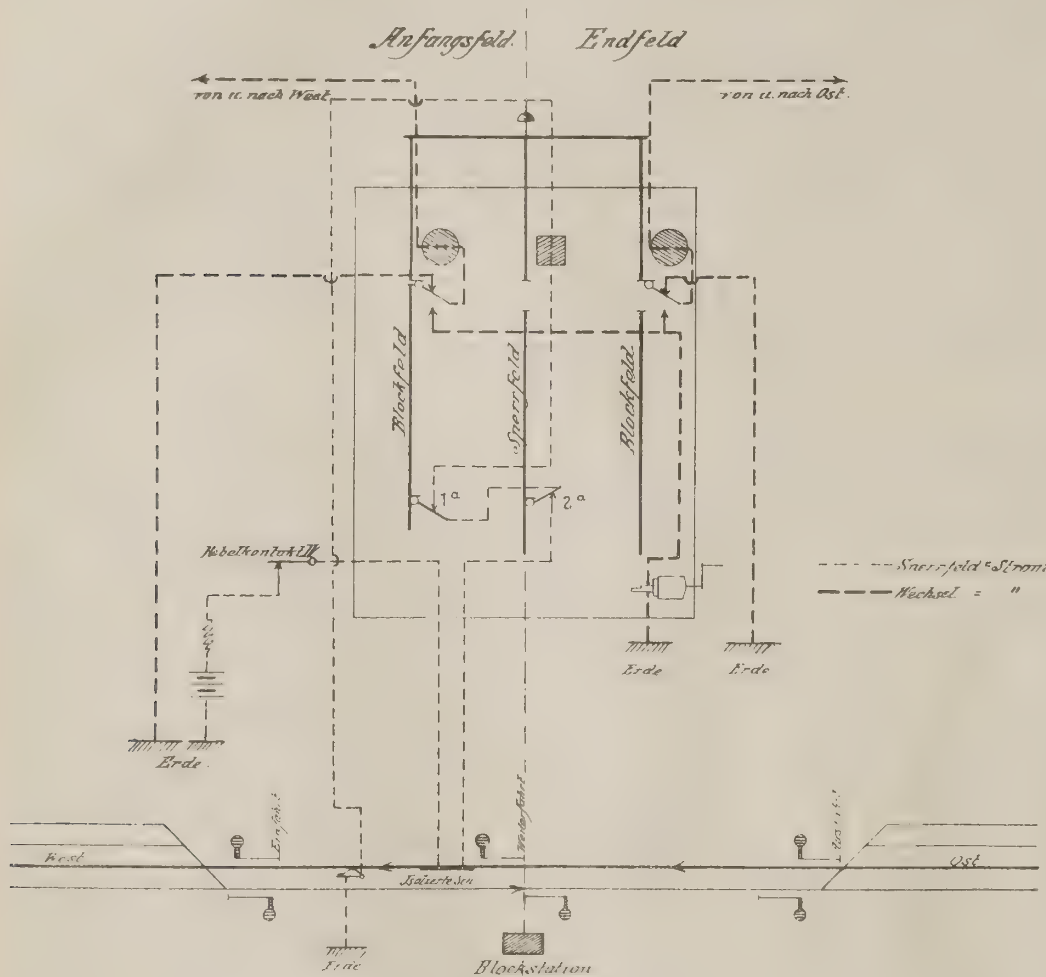


Abb. 6.

Das Blockzwischenfeld im Ruhezustand.

bedingte Betätigung der Streckenblockeinrichtung des Zwischenfeldes in einfacher Weise dadurch zu regeln, daß man die beiden Blockfeldtasten miteinander kuppelt. Anderseits muß aber auch die Sperrfeldtaste mit der zugehörenden Blocktaste fest verbunden sein, wenn die richtige Wirkungsweise der ganzen Einrichtung gesichert sein soll, woraus sich die konstruktive Notwendigkeit ergibt, sämtliche drei Tasten des Blockzwischenfeldapparates miteinander zu verbinden, wie dies aus der Abb. 6 ersichtlich ist.

Stellt man sich die Zugfahrt als von rechts nach links gerichtet vor, sodaß der den Zug ablassende Bahnhof rechts, der ihn aufnehmende links der Blockstation liegt, so hat das rechts befindliche Blockfeld des Zwischenblockapparats die Aufgabe des Blockendfeldes, das linke diejenige des Blockanfangsfeldes. Die rechte Blocktaste ist deshalb die Rückmeldetaste, die linke die Vormeldetaste. Im Ruhezustande, wenn keine der angrenzenden Zugfolgestrecken besetzt ist, nimmt deshalb die rechte Stange diejenige der Rückmeldetaste, die untere, die linke, die der Vormeldetaste, die obere, und die zwischenbefindliche Sperrfeldstange ebenfalls die untere Lage ein; die beiden Blockfenster zeigen „weiß“, das rechteckige Sperrfeldfenster „grün“.

Ist nun von dem rechtsliegenden Bahnhofe ein Zug abgelassen worden und ist die Vorbeifahrt an dem dortigen Ausfahrtsignale erfolgt, so kann nach Zurückstellen des Ausfahrtsignalhebels das Vormelden ausgeführt werden, wodurch bekanntlich das Blockfenster des Anfangsfeldes wie auch dasjenige der nächsten Stelle, im vorliegenden Falle also das rechte Fenster des Blockzwischenfeldes rot geblendet und die betreffenden Blockfeldstangen aus der unteren in die obere Lage gebracht werden. Dieser Vorgang hat nach dem früher Gesagten nur einen Nachrichtenzweck, aber keine mechanische Bedeutung. Es kann an dem Zustande der benachbarten Blockapparate also vorerst nichts geändert werden. Auf die Vorstellung zurückgreifend, daß die Blockstation einen Bahnhof von unendlich kleiner Erstreckung darstellt, geht des weiteren hervor, daß durch die erfolgte Vormeldung von der vormeldenden Stelle aus keine Einwirkung auf das nächste Signal, also das Blocksignal, hervorgerufen wurde und auch nicht hervorgerufen werden darf, da vom Standpunkte der Streckenblockung die Stellung eines Signals nur von dem vorliegenden, niemals aber von dem rückliegenden Signale abhängig sein darf. Das Blocksignal ist aber zugleich auch Ausfahrtsignal des unendlich kleinen Bahnhofes; es muß deshalb der Zwang vorhanden sein, daß ein Einstellen desselben auf Fahrt nur nach Maßgabe des Rückmeldens von der nächsten Blockstelle möglich ist.

Die Erfüllung dieser Bedingung war beim Bahnhofsausfahrtsignal des Anfangsfeldes durch die elektrische Zugstangenkupplung und die Schaltung des Kupplungsstromes erfüllt; da sich aber bei richtiger Wirkungsweise des Bahnhofsausfahrtsignals nie mehr als ein einziger Zug dem Blocksignal nähern kann, so wurde die selbsttätig wirkende Einrichtung der Zugstangenkupplung für das Blocksignal nicht für erforderlich erachtet. Um jedoch trotzdem das Signal — in seiner Bedeutung als Ausfahrtsignal — in der Haltlage zu verschließen, so lange die Entblockung nicht erfolgt ist, ist die Einrichtung in rein mechanischer Weise so getroffen, daß der Blockstift in seiner unteren Lage unmittelbar auf einem Ansatze des Signalhebels aufsitzt, wodurch ein Umlegen des Signalhebels ohne vorherige Beseitigung des Blockstiftes ausgeschlossen ist. Geht deshalb der Blockstift infolge der Entblockung in die Höhe, so kann der Signalhebel umgelegt werden und der Signalflügel stellt sich auf Fahrt. Diese den Signalhebel beherrschende Taste ist die links befindliche Blocktaste. Da diese an sich mit dem Rückmelden nach dem rückliegenden Anfangsfelde nichts zu tun hat, dasselbe vielmehr nach der Stromschaltung durch Drehen des Induktors möglich ist, sofern nur die rechte Blockfeldtaste nach Vorüberfahrt des Zuges niedergedrückt wird, so wäre die immerhin gefahrdrohende Möglichkeit vorhanden, daß die Rückblockung erfolgt, bevor das Blocksignal wieder in Haltstellung gebracht wurde. Selbstverständlich würde durch diesen denkbaren Fall, daß ein Signal in der Fahrtstellung belassen werden kann, nachdem der Zug vorübergefahren ist, der Grundsatz der Streckenblockung durchbrochen. Da nun aber sämtliche drei Tasten des Zwischenfeldapparats mit einander fest verbunden sind, so wird das für das Rückmelden erforderliche Niederdrücken der Tasten vor Zurücklegen des Signalhebels einfach dadurch verhindert, daß sich ein weiterer Ansatz des Signalhebels in umgelegter Stellung unter den Blockstift legt.

Nach Vorbeifahrt des Zuges sind sämtliche drei Stangen des Blockapparats in der oberen Lage, die rechte infolge der

nach vollendeter Ausfahrt aus dem Bahnhof vorgenommenen Vormeldung, die Sperrfeldstange durch die Betätigung des Schienenkontaktes bei Vorbeifahrt des Zuges, die linke Blockstange, weil sie sich noch in der Ruhelage befindet. Die dreifach gekuppelte Taste kann demnach bei Grundstellung des Signalhebels, also bei Haltlage des Blocksignals, niedergedrückt werden, wodurch beim Hindurchsenden des Wechselstroms zugleich die rückliegende Stelle entblockt, die Blockstelle selbst geblockt wird und die nächste Stelle die Vormeldung erhält. Sämtliche drei Stangen befinden sich infolgedessen in der unteren Lage, sodaß der Ruhezustand wieder hergestellt ist, sobald nach vollständiger Einfahrt des Zuges in den nächsten Bahnhof die den Signalhebel verschließende Blockfeldstange ausgelöst worden und in die obere Lage gegangen ist.

Die zur Regelung der Betätigung des Zwischenfeldes erforderlichen Stromschaltungen bedingen das Vorhandensein derselben Kontakte, welche das Blockanfangsfeld und das Blockendfeld besitzen, mit Ausnahme derjenigen, welche bei ersterem für den „Kupplungsstrom“ notwendig sind. Das Blockfeld der Rückmeldung, das rechts befindliche, besitzt demnach nur den Fernkontakt, das andere Blockfeld außerdem den „unteren“ Kontakt 1 a für den Sperrfeldstrom, und die Sperrfeldstange ebenfalls den Kontakt 2 a für den gleichen Zweck. Am Signalhebel muß nur der Kontakt IV vorhanden sein, welcher bei gezogenem Signal, also umgelegtem Hebel die Betätigung des Sperrfeldstromes ermöglicht, sobald der Schienendurchbiegungskontakt sich schließt. Die Gesamtanordnung der Stromschaltungen ist aus der Abb. 6 ersichtlich.

Das Streckenblockzwischenfeld unterscheidet sich demnach von dem Anfangsfeld und dem Endfeld dadurch, daß der zugehörende Signalhebel ausschließlich von der einen Blockfeldstange in der Haltlage verschlossen ist. Einen Mangel stellt indessen dieser Umstand nicht dar, da nach dem ganzen Zusammenhange der Gesamteinrichtung die drei gekuppelten Tasten unbedingt niedergedrückt werden müssen, wenn für einen nachfolgenden Zug rückgeblockt werden soll, wofür, wie erwähnt, der eigene Signalhebel sich in der Grundstellung befinden muß. Eine Gefahr könnte nur dadurch entstehen, daß die mechanische Blocksperre vorzeitig beseitigt wird, was aber, da die Entblockung nur durch Wechselstrom vom nächsten Blockwerk aus bewirkt werden kann, wiederum nur möglich ist, wenn die dortige Blockfeldstange niedergedrückt werden kann. Auf jeden Fall also kann die Ursache einer etwaigen gefährdenden Störung nicht dem ausschließlichen Vorhandensein der mechanischen Signalfestlegung zugeschrieben werden.

(Schluß folgt.)

Ausgleichsfonds für die preußische Staatseisenbahnverwaltung.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung, den der Finanzminister Freiherr v. Rheinbaben bereits angekündigt hatte, ist nunmehr, wie gemeldet, dem Abgeordnetenhause zugegangen. Der Entwurf, dessen Hauptinhalt wir schon in Nr 9 S. 125 d. Ztg. kurz mitgeteilt haben, will, nach einer Darlegung der Berl. Pol. Nachr., den § 3 des Gesetzes, betreffend die Tilgung von Staatsschulden, dahin umgestalten, daß, wenn sich nach der Jahresrechnung ein Überschuß des Staatshaushalts ergibt, er zunächst zur Bildung oder Ergänzung eines Ausgleichsfonds bis zur Höhe von 200 000 000 ℳ. zu verwenden ist und der darüber hinausgehende Betrag des Überschusses zu einer weiteren Tilgung von Staatsschulden bezw. Verrechnung auf bewilligte Anleihen verwendet wird. Die Absicht des Eisenbahngarantiegesetzes, die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld sicherzustellen und den Staatshaushalt gegen die störenden Wirkungen der Staatseisenbahnen zu schützen, ist nicht in genügendem Maße erreicht. Zwar hat das Gesetz über die Tilgung der Staatsschulden die erforderliche Ergänzung durch Einführung einer gleichmäßigen Schuldentilgung gebracht, jedoch das Verhältnis der Eisenbahnüberschüsse zu den allgemeinen Staatsausgaben ist nicht geregelt worden.

Der Vorschlag, die Leistungen der Eisenbahnen für allgemeine Staatszwecke fest abzugrenzen, ist bei der gegenwärtigen und voraussichtlichen künftigen Lage der Staatsfinanzen unausführbar. Eine sichere Bemessung des Ausgabebedarfs Preußens auch nur für eine Reihe von Jahren ist ausgeschlossen. Außerdem erheischen fortgesetzt neue, nicht vorherzusehende Ausgaben Befriedigung, wie in letzter Zeit die Provinzialdotationen mit 10 000 000 ℳ., die Fürsorgeerziehung mit 1 500 000 bis 2 000 000 Mark, die Förderung der Volksschule, das Fortbildungsschulwesen, die Unterstützung des Kleingewerbes usw. Umgekehrt läßt sich bei der Abhängigkeit der Staatseinnahmen von den Schwankungen des wirtschaftlichen Lebens eine zutreffende Bemessung des Beitrags, den die Eisenbahnverwaltung zu den allgemeinen Staatsausgaben zu leisten vermöchte, schwer finden.

Schließlich würde eine solche Maßregel auch eine vom Standpunkt der Staatsregierung wie des Landtags gleich unerwünschte Bindung des Budgetrechts in sich schließen. Die Regierung ist fortgesetzt bemüht gewesen, die mit dem Schwanken der Eisenbahnüberschüsse verbundenen Gefahren abzuschwächen und die von der Eisenbahnverwaltung erzielten Überschüsse ihr in möglichst weitem Maße für ihre Zwecke wieder zuzuführen. So sind die Bedürfnisse für Bauten und Betriebsmittelbeschaffungen, die bis 1892 in der Hauptsache durch Anleihen Befriedigung fanden, auf die laufenden Mittel der Eisenbahnverwaltung verwiesen. Wesentlich infolge dieser Änderung ist das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung von 27 900 000 ℳ. oder 4,6 % der Gesamtausgabe im Jahre 1895/96 auf 87 900 000 ℳ. im Jahre 1903 oder 8,9 % gestiegen. Die Extraordinarien sind trotz der ungünstigen Finanzlage auch in den letzten Jahren reich ausgestattet worden. Die Wirkung der Maßregel zeigt sich insbesondere darin, daß der im Etat der Eisenbahnverwaltung vorgesehene Bruttoüberschuß (einschließlich des Extraordinariums, aber ohne Abzug der Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld und der Aufwendungen für die Pensionen und Hinterbliebenenbezüge der Staatseisenbahnverwaltung) sich seit 1897/98 im wesentlichen auf derselben Höhe gehalten hat, indem er 1897/98 auf 434 800 000 ℳ., 1900 auf 448 900 000 ℳ., 1902 auf 440 900 000 ℳ. veranschlagt ist.

Daraus ergibt sich zugleich, daß, während die Überschüsse der Eisenbahnverwaltung bis zum Jahre 1896/97 (ausschließlich) in immer steigendem Maße zur Deckung allgemeiner Staatsausgaben herangezogen worden sind, eine weitere nennenswerte Steigerung seitdem nicht mehr stattgefunden hat. Um für unvorhergesehene Fälle eines baulichen Bedürfnisses, für Vermehrung der Betriebsmittel usw. besser vorbereitet zu sein, ist ferner der außeretatsmäßige Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung geschaffen und in den Jahren 1895/96 bis 1900 mit rund 200 000 000 Mark dotiert worden. Außerdem sind in den Jahren 1896/97 bis 1900 aus Rechnungsüberschüssen 300 000 000 ℳ. zur außerordentlichen Schuldentilgung verwendet worden. Immerhin leidet die bisherige Einrichtung an dem Mangel, daß der Dispositionsfonds nur aus den Rechnungsüberschüssen des jeweiligen Vorjahres gespeist und erst nach eingetretener Verkehrssteigerung, also durchweg bei aufsteigender Konjunktur, verwendet werden kann, aber gerade dann fehlt, wenn in mageren Jahren eine rückläufige Entwicklung der Eisenbahneinnahmen eintritt. Gerade dann ist ein solcher Fonds aber nötig sowohl vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung wie der allgemeinen Staatsfinanzen. Auch erscheint es höchst unerwünscht, wenn die Schwankungen in den Erträgnissen der Eisenbahnen zu Fehlbeträgen im Staatshaushalt führen, zu deren Deckung Anleihen aufgenommen werden müssen.

Auch für die Eisenbahnverwaltung ergeben sich daraus Unzuträglichkeiten, weil auch sie sich der allgemeinen Finanzlage anpassen muß und dabei berechtigte Interessen vielleicht nicht in dem gewünschten Maße Berücksichtigung finden können. Hauptsächlich wird das für das Extraordinarium zutreffen. Es muß deshalb Vorsorge getroffen werden, daß in Zeiten des Aufschwunges Mittel zurückgelegt werden, die eine gewisse Beständigkeit in der Eisenbahnverwaltung und damit im gesamten Staatshaushalt auch in den Zeiten eines wirtschaftlichen Niederganges gewährleisten und die es ermöglichen, sich bei Zeiten auf den Fall einer Wiederbelebung und Steigerung des Verkehrs vorzubereiten. Dazu ist der Ausgleichsfonds bestimmt. Er geht weiter als derjenige, der bei Vorlegung des Staatsschuldentilgungsgesetzes vorgeschlagen, aber nicht angenommen war. Er soll Verwendung finden 1. zur Bildung oder Ergänzung eines außeretatsmäßigen Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung bis zur Höhe von 30 000 000 ℳ. für Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen sowie für Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Falle eines nicht vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen bei zu erwartender Verkehrssteigerung, 2. zur Ausgleichung eines rechnungsmäßigen Minderüberschusses der Eisenbahnverwaltung, insoweit dieselbe nicht durch einen etwaigen Überschuß im gesamten übrigen Staatshaushalt gedeckt wird, 3. zur Verstärkung der Deckungsmittel im Staatshaushaltsetat behufs angemessener Ausgestaltung des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung nach näherer Bestimmung des jeweiligen Staatshaushaltsetats.

Die Bildung des Fonds wird insbesondere die bedeutsame Folge haben, daß von ihr die Beseitigung oder doch die Herabminderung von Etats- und Rechnungsdefizits in finanziell ungünstigen Jahren ohne Zuhilfenahme einer Anleihe erwartet

werden darf und damit die Gefahr einer Schmälerung des Staatskredits wesentlich abgeschwächt wird. Für die Eisenbahnverwaltung aber wird damit der natürliche Anreiz geschaffen, auf eine vorsichtige Wirtschaftsführung hinzuwirken, weil ein etwaiges günstigeres Ergebnis den Zwecken der Eisenbahnverwaltung selber zugute kommen würde. Da für das Rechnungsjahr 1901 der außeretatsmäßige Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung, der nahezu erschöpft ist, nicht wieder auf die Summe von 30 000 000 ℳ. ergänzt werden kann, auch für 1902 kein Überschuß zu erwarten ist, so ist im zweiten Artikel des vorgelegten Gesetzentwurfs vorgesehen, für den Fonds erstmalig aus Anleihemitteln 60 000 000 ℳ. mit der Maßgabe bereit zu stellen, daß in einem und demselben Etatsjahre nicht mehr als 30 000 000 ℳ. verwendet werden dürfen.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1901.

Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1901 umfassende Band XXII im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin erschienen. Nachstehend werden einige wesentliche Ergebniszahlen des Werks mitgeteilt und — soweit angängig — den entsprechenden Angaben aus dem vor 10 Jahren erschienenen XII. Band (Rechnungsjahr 1891) gegenübergestellt.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 42 325 km am Ende 1891 auf 51 092 km am Ende 1901, also um 20,7 % gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1891: 38 361 km oder 90,6 % auf Staatsbahnen und 3964 km oder 9,4 % auf Privatbahnen, 1901 dagegen 46 731 km oder 91,5 % auf Staatsbahnen und 4361 km oder 8,5 % auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1891: 31 535 km oder 74,5 % Hauptbahnen und 10 790 km oder 25,5 % Nebenbahnen, 1901 dagegen 32 453 km oder 63,5 % Hauptbahnen und 18 639 km oder 36,5 % Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 2,9 %, die Nebenbahnen aber um 72,7 % zugenommen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540 743 qkm besaß Deutschland 1891: 42 270 km, 1901 dagegen 51 040 km vollspurige Eisenbahnen, sodaß auf 100 qkm entfielen 1891: 7,82 km und 1901: 9,44 km Eisenbahnen. Auf 100 000 Einwohner, deren im Reich im ersteren Jahr 49,77 Millionen, im letzteren 56,86 Millionen gezählt wurden, kamen 1891: 8,49 km und 1901: 8,98 km Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahr 1901: 19 724 Lokomotiven, 41 Motorwagen, 39 878 Personenwagen, 419 990 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1901 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme von 33,4 %, bei den Personenwagen von 45,0 % und bei den Gepäck- und Güterwagen von 40,3 % stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1745,88 auf 2501,08 Millionen Mark oder um 43,3 % erhöht. Von letzterem Betrage entfallen 874,94 Millionen Mark auf Lokomotiven nebst Tendern, 1,11 Millionen Mark auf Motorwagen, 412,71 Millionen Mark auf Personenwagen und 1212,32 Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Lokomotiven und Motorwagen sind im Jahre 1901 in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Rangierdienst 782,91 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 15 418 Lokomotivkm zurückgelegt worden, davon 520,87 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen 1891 haben die Lokomotivkilometer um 43,8 %, die Nutzkilometer um 45,4 % und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 19,8 % zugenommen.

An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer 1891: 8043 oder täglich 22,04 Züge und 1901: 9815 oder täglich 26,89 Züge.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1901: 18 591,49 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 366 135 Wagenachskm geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hiervon 4316,89, auf die Gepäck- und Güterwagen 13 878,10 und auf die Postwagen 396,50 Millionen Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1891 ein erhebliches Wachstum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im ganzen um 40,6 %, bei den Personenwagen um 64,5 %, bei den Gepäck- und Güterwagen um 34,5 % und bei den Postwagen um 41,9 %. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 17,1 % gehoben. Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen auf eine Personenwagenachse 45 155, eine Gepäckwagenachse 49 878 und eine Güterwagenachse 15 157.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 24 231,55 auf 36 914,10 Millionen Tonnenkilometer, also um 52,3 %, die tote Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven, Tender und Motorwagen von 65 203,02 auf 104 978,43 Millionen Tonnenkilometer, also um 61 % gestiegen. Außerdem wurden von den als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1891: 14,78 Millionen und im Jahre 1901: 16,02 Millionen Tonnenkilometer oder 8,4 % mehr geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1901 eine Gesamtlast von 2,79 Millionen Tonnen gegen 2,11 Millionen Tonnen im Jahre 1891, mithin 32,2 % mehr bewegt.

Die Ausnutzung des Ladegewichts der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23,08 auf 25,17 %, bei den Gepäckwagen von 2,16 auf 2,48 % gestiegen, bei den Güterwagen aber von 47,01 auf 44,73 % zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast von 2,44 t auf 2,76 t gestiegen ist. Der Rückgang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen, mit dem die Ausnutzung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1891 bis 1901 einen weiteren Aufschwung genommen. Im Jahre 1901 wurde eine Einnahme von 571,36 gegen 367,66 Millionen Mark im Jahre 1891, mithin ein Mehr von 55,4 % erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 11 484 ℳ. gegen 8842 ℳ. im Jahre 1891, mithin ein Mehr von 2642 ℳ., d. h. 29,9 %. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen von 108 auf 105 ℳ. zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehr erklärt. An der Gesamteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 31,34 % gegen 28,83 % im Jahre 1891 beteiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschließlich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 192,85 Millionen Mark, das sind 54,1 %, die Beförderungen von Gepäck und Hunden ein solches von 7,74 Millionen Mark, das sind 73,3 %, aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 3,12 Millionen Mark, das sind 410,5 %, erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden.

Der Anteil der Wagenklassen an der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1901 auf 4,34 % in der I. Klasse, 22,15 % in der II. Klasse, 48,29 % in der III. Klasse, 23,20 % in der IV. Klasse und 2,02 % entfallen auf die Militärbeförderung, gegen 4,48, 26,05, 48,59, 18,40, 2,48 % im Jahre 1891.

Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1901 durchschnittlich 15 Eisenbahnfahrten gegen 9 im Jahre 1891; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 25,17 auf 23,50 km gesunken. In dem Rückgang kommt die beträchtliche Zunahme der Stadt- und Vorortverkehre zum Ausdruck.

An Personenkilometern sind im Jahre 1901 im ganzen 20 588,74 gegen 11 679,05 Millionen im Jahre 1891, also 76,3 % mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 47,3 %. Der Anteil der Wagenklassen an den Personenkilometern stellt sich 1901 auf 1,55 % in der I. Klasse, 13,13 % in der II. Klasse, 47,80 % in der III. Klasse, 32,48 % in der IV. Klasse, 5,04 % entfallen auf befördertes Militär, gegen 1,73, 15,74, 49,15, 28,40 und 4,98 % im Jahre 1891.

Die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer hat im Jahre 1891: 3,05 ₰ betragen und ist auf 2,67 ₰ im Jahre 1901 zurückgegangen. Die Ursache für diese Ermäßigung von 12,5 % ist teils in der Herabsetzung der Fahrpreise, teils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benutzung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Gültigkeitsdauer usw. begünstigten Zunahme des Rückfahrverkehrs sowie in der vermehrten Benutzung der IV. Klasse gegen die höheren Klassen zu erblicken.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfangs und der Erträgnisse in der Zeit von 1891 bis 1901 eine erhebliche Steigerung erfahren. Während die Einnahme im Jahre 1891: 907,74 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1901 auf 1251,70 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 37,9 % stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 21 514 gegen 24 723 ℳ., also 14,9 % mehr ein.

Die Einnahme auf je 1000 Achskm der Güterwagen hat sich von 95 auf 98 ℳ gehoben. Diese Steigerung, die auf den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtertrag, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen her. An der Gesamteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 68,66 % gegen 71,17 % im Jahre 1891 beteiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluß des Postgutes ist von 23 144,34 im Jahre 1891 auf 32 988,75 Millionen im Jahre 1901, also um 42,5 % gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 548 535 tkm im Jahre 1891 auf 651 590 tkm im Jahre 1901, mithin um 103 055 tkm oder 18,8 % ergeben. Die geringe Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfangs erklärt sich daraus, daß die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben.

Die durchschnittliche Einnahme auf 1 tkm des Frachtguts ist von 3,82 auf 3,54 ₰ gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um 7,3 % erklärt sich aus Tarifermäßigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifklassen, erweiterte Einführung ermäßigter Ausnahmetarife für Massentransporte usw.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotierung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1891 im ganzen auf 10 426,13 Millionen Mark, somit auf 1 km der Eigentumslänge auf 247 048 ℳ. Sie sind im Rechnungsjahre 1901 im ganzen auf 12 896,98 Millionen Mark und für 1 km der Eigentumslänge auf 252 463 ℳ gestiegen. Beim Gesamtbetrage hat also eine Zunahme von 23,7 % und für das Kilometer eine solche von 2,2 % stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbs, also das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigentümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1891 auf 10 664,97 und im Jahre 1901 auf 13 130,53 Millionen Mark oder 257 035 ℳ auf 1 km.

Die gesamten Betriebseinnahmen ausschließlich des Pachtzinses sind von 1341,47 Millionen Mark im Jahre 1891 auf 1969,23 Millionen Mark im Jahre 1901, also um 46,8 % gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 20,0 % zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge sowie auf 1000 Wagenachskm aller Art und auf 1000 Nutzkm berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von 31 712 auf 38 781 ℳ = 22,3 % bezw. von 101 auf 106 ℳ = 5,0 % und von 3745 auf 3781 Mark = 1,0 %.

Die Betriebsausgaben ausschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1891 bis 1901 von 848,98 auf 1286,73 Millionen Mark, also um 51,6 %, die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 20 067 auf 25 340 ℳ, also um 26,3 % gestiegen. Die Mehraufwendungen sind zumeist auf die nachstehend erörterte Erhöhung der Besoldung der Beamten und Arbeiter, auf die Vermehrung ihrer Anzahl und auf die Steigerung der Materialpreise zurückzuführen. Auch die auf 1000 Nutz- und auf 1000 Wagenachskm aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von 2370 in 1891 auf 2470 ℳ in 1901 bezw. von 64 auf 69 ℳ.

Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1891 auf 63,28 und im Jahre 1901 auf 65,34 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1891 492,59, im Jahr 1901: 682,40 Millionen Mark; er hat also um 38,6 % zugenommen, dagegen ist er im Verhältnis zu der Gesamteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 36,72 auf 34,66 % gesunken. Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuß im Jahre 1891: 4,85, im Jahre 1901 dagegen 5,35 %. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1901: 13 441 gegen 11 645 ℳ im Jahre 1891, mithin ein Mehr von 1796 ℳ oder 15,4 %.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschließlich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1901: 546 211 Personen, mithin kam auf je 104 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1891 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter von 123 000 Personen oder 29,1 % stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigentumslänge der Eisenbahnen nur um 20,7 % zugenommen hat. Das größere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrssteigerung, anderseits aus den großen Erleichterungen, die im Dienst namentlich des niederen Personals eingeführt wurden.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1901 unter Hinzurechnung von 44,1 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im ganzen 756,11 gegen 502,49 Millionen Mark im Jahre 1891; sie haben mithin um 50,5 % zugenommen. Die Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter, sodaß die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1186 ℳ auf 1384 ℳ = 16,7 % gestiegen ist.

Die Eigentumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen — ausschließlich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1891: 1155 km; bis Ende 1901 ist sie auf 1893 km, also um 738 km oder um 63,9 % gestiegen. An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1901: 409 Lokomotiven, 1114 Personenwagen und 8594 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1891 nur 242 Lokomotiven, 674 Personenwagen und 4858 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1891 4 513 600 Nutz- und 63 814 119 Wagenachskm, im Jahre 1901 8 038 625 und 125 031 102. An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1891 im ganzen 61,28 Millionen Mark und auf 1 km Eigentumslänge 54 175 ℳ, im Jahre 1901 dagegen 118,84 Millionen Mark bezw. 67 626 ℳ. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 24,8 % gestiegen. Ausschließlich der Ergebnisse der oberschlesischen Schmalspurbahnen sind die Betriebseinnahmen von 5,33 Millionen Mark im Jahre 1891 auf 10,17 Millionen Mark und die Betriebsausgaben von 3,93 auf 8,57 Millionen Mark gestiegen, während der Betriebsüberschuß von 1,40 auf 1,60 Millionen Mark zugenommen hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Gültigkeit der Monatskarten.** Durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird für die Vorschriften des Staatsbahn-Personentarifs, Teil II, über die Benutzung von Monatskarten, Ziffer 4, folgende Fassung festgesetzt:

„Die Ausfertigung von Monatskarten für mehrere zwischen den beiden Endstationen vorhandene Strecken unterliegt dem Ermessen der Eisenbahnverwaltungen und erfolgt in der Regel nur für die Wege, die auch für die wahlweise Gültigkeit der für dieselbe Verkehrsverbindung bestehenden gewöhnlichen Rückfahrkarten zugelassen sind. Der Preis für solche Monatskarten wird nach der längsten zu befahrenden Strecke berechnet. Eine Umschreibung über kürzere oder gleich lange Wege findet nicht statt."

— **Preisverzeichnisse in den Bahnhofswirtschaften und Speisewagen.** In Bahnhofswirtschaften wie in Speisewagen wird nicht selten für die Mahlzeiten ein höherer Preis verlangt, wenn Wein oder Bier nicht genossen wird; in solchen Fällen tragen die Preisverzeichnisse und Speisekarten den Vermerk „ohne Wein (Bier) . . ₰ mehr". Da kein Grund vorliegt, bei dem Genuß anderer verkäuflicher alkoholfreier Getränke für die Mahlzeiten höhere Preise zu berechnen, so hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, dafür Sorge zu tragen und dauernd darauf zu achten, daß, sofern überhaupt die Erhebung eines höheren Preises bei Nichtentnahme von Getränken für angemessen erachtet wird, auf den Preisverzeichnissen und Speisekarten der Zusatz allgemein die Fassung erhält „ohne Getränke (Wein, Bier, Milch, Kaffee, Mineralwasser usw.) . . ₰ mehr", und daß dieser Zuschlag sich innerhalb angemessener Grenzen bewegt.

— **Anrechnung von Militärdienstzeit auf das Anwärterdienstalter.** Ein im neuesten Eisenb.-Verordn.-Blatt veröffentlichter Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die königlichen Eisenbahndirektionen besagt folgendes: Während unter Ziffer 3 der Bestimmungen vom 14. Dezember 1891 über das Besoldungsdienstalter der in den mittleren Dienst eintretenden Militäranwärter eine Anordnung getroffen ist, soll nach Ziffer 2 den anderen mittleren Beamten bei der Festsetzung des Anwärterdienstalters die Zeit des aktiven Militärdienstes bis zur Höchstdauer eines Jahres insoweit in Anrechnung gebracht werden, als die Erlangung der Anwartschaft

durch die Erfüllung der Militärdienstpflicht nachweislich verzögert worden ist (Eisenb.-Verordn.-Bl. 1892 S. 10 und Ziffer 6 der Ausführungsbestimmungen zur Prüfungsordnung). Diese Vorschrift bezieht sich nicht nur auf Zivilsupernumerare, sondern auf alle nicht versorgungsberechtigten mittleren Beamten (Zivilanwärter im weiteren Sinne), insbesondere auch auf technische Bureaudiätare. Wegen der Voraussetzungen, unter denen Militärdienstzeit auf das Anwärterdienstalter angerechnet werden darf, wird auf den Erlaß vom 14. Juli 1894 (Eisenb.-Verordn.-Bl. S. 167) verwiesen.

— **Die neue Dienstvorschrift für die Sicherung der Züge beim Halten außerhalb der Stationen**, deren wir in Nr 9 S. 125 d. Ztg. bereits kurz Erwähnung taten, gibt über die in solchen Fällen zu treffenden Maßregeln eingehende Bestimmungen, denen wir folgende als die wichtigsten entnehmen.

Wenn ein Zug durch die Haltstellung eines Einfahrt-, Deckungs- oder Blocksignals zum Halten gezwungen ist, so hat bei Zügen ohne durchgehende Bremse der letzte Bremser, bei Zügen mit durchgehender Bremse ein vom Zugführer im voraus zu bestimmender Zugbediensteter die durchfahrene Bahnstrecke aufmerksam zu beobachten. Hierzu hat er auf dem Zug oder in dessen Nähe einen Standort zu wählen, der einen genügenden Ausblick nach rückwärts gewährt. Bemerkt der Bedienstete, daß dem haltenden Zug ein anderer Zug sich nähert, so muß er diesem sofort entgegenlaufen und Haltsignal geben. Der Lokomotivführer gibt das Signal „Achtung“ (Signal 23), welches der Signal- oder Blockwärter mit dem Signalhorn zu erwidern hat. Sofort nach dem Anhalten hat der Zugführer zu prüfen, innerhalb welchen Zeitraums der Zug voraussichtlich wird weiterfahren können. Bei undurchsichtiger Luft, während der Dämmerung und bei Nacht haben die nach obigem zur Beobachtung der Strecke verpflichteten Bediensteten, falls sie nicht genau wissen, daß der Zug durch die Haltstellung eines Einfahrt-, Deckungs- oder Blocksignals zum Anhalten gezwungen ist, außerdem alsbald, ohne besonderen Auftrag abzuwarten, eine rot leuchtende Signalfackel anzuzünden. Mit der Signalfackel ist von ihrem Standort aus durch Hin- und Herbewegen ein Warnungssignal für einen etwa folgenden Zug so lange zu geben, bis der Zug weiterfährt oder bis eine besondere Deckung durch Auslegung von Knallkapseln eingerichtet ist. Ergibt sich aus der vom Zugführer sofort nach dem Anhalten vorzunehmenden Prüfung, daß der Zug innerhalb einer Frist von 8 Minuten nicht wird weiterfahren können, so hat der Zugführer mit der Deckung des Zuges nach rückwärts und erforderlichenfalls auch nach vorwärts je einen Zugbediensteten zu beauftragen und den Betreffenden Anweisung zu geben, ob nur das vom Zuge besetzte Gleis oder auch ein Nachbargleis zu sperren ist. Der mit der Zugdeckung Beauftragte hat unter steter Beobachtung der Strecke in einer Entfernung von etwa 600 m vom Zuge drei Knallkapseln auszulegen und sich in der Nähe zum Geben des Haltsignals aufzustellen. Sieht er einen Zug herankommen, bevor er die vorbezeichnete Entfernung zurückgelegt hat, so hat er die Knallkapseln auch in geringerem Abstand vom haltenden Zug und jedenfalls so früh auszulegen, daß sie vor Ankunft des zweiten Zuges noch ordnungsmäßig auf den Schienen befestigt werden können. Bahnwärter, Schrankenwachen oder Streckenarbeiter müssen auf Aufforderung des Zugführers oder des mit der Zugdeckung beauftragten Zugbediensteten die Zugdeckung nach der für Bahnwärter und Schrankenwachen gültigen Dienstvorschrift übernehmen. Der Zugbedienstete kehrt in solchem Falle sofort zum Zuge zurück. Ist ein Hilfszug oder eine Lokomotive für den haltenden Zug angefordert worden, so darf sich die Zuglokomotive bis zu deren Eintreffen nicht mehr bewegen, auch wenn sie wieder dienstfähig geworden oder das Hindernis beseitigt ist, wenn nicht hierzu von einer benachbarten Station schriftliche, telegraphische oder Fernsprechweisung erteilt ist. Wenn der Zugführer die telegraphisch oder durch Fernsprecher erteilte Weisung nicht selber abnimmt, so muß sie ihm von dem Bediensteten, der sie abgenommen hat, schriftlich übermittelt werden. Ist ein Hilfszug angefordert, so ist der Zug auch nach vorn zu decken, wenn dem Zugführer nicht genau bekannt ist, daß der Hilfszug von rückwärts zu erwarten ist.

Einen Behälter mit drei Signalfackeln, einem hölzernen Stiel und einer Schachtel Sturmstreichhölzer hat jeder Zugführer beim Zuggerät mitzuführen und vor Beginn der Fahrt bei Zügen mit Handbremse dem letzten Bremser und bei Zügen mit durchgehender Bremse einem bestimmten Zugbediensteten auszuhändigen. Diese Beamten haben den Behälter an der ihnen zum Aufenthalt während der Fahrt angewiesenen Stelle aufzubewahren. In jedem Packwagen sind zwei Päckchen mit je sechs Knallkapseln unter Verschluß aufzubewahren. Sie werden in gewissen Zeiträumen durch Auswechseln ersetzt. Dem zur Deckung des Zuges beauftragten Zugbediensteten übergibt der Zugführer für jedes abzusperrende Gleis drei Knallkapseln. Beim Auslegen wird die Knallkapsel auf dem Schienenkopf in der Weise befestigt, daß die Blechbüchse fest auf der Schiene aufliegt. Der Aufenthalt des haltenden Zuges darf durch Abwarten der Rückkehr eines zu seiner Deckung ausgesandten Zugbediensteten nicht verlängert werden; vielmehr muß der Zug weiterfahren, gegebenenfalls unter Herabminderung der Geschwindigkeit, bis auf der nächsten geeigneten Station das Personal ergänzt ist. Wenn außerhalb einer Station ein Zug längere Zeit liegen bleiben muß, so kann der Zugführer zwar unter Umständen den Reisenden das Aussteigen gestatten, er hat dann aber für Beobachtung der nötigen Sicherheitsmaßregeln zu sorgen, namentlich das Betreten eines Gleises oder des Bahnkörpers zwischen zwei Gleisen zu verhüten und rechtzeitig das Wiedereinsteigen anzuordnen. Ein Zug, der ein Blocksignal in Haltstellung überfahren hat und hinter diesem zum Stehen gebracht ist, muß zunächst in dieser Stellung verharren, wenn nicht dadurch eine neue Gefährdung des Zuges oder eine Sperrung des Straßenverkehrs auf Überwegen in Schienenhöhe eintreten würde, in welchem Falle der Zugführer die zur Beseitigung der Gefahr oder Störung erforderliche geringe Bewegung des Zuges anzuordnen hat. Darauf hat der Zugführer eine Verständigung mit dem Blockwärter oder der vorliegenden Station herbeizuführen und eine Bestimmung darüber einzuholen, ob der Zug halten, weiterfahren oder zurücksetzen soll. Das Zurücksetzen ohne Zustimmung des Blockwärters ist keinesfalls gestattet.

— **Die Frage der Weiterführung der Berliner elektrischen Untergrundbahn** durch die Bismarckstraße in Charlottenburg ist jetzt auf einem Punkte angelangt, daß die Weiterführung nach Westend hinauf als abgeschnitten zu betrachten ist. Die Stadtverordneten haben einstimmig beschlossen, daß diese Weiterführung zu unterbleiben hat. Sie haben nicht vermocht, den Interessenten des Wilhelmsplatzes entgegen sich für die auf das allgemeine Interesse gerichteten weitergehenden Pläne zu erwärmen, vielmehr daran festgehalten, daß die Bahn in beschränkter Ausdehnung am Wilhelmsplatz, wohin die Gesellschaft vertraglich die Bahn zu bauen hat, tot laufen solle. Damit fällt die Weiterführung nach Westend aus technischen Gründen in sich zusammen, wie überhaupt jede weitere Ausdehnung des Unternehmens in der Charlottenburger Richtung damit ausgeschlossen erscheint. Der Verlauf dieser Angelegenheit hat jetzt den Bewohnern der südwestlichen Berliner Vororte Wilmersdorf, Schmargendorf einschließlich Grunewald willkommene Anregung gegeben, der Frage näher zu treten, wie der neu anzulegende Hohenzollerndamm und der Kurfürstendamm mit Schnellverkehrsmitteln in Gestalt von Hoch- oder Schwebebahnen zu versehen seien, weil man damit jetzt die bauliche Entwicklung von der Charlottenburger Richtung mehr auf das südwestliche Vorgelände Berlins hinüberzuziehen und so aus der in Charlottenburg beobachteten Verkehrspolitik Nutzen zu ziehen hofft.

— **Blankenburg-Quedlinburg.** Wie die B. B.-Ztg. erfährt, beantragt die braunschweigische Regierung beim Landtag, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft für den Bau der Bahn Blankenburg-Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale einen unverzinslichen, nur im Fall des Verkaufes der Halberstadt-Blankenburger Bahn rückzahlbaren Zuschuß von 150 000 ℳ zu gewähren. Die Gesamtkosten der Bahn sind auf rund 2 500 000 ℳ veranschlagt. Von den beteiligten Städten, Gemeinden usw. sind insgesamt 249 000 ℳ als verlorener Zuschuß und 351 000 ℳ in Aktien gezeichnet. Diese Aktien bleiben in den ersten zehn Jahren nach der Betriebseröffnung zinsfrei, nehmen von da ab unter besonderen Bestimmungen am Betriebsgewinn teil und werden nach weiteren zehn Jahren den übrigen Aktien gleichgestellt. Es ist zu erwarten, daß jetzt das seit langen Jahren geplante Bahnunternehmen zur Ausführung kommen wird.

— **Drahtlose Telegraphie auf der Militärbahn.** Wie die B. B.-Ztg. meldet, finden mit kriegsministerieller Genehmigung zur Zeit auf der Strecke Berlin-Zossen Versuche mit drahtloser Telegraphie System Professor Braun-Siemens & Halske statt, welche zum Zwecke haben, vom fahrenden Zuge aus in telegraphischen Verkehr mit den Stationen zu treten. Die Versuche haben äußerst befriedigende Ergebnisse geliefert.

— **Schlußzeit der Güterannahme.** Vom 2. d. M. an tritt, wie die Münchener Allg. Ztg. mitteilt, bei den bayerischen Staatsbahnen eine für die Geschäftswelt wichtige Neuerung in Kraft. Es werden die Güterhallen auf größeren Stationen genau um 6 Uhr Abends geschlossen und nach diesem Zeitpunkt keine Güter mehr angenommen, selbst wenn noch viele Fuhrwerke mit Stückgütern vor den Ladebühnen der Halle stehen. Es geschieht dies, weil viele Firmen die Gepflogenheit haben, meistens erst kurz vor 6 Uhr, also knapp vor dem Schluß der Geschäftszeit, mit den Fuhrwerken anzufahren; es dehnt sich dann das Abladen und die Verbringung der Stückgüter oft um eine Stunde länger aus und es muß dann

mit großer Hast gearbeitet werden, um die Fracht für die Nachtzüge zu verladen und abzufertigen. Stückgüter, die um 6 Uhr zum Teil schon von den Fuhrwerken abgeladen sind, werden noch angenommen, die anderen werden zurückgewiesen. Läßt der Eigentümer die Fuhrwerke mit den Gütern vor der Halle über Nacht stehen, um sie am nächsten Morgen abzuladen, so geschieht dies auf seine Haft und Gefahr. Auf kleineren Stationen am Lande werden Güter auch nach 6 Uhr Abends noch angenommen.

— **Nürnberg-Fürther (Ludwigs-) Bahn.** Die Bahn beförderte im vorigen Jahre 2 765 286 Personen; gegen das Jahr 1901 ist dies eine Mehrung von 111 773 Personen. Dem Bahnerneuerungsfonds werden in diesem Jahre 46 699 *M.* zugewendet, im Vorjahre 5652 *M.* Der Generalversammlung stehen noch 15 288 *M.* zur Verfügung, wovon 15 222 *M.* zur Bezahlung einer Dividende von 5 % (8,60 *M.*) für die Aktie von 100 fl. (im Vorjahre 4 %) verwendet werden sollen. Der Rest von 66 *M.* soll auch dem Bahnunternehmungsfonds zugewiesen werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist der württembergische Regierungsbaumeister Otto Kommerell in Straßburg zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor und der preußische Regierungsbaumeister Wilhelm Bergmann in Straßburg zum Eisenbahnbauinspektor ernannt worden.

Gestorben sind: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Paul Stoll in Hagen (Westfalen) und der Direktionsrat August Zangl bei der Eisenbahnbetriebsdirektion in Regensburg.

Österreich.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn ist im Sommer des verflossenen Jahres um Erhöhung ihrer Personentarife sowie der Gütertarife für einzelne Artikel (Kohle, Spiritus usw.) eingeschritten, indem sie geltend machte, daß der Ertrag des Hauptbahnunternehmens im Jahre 1901 200 Kr. für die Aktie nicht erreiche. Die Verwaltung berief sich überdies darauf, daß das Ergebnis des Jahres 1902 nach den bis zum Zeitpunkte des Ansuchens vorgelegenen Ziffern voraussichtlich noch ungünstiger sich gestalten werde, daß diese schlechten Betriebsergebnisse auf die von der Regierung gemäß den Konzessionsbestimmungen angeordneten Tarifherabsetzungen zurückzuführen seien und daß daher der Gesellschaft nach der Konzession der Anspruch auf eine Tariferhöhung zustehe, welche geeignet sei, den Ausfall gegenüber dem Bedarfe für eine Aktiendividende von 200 Kr. zu decken.

Das Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit den anderen zuständigen Zentralstellen der Gesellschaft vom 1. Oktober 1902 ab die erbetene Bewilligung zur Erhöhung der Personentarife auf das Ausmaß des bei den Staatsbahnen gültigen Tarifs erteilt, dagegen die Genehmigung zur Erhöhung der Gütertarife verweigert. Die Verwaltung der Nordbahn hat gegen diese Entscheidung im November 1902 bei dem Verwaltungsgerichtshofe die Beschwerde überreicht. Wie das Österr.-ungar. Eisenbahnblatt bemerkt, hielt man es in Fachkreisen nicht für völlig ausgeschlossen, daß der Verwaltungsgerichtshof sich mit Rücksicht auf die in der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Austragung von Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht vorweg als unzuständig erklären werde. Dieser Fall ist vorläufig nicht eingetreten, indem die Beschwerde der Nordbahn dem Eisenbahnministerium vor kurzem behufs Erstattung der Gegenschrift innerhalb der gesetzlichen Frist von 60 Tagen zugestellt wurde. Allerdings erscheint hiermit die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes in dieser Angelegenheit noch nicht anerkannt, da die Unzuständigkeit auch nach gepflogenem Schriftwechsel ausgesprochen werden kann.

— **Österreichische Nordwestbahn.** Die Verwaltung der Nordwestbahn hat vor kurzem eine Beschwerde gegen einen von dem Eisenbahnministerium dieser Gesellschaft und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn zugegangenen Auftrag bei dem Verwaltungsgerichtshofe überreicht. Es war nämlich der Gesellschaft im Dezember 1902 ein Erlaß zugegangen, in welchem der Auftrag erteilt wird, auch auf jenen Linien der Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, auf denen dies bisher nicht der Fall war, Zugschranken anzubringen, wobei betont wird, daß für die aus diesen Herstellungen erwachsenden Auslagen, was die garantierten Linien anbelangt, von der Gesellschaft die Staatsgarantie nicht in Anspruch genommen werden könne.

— **Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.** Zwischen der Regierung und der Verwaltung der vorgenannten Eisenbahn haben vor kurzem Besprechungen stattgefunden, welche sich auf die Deckung des Aufwandes für Investitionen beziehen, zu denen eine konzessionsmäßige Verpflichtung der Gesellschaft nicht besteht, die aber aus öffentlichen Interessen wünschenswert erscheinen. Es handelt sich hierbei um die Neuanschaffung von Fahrbetriebsmitteln behufs Förderung der Industrie sowie um die Sicherstellung der Geldmittel für den die Gesellschaft treffenden Anteil an den Kosten des Umbaues des Reichenberger Bahnhofes. Der derzeit in Betracht kommende Investitionsbedarf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn beläuft sich auf 6—8 000 000 Kronen.

— **Steyrtalbahn.** Die Verlängerung der Steyrtalbahnlinie Grünburg-Agonitz zum Anschlusse an die Kremstalbahn bezw. an die Pyhrnbahn bildet seit einiger Zeit den Gegenstand von Studien der Eisenbahnbaudirektion. Über die Art der Kostenbedeckung und die Beteiligung der Staatsverwaltung an derselben ist eine Entscheidung noch nicht erfolgt.

— **Der Motorwagen im Eisenbahnbetriebe.** Am 21. Januar d. J. ist mit einem in der Ringhofferschen Maschinenfabrik in Smichow erbauten Serpolletwagen, der eine Leistungsfähigkeit bis zu 45 PS hat und der für die Lokalbahn Jicin-Turnau bestimmt ist, eine Probefahrt auf der Strecke Smichow-Radolin unternommen worden.

— **Der Industrierat** hat in Angelegenheit der verkehrspolitischen Vereinbarungen mit Ungarn sowie mit jenen fremden Staaten, mit welchen Handelsverträge abgeschlossen werden, folgende Beschlüsse gefaßt: 1. In Erwägung, daß nach den Ergebnissen der Zwischenverkehrsstatistik Ungarn ein 2½ mal so großes Interesse an der Benutzung der österreichischen Eisenbahnen hat als Österreich an der Benutzung ungarischer Bahnen, daß ferner im Durchgangsverkehre, nach Werten gerechnet, Ungarn ein sechsmal so großes Interesse hat an der Benutzung österreichischer Eisenbahnen als Österreich an jener der ungarischen Bahnen, erheischt das Interesse der Reichsratsländer eine möglichst geringe tarifarische Bindung gegenüber Ungarn, welche über den Umfang der Art. 15 und 16 und der Bestimmungen des Schlußprotokolls zum Handelsvertrage mit Deutschland keinesfalls hinausgeht. 2. Die vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Handelsministerium erlassene Verordnung vom 22. September 1899 über das Eisenbahnwesen, insbesondere der § 2 derselben ist unbedingt aufzuheben, zumal diese eine Tarifbindung lediglich zum Nachteil der österreichischen Volkswirtschaft bedeutet. 3. Die volle Machtbefugnis auf eisenbahntarifarischem Gebiete kann österreichischerseits nur dann wirksam ausgeübt werden, wenn die großen Eisenbahnarterien sich ähnlich wie in den Nachbarländern im Staatsbesitze befinden, wie dies seitens des Industrierats in dem Beschlusse vom 7. Mai 1901, betreffend die Trennung der gemeinsamen Bahnnetze und die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung in Österreich, bereits nachdrücklich empfohlen wurde. Jede Verzögerung in dieser Richtung schwächt die Stellung Österreichs.

— **Eisenbahn- und Hafenanlagen in Triest.** Wie bereits in Nr 6 S. 81 d. Ztg. in Kürze mitgeteilt, wird an der Feststellung eines Gesamtplans für die Ausgestaltung der Staatsbahnanlagen in Triest (St. Andrä) sowie der Freihafenanlagen gearbeitet. Die jetzigen Anlagen reichen kaum für die Bedürfnisse des dermaligen Verkehrs aus, und ist nicht daran zu denken, mit diesen Anlagen auch den Verkehr zu bewältigen, welcher nach Eröffnung der im Bau begriffenen Linien nach Triest hinzukommen wird. Der gesetzliche Vollendungstermin für die hauptsächlich dem Inlandverkehr dienenden Linien Klagenfurt und Villach-Triest fällt in das Jahr 1905, während die Tauernbahn, durch welche der süddeutsche Verkehr nach Triest gezogen werden soll, Ende 1908 zur Eröffnung gelangen wird. Im Falle der Durchführung des aufgestellten Bauplans für die Triester Anlagen würden die nutzbaren Flächen der Uferplätze, Hangars und Magazine auf mehr als den doppelten Umfang der bisherigen Anlagen vergrößert werden. Die neuen Anlagen, welche einen ganz außerordentlich großen Kostenaufwand erfordern werden, sollen bis zum Jahre 1915 gänzlich fertiggestellt sein. Die einzelnen Bauzeiten sind unter Berücksichtigung der Bedürfnisse festgestellt, welche sich aus der Eröffnung der neuen Bahnlinien ergeben.

— **Der wirtschaftliche Ausgleich zwischen Österreich und Ungarn.** Die einschlägigen Gesetzvorlagen sind im österreichischen und ungarischen Abgeordnetenhause am 28. Januar d. J. überreicht worden. Auf das Eisenbahnwesen beziehen sich vor allem die Artikel 8 und 9 des vereinbarten Zoll- und Handelsbündnisses. Diese Artikel entsprechen den durch Verordnung des österreichischen Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium am 22. September 1899 erlassenen Bestimmungen. Artikel 8 und 9 des neuen Zoll- und Handelsbündnisses lauten:

„Artikel 8. Die Hauptbahnen in beiden Staaten sollen, insoweit als es militärische oder allgemeine Verkehrsinteressen erfordern, nach gleichen Grundsätzen gebaut, betrieben und verwaltet werden. Insbesondere sollen die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vorschriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre, über den Transport explosiver Gegenstände, dann das Eisenbahn-Betriebsreglement in beiden Staaten sowie für den Wechselverkehr zwischen denselben unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert sein werden. Eine derartige Abänderung wird hinsichtlich des Eisenbahn-Betriebsreglements namentlich für den Fall solcher legislatorischer Maßnahmen, welche die Grundsätze des Transportrechtes berühren, gegenseitig vorbehalten. Auch ist darauf hinzuwirken, daß die bestehende, insbesondere durch den gemeinsamen Tarifteil I für den Güterverkehr zum Ausdrucke gelangte Übereinstimmung der Tarifbestimmungen und der Güterklassifikation von den Bahnverwaltungen tunlichst aufrecht erhalten und weiter entwickelt werde.

Die Regelung des Baues und Betriebes von Bahnen niederer Ordnung (Lokalbahnen, Kleinbahnen usw.) bleibt, insofern derartige Bahnen die Grenzen des Staates nicht überschreiten, jedem der beiden Staaten selbständig vorbehalten.

Das zwischen den beiden Regierungen abgeschlossene provisorische Übereinkommen in betreff der Eisenbahnen d.d. Ofen, 21. August/Wien, 29. Juli 1868 soll den seither geänderten Verhältnissen entsprechend einer einvernehmlichen Revision unterzogen werden.

Artikel 9. Die beiderseitigen Staatsbahnen sind verpflichtet, für den über die Linien ihres Netzes nach dem Auslande transitierenden Güterverkehr des anderen Staats in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen. Für solche direkte Tarife sollen für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses hinsichtlich jener Artikel und Relationen, für welche derzeit ermäßigte Anteile gegenüber dem normalen Tarife auf der betreffenden Strecke zur Tarifbildung gewährt werden, diese Anteile die Maximalanteile bilden. Die ermäßigten Anteile bezw. die betreffenden Artikel und Relationen sind im Einvernehmen zwischen den beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen — vorbehaltlich der Genehmigung durch die Ressortministerien — festzustellen. Geheime Tarifsätze bleiben auch weiterhin ausgeschlossen. Im übrigen finden die im Schlußprotokoll zum Artikel 15 des Handels- und Zollvertrags vom 6. Dezember 1891 zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Deutschen Reich enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr beider Staaten volle Anwendung. Die für den Transit der Provenienzen des Auslands auf den Staatsbahnlinien des einen Staats der Monarchie gewährten Tarifermäßigungen und Nachlässe dürfen den gleichen Erzeugnissen des anderen Staats auf der nach derselben Grenzstation zur Benutzung gelangenden Staatsbahnstrecke nicht vorenthalten werden, und ist der für die ausländische Provenienz nach der ganzen Länge der befahrenen Staatsbahnstrecke durchschnittlich ermittelte Einheitssatz dem Durchzugsverkehr des anderen Staats zur Verfügung zu stellen.

Vorstehende Bestimmungen finden keine Anwendung auf solche Tarifmaßnahmen der österreichischen Staatsbahnen, welche hinsichtlich der zwischen den Grenzstationen Nowosielitza in der Bukowina und Moldau in Böhmen (diese Stationen inbegriffen) gelegenen Staatsbahnlinien getroffen werden, um Transporte russischer Provenienz im Transit nach Norddeutschland für die österreichischen Bahnwege zu gewinnen.

Sollte jedoch der Exportverkehr Ungarns nach Norddeutschland in jenen Artikeln, für welche diese Begünstigungen gewährt werden, es erheischen, so werden die beiden Regierungen in der Richtung in Verhandlung treten, daß auch in diesen Relationen die Transportbegünstigungen bezw. Einheitssätze für den Transport der gleichartigen Artikel ungarischer Provenienz jenen der fremden Transporte gleichgestellt werden."

Wir behalten uns vor, auf die interessante Begründung der in Rede stehenden Gesetzvorlage hinsichtlich der das Eisenbahnwesen betreffenden Bestimmungen noch zurückzukommen.

Ungarn.

— **Aufhebung der ungarischen Transportsteuer im Schiffahrtsverkehr.** Im Zusammenhange mit den Gesetzvorlagen über den österreichisch-ungarischen Ausgleich ist dem ungarischen Abgeordnetenhause eine Gesetzvorlage über die Aufhebung der Transportsteuer für den Dampfschiffahrtsverkehr zugegangen. In der Begründung dieser Vorlage wird angeführt, daß die ungarische Regierung mit der österreichischen die Vereinbarung getroffen habe, daß die Transportsteuer aufgehoben werde, falls Österreich den ungarischen Staatspapieren in bezug auf die Rentensteuer die gleiche Behandlung wie den österreichischen Staatspapieren zusichere. Ferner wird hervorgehoben, daß die Frachtraten und der Schiffbetrieb infolge des Wettbewerbs so niedrig seien, daß die Überwälzung der Transportsteuer auf die Reisenden und Verfrachter nicht möglich sei. Finanziell biete die Aufhebung der Steuer im Schiffahrtsverkehr keine großen Schwierigkeiten, weil von der jährlichen Einnahme von 20 300 000 Kr. nur rund 600 000 Kr. auf Wasserfrachten, der Rest auf den Eisenbahnverkehr entfalle. (Für letzteren bleibt die ungarische Transportsteuer in Kraft.)

Niederlande.

— **Allgemeiner Streik bei den Eisenbahnen und Verkehrsanstalten in Amsterdam.** Wir müssen unsere Leser wegen der Nachrichten hierüber auf die Tageszeitungen verweisen. Bis zum 31. Januar d. J. war die Lage folgende: Aus bis jetzt noch nicht völlig aufgeklärten, ziemlich verwickelt liegenden Ursachen streikten zunächst die Arbeiter der Schiffsverfrachter. Ihnen folgten am 30. Januar die Arbeiter, Lokomotivführer und Heizer der Gesellschaft für den Betrieb der Staatsbahnen auf deren Bahnhöfen in Amsterdam. Der Eisenbahnbetrieb ruhte daher am 31. Januar in Amsterdam selbst und auf der Strecke nach Utrecht vollständig; auch auf den Bahnhöfen der Holländischen Eisenbahngesellschaft in Amsterdam ruhte der Verkehr; auch in Rotterdam waren die Bediensteten dieser Gesellschaft in den Ausstand getreten, sodaß nunmehr nach einem Beschluß der Direktoren beider das Eisenbahnsystem Hollands beherrschenden Gesellschaften der Eisenbahnverkehr im ganzen Lande vollständig eingestellt war. Seele des Streiks sind die der „Nationalen Föderation" angeschlossenen Organisationen der Transportarbeiter.

Während am 31. Januar auf den Stationen der Staatseisenbahngesellschaft überall keine Güter für Amsterdam angenommen wurden und auch die auswärtigen Verwaltungen um ähnliche Weisungen ersucht wurden, ist dann am 1. d. M. schließlich eine Einigung zustande gekommen. Die Direktionen der beiden Gesellschaften haben nach den eingelaufenen Telegrammen in letzter Stunde sich damit einverstanden erklärt, daß für die von den Arbeitern boykottierten Schiffahrtsgesellschaften keine Güter verladen werden sollten. Damit war die Hauptursache des Streiks beseitigt, und nach einem Telegramm der Frankf. Ztg. vom 31. Januar Abends war anzunehmen, daß schon am Sonntag alle Züge der Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft wieder laufen würden. Nach einem weiteren Telegramm vom 1. d. M. früh ist der Streik vollkommen aufgehoben. Danach hätte dieser Streik mit einem Sieg der Arbeiter geendet. Der Dockarbeiterstreik und der Streik bei der Schiffahrtsgesellschaft „Nederland" dauerte jedoch fort. Auch dieser ist nach einem Drahtbericht vom 2. d. M. beendet.

Übrige europäische Länder.

— **Belgisches Eisenbahnbudget.** Der Bericht des Abgeordneten Renkin über das Eisenbahnbudget ist der Kammer übergeben worden. Er behandelt hauptsächlich die Rechnungsführung und die wirkliche Ergiebigkeit der Eisenbahn. Die Rechnungsführung wird kritisiert, weil sie auf angenommenen Regeln begründet sei, welche die Betriebsergebnisse nach günstiger Richtung übertrieben, da man dem Budget der öffentlichen Schuld gewisse Lasten aufbürde, die im Eisenbahnbudget enthalten sein müßten. Die Einnahmen halten sich auf ihrer Höhe, die Ausgaben aber wachsen und vermindern von Jahr zu Jahr die Rente des Kapitals.

— **Direkte Eisenbahnlinie Antwerpen-Brüssel.** Der belgische Eisenbahnminister Libaert hat auf eine Anfrage im Parlament geantwortet, er verstehe nicht, wie man annehmen könne, die Regierung habe darauf verzichtet, eine direkte Linie für den Personenverkehr zwischen Antwerpen-Süd und Brüssel zu errichten. Die entsprechenden Studien und Arbeiten betreffs der Strecke Antwerpen-Süd nach Mecheln und Muysen und in ihrer Fortsetzung von Muysen nach Schaerbeck gingen regelmäßig weiter. Auch seien die Arbeiten schon in Angriff genommen, namentlich zwischen Vilvorde und Mecheln. Die gegenwärtige Linie Antwerpen-Mecheln und die künftige Linie Antwerpen-Muysen würden beide der Beförderung von Reisenden und Gütern dienen. Letztere werde in Anschluß gebracht an die gegenwärtige Linie Mecheln - Brüssel-Nord, die ausschließlich der Beförderung von Reisenden dienen werde, während die Linie Muysen-Schaerbeck-Hal ausschließlich dem Güterverkehr überlassen bliebe. Antwerpen-Süd würde also für den Personenverkehr direkt mit Brüssel-Nord verbunden.

— **Güterzufuhr durch Kraftfahrzeuge in Belgien.** Da die Versuche der Überführung kleinerer Frachtstücke durch

Motorwagen in die Wohnung gute Ergebnisse gehabt haben, hat die Zentralverwaltung eine Anzahl durch Elektrizität betriebener Wagen in Bestellung gegeben. Jeder „Kamion“ wird mit einem kleinen durch den Motor betriebenen Kran versehen zur Entladung der schwereren Stücke. Sobald der neue Dienst eingerichtet ist, sollen zwei Rundfahrten statt einer täglich im Brüsseler Sammelbezirk stattfinden.

— **Pariser Stadtbahn.** Mit dem Beginn dieser Woche ist der größere Teil der Linie 2 der „Métropolitain“, die vom Stern zur Place de la Nation führt, bis Bagnolet mit sieben Stationen dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** Nach der jetzt dem eidgenössischen Parlament vorgelegten Abrechnung der verstaatlichten „Vereinigten Schweizerbahnen“ beträgt für 1901 der Aktivüberschuß 778 691 Fr.; er wird zur Abschreibung auf die Kursverluste der ausgegebenen 3,5 prozentigen Bundesbahnobligationen von 1899 verwendet.

— **Kilometerhefte in der Schweiz.** Zu den Gerüchten über Einführung von Kilometerheften wird aus Bern halbamtlich mitgeteilt, wahr sei, daß die Frage an maßgebender Stelle studiert wird, aber Tatsache, daß sich der Meinung tariftechnische Schwierigkeiten entgegenstellen, deren Lösung nicht unmittelbar bevorstehe.

— **Altersgrenze für Kinderfahrpreise auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Bundesrat hat nunmehr die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen ermächtigt, die Altersgrenze der Kinder, welche zur Fahrt für die Hälfte des Preises berechtigt, auf 12 Jahre festzulegen. Die Vergünstigung wird also in der Schweiz 2 Jahre länger gewährt, als in Deutschland.

— **Eine Verschmelzung der drei größten britischen Lokomotivenfabriken** hat sich soeben in Glasgow vollzogen. Nach der B. B.-Ztg. sind die Firmen Neilson, Reid & Cy, Dubs & Cy, endlich Sharp, Stewart & Cy, sämtlich in Glasgow, beteiligt. Diese drei Firmen erzeugen 60 % aller englischen zum Verkauf gelangenden Lokomotiven; von den auf Eisenbahnwerkstätten erzeugten Lokomotiven zum eigenen Gebrauch ist hierbei natürlich abgesehen. Im ganzen gibt es in England kaum ein Dutzend selbständiger Lokomotivenfabriken; zusammen bauen sie etwa 1500 Maschinen. Nur sieben Firmen aber geben sich mit Hauptlinienlokomotiven, deren jährliche Herstellung 1100 bis 1200 Stück beträgt, ab. Hiervon entfallen 700 auf die drei genannten Firmen; Neilson, Reid & Cy sind die größten Lokomotivenbauer in England. Die Firma wurde vor 65 Jahren gegründet und erzeugt jetzt 300 Lokomotiven im Jahre. Dubs & Cy sind 40 Jahre alt. Sharp, Stewand & Cy, ursprünglich Fabrikanten von Baumwollspinnmaschinen in Manchester, verlegten sich vor 60 Jahren auf Lokomotiven, übersiedelten vor 15 Jahren nach Glasgow und erwarben die Clyde Locomotive Company. Seit ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft zahlten sie steigende Dividenden, in den letzten 4 Jahren je 15 %. Das Gesamtkapital aller drei Firmen wird mit 2 000 000 £, also augenscheinlich nicht zu hoch, bewertet. Man verspricht sich von der Vereinigung große Ersparnisse bei dem Bau und beim Absatz sowie weit größere Befähigung zur Überwindung des ausländischen, namentlich des deutschen Wettbewerbs.

Fremde Weltteile.

— **Bau einer Bahn von Oruru nach Cochabamba.** Wie wir dem D. R.-Anz. entnehmen, ist von der bolivianischen Regierung dem französischen Unternehmer Reginald Emanuel eine Konzession für den Bau einer Bahn von Oruru nach Cochabamba und eventuell weiter bis zum Chimorefluß erteilt worden. Der Unternehmer hat seine Rechte einer zu gründenden Gesellschaft zu übertragen. Die Linie muß eine Spurweite von 1 m haben, soll als Staatsbahn angesehen werden und alle Rechte und Privilegien der übrigen Bahnen in Bolivien genießen. Die Regierung übernimmt die Bürgschaft für 6 % Zinsen auf das verausgabte Kapital und verpfändet zu dem Zweck die Zolleinnahmen von Antofagasta; außerdem weist das Departement Cochabamba die für die Instandhaltung der Fahrstraße von Oruru nach Cochabamba ausgeworfenen 10 000 Bol. jährlich und den Ertrag einer Transportsteuer von 70 Cents auf jeden Quintal zur Deckung der Garantie an. Für jede Legua der Bahnstrecke (1 Legua = etwa 5,5 km) wird dem Unternehmer ein Quadratlegua unbebauten Landes zu Kolonisationszwecken als freies Eigentum übergeben. Die Lage dieser Ländereien soll nach Fertigstellung der Bahn durch Übereinkunft zwischen der Regierung und dem Unternehmer bestimmt werden. Ist die Bahn im Betrieb, so soll die Regierung 25 % und die Gesellschaft 75 % der Reineinnahmen erhalten. Die Bahntarife bedürfen der Genehmigung der Regierung; die Konzession wird auf 60 Jahre, vom Tage ihrer Erteilung an gerechnet, gewährt. Nach dem Ablauf der Konzession fällt die Bahn mit allem Zubehör in das Eigentum des Staats ohne irgend welche Entschädigung an die Gesellschaft. Für Streitigkeiten aus dem Vertrag wird ein Schiedsverfahren vorgesehen.

Berichtigung.

In dem in Nr 9 abgedruckten Aufsatz „Die neuen Personentarife der österreichischen Eisenbahnen“ befinden sich zwei sinnentstellende Druckfehler. Es muß auf S. 117 linke Spalte in Zeile 10 von oben heißen: „2 h für je angefangene 100 **h**“ statt für je 100 km und auf S. 199 rechte Spalte in Zeile 9 von oben: „österreichische und **ausländische** Hauptbahnen“ statt österreichische und ungarische.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Rekonstruktion einer Brücke wurde in der Strecke Nepolokoutz-Berbestie der Lokalbahn Nepolokoutz-Wiznitz am 25. Januar 1903 der Güterverkehr auf zirka 14 Tage eingestellt.

Wien, am 28. Januar 1903. (247)

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 2b und 4 des Vereinswagenübereinkommens bringen wir zur öffentlichen Kenntnis, daß infolge von Arbeitsverweigerung, welche mit dem heutigen Tage beendet ist, fremde Wagen längere Zeit auf unseren Linien verweilen mußten.

Amsterdam, am 2. Februar 1903. (248)

2. Güterverkehr.

An Stelle der im Binnentarife der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn für den Güter- und Tierverkehr enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr unserer Stationen Braunschweig N. und Gliesmarode B. L. E. mit den Stationen der Braunschweig-Schöninger Bahn treten mit dem 1. Februar d. J. anderweite, zum Teil ermäßigte Frachtsätze im mitteldeutschen Privatbahngütertarif in Kraft. Soweit in einzelnen Stationsverbindungen geringe Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 1. April d. J. bestehen. (249)

Die Direktion
der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn.

Die im sächsisch-preußisch-südfranzösischen Gütertarife vom 1. Juni 1900 und im Nachtrag I hierzu enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 31 werden mit sofortiger Gültigkeit auch bei Beförderung der im Warenverzeichnisse diesem Ausnahmetarif zugewiesenen Artikel mit der Herkunft von oder der Bestimmung nach Bordeaux im Verkehre über Hof-Lindau-Genf angewendet.

Dresden, den 2. Februar 1903. (250)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Übergangstarif mit der Kleinbahn Breslau-Trebnitz-Prausnitz.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar d. J. werden für Holz des Spezialtarifs II und des Rohstofftarifs, für sämtliche Düngemittel, für Erden, Ton, Kartoffeln und Rüben, wie im Rohstofftarif genannt, für Steinkohlen, Koks, Briketts, Torfstreu, Torfmull und Wegebaustoffe, wie im Ausnahmetarif 5 genannt, in Ladungen von 10 t die Frachtsätze der Station Rosenthal im Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Breslau-Trebnitz-Prausnitz um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Diese Frachterleichterung kommt im Gruppentarif II und in den Wechseltarifen der Gruppe II mit den Gruppen I, III, IV und V zur Einführung.

Breslau, den 28. Januar 1903. (251)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil V, Abteilung A. Ausnahmetarif 7 für Getreide usw.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1903 werden für die Stationen Meschtscherino,

Dolgorukowo und Terbuny der russischen Südostbahnen ermäßigte Frachtsätze bis Sosnowice eingeführt.

Die neuen Frachtsätze sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 29. Januar 1903. (252)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. Februar d. J. tritt der Tarifnachtrag 13 in Kraft. Derselbe enthält außer den im Verfügungswege eingeführten und veröffentlichten Tarifmaßnahmen Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Änderung von Stationsnamen, Einbeziehung der bayerischen Stationen Bellenberg, Heising, Seulbitz und Straß=Moos, besondere Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs II zwischen Eisenstein und mehreren nördlichen Verbandsstationen, Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) bezüglich des Artikels Dünger und Einführung eines Ausnahmetarifsatzes für Gießereiroheisen von Amberg nach Markranstädt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen sowie Auskunftsbureaus. Bei den ersteren ist der Nachtrag auch zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück erhältlich.

Magdeburg, den 30. Januar 1903. (253)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
und namens der beteiligten Verwaltungen.

In den Gruppenwechseltarifen I, II/V und III/V wird mit Gültigkeit vom 15. März d. J. als besondere Bestimmung zu § 58 E.-V.-O. aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden.“

Diese Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Magdeburg, den 31. Januar 1903. (254)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil III, Heft Nr 2 vom 1. April 1902.
(Ausnahmetarif für Getreide etc. im Verkehr mit Ungarn.)

Ab 15. Februar 1903 wird die Station Székelyfalu=Burszentgyörgy der k. ungarischen Staatseisenbahnen in den Abschnitt I des Tarifes (Getreide etc.) mit den um 0,08 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen für Nagy=Lévard einbezogen.

In die Einlagerungstabelle wird Székelyfalu=Burszentgyörgy mit der Gruppennummer I aufgenommen.

München, den 29. Januar 1903. (255)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.

Verkehr über Elsaß-Lothringen.

Am 1. Februar d. J. tritt zum Teil II A, Heft 7 der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren im Verkehr von einigen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld und von Stationen der Eisern-Siegener Bahn.

Der gleichnamige Nachtrag vom 1. September v. J. tritt hierdurch außer Kraft.

Exemplare können von unserer Drucksachenkontrolle unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 28. Januar 1903. (256)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Oberschlesisch-österreichisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft II.

Am 1. April d. J. werden die direkten Frachtsätze mit Station Villány der königlich ungarischen Staatseisenbahnen aufgehoben.

Kattowitz, den 24. Januar 1903. (257)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - mitteldeutscher Verkehr und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Februar 1903 treten für Rohbraunkohle, Braunkohlenbriketts (Darrsteine, Naßpreßsteine) in Sendungen von mindestens 20 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, von den Versandstationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg sowie der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach Station Lüneburg des Direktionsbezirks Hannover, Ausnahmefrachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren ist.

Hannover, den 27. Januar 1903. (258)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).

Am 1. Februar d. J. tritt mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde die nachstehende Zusatzbestimmung zu § 58 der Eisenbahnverkehrsordnung in Kraft:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden.“

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. Ziffer 3 der Anwendungsbedingungen des Seehafenausnahmetarifs E (Eisen und Stahl) in folgender Weise geändert:

„Die Ausnahmesätze, deren Anwendung nicht an die Bedingung der überseeischen Ausfuhr der Sendungen geknüpft ist, gelten

a) in der Richtung nach den Hafenstationen nur für Sendungen, die auf ihnen entladen und mit Landfuhrwerk oder zu Schiff, oder
von Kiel mit der Kleinbahn Kiel-Schönberg abgefahren, oder
in Wilhelmsburg nach Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn,
in Altona nach Stationen in Dänemark, Schweden und Norwegen,
in Kiel oder Flensburg nach Stationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn
umexpediert werden;

b) in der Richtung von den Hafenstationen nur insoweit, als sie in den nachstehenden Tariftabellen durch ein × für Sendungen in dieser Richtung anwendbar besonders bezeichnet sind, und nur für Sendungen, die zur Verladung daselbst
mit Landfuhrwerk oder zu Schiff oder in Kiel mit der Kleinbahn Kiel-Schönberg angefahren oder
in Wilhelmsburg von Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn,
in Altona von Stationen in Dänemark, Schweden und Norwegen,
in Kiel oder Flensburg von Stationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn
zur Umexpedition eingehen.“

Cassel, den 22. Januar 1903. (259)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 1. Februar d. J. ab wird im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Warenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)“ geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger“.

Hannover, den 29. Januar 1903. (260)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch- südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Kray Süd des Bezirks Essen in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl usw. der Spezialtarife I und II) nach Mülhausen Nord und Mülhausen=Wanne aufgenommen.

Cöln, den 30. Januar 1903. (261)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Vom 1. Februar d. J. ab werden die Stationen Blankenstein (Ruhr), Ratingen Ost, Unterlind und Schaffhausen Bad. B. in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstationen einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 29. Januar 1903. (262)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch - schweizerischer Güterverkehr.

Die vom 20. Dezember v. J. an gültigen Frachtsätze für kalzinierte Soda ab Wyhlen nach Genf loco und Genf transit (für Sendungen nach Chêne=Bourg) sind vom 4. Februar l. J. ab anwendbar für Soda, wie in der deutsch-schweizerischen Güterklassifikation als unter den Spezialtarif I fallend aufgeführt.

Karlsruhe, den 30. Januar 1903. (263)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr über Elsaß-Lothringen.)

Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff vom 1. Dezember 1902.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. an wird die Station Grafenau der

bayerischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif einbezogen.
Über die Höhe der Frachtsätze erteilt die Station Auskunft.
Straßburg, den 29. Januar 1903. (264)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 werden die bayerischen Stationen Weißenstadt und Zell in Oberfranken in den allgemeinen Klassentarif aufgenommen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienstesstellen Auskunft.
München, den 30. Januar 1903. (265)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Die Station Aspach der Reichseisenbahnen wird vom 1. Februar 1903 ab in die Hefte 1—4 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Verkehr mit Pfalz, St. Johann=Saarbrücken, Main-Neckarbahn und Baden) aufgenommen. Bis auf weiteres werden der Frachtberechnung die um 5 km erhöhten Entfernungen der Station Sennheim zugrunde gelegt.
Straßburg, den 26. Januar 1903. (266)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gütertarif Elberfeld/Essen (Gruppe VII).
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Grevenbrück in den Ausnahmetarif 9 S des Gütertarifs Elberfeld/Essen (Gruppe VII) als Versandstation aufgenommen.
Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Elberfeld, den 29. Januar 1903. (267)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Die auf Seite 45 des Nachtrags V zum Tarifheft 4a enthaltene Schnittentfernung Hamburg H.-Oschersleben ist mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. in 262 km abzuändern.
Erfurt, den 30. Januar 1903. (268)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 wird der Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flußschiffen (S. 87 des Tarifs) mit den darin angegebenen Bedingungen und Frachtsätzen auch auf den Versand von Regensburg nach Kastel Ort und Kastel Hafen ausgedehnt.
München, den 27. Januar 1903. (269)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar d. J. tritt ein Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge im Versande von den Stationen der Altona-Kaltenkirchener, der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Mecklenburgischen Staats-, der Neubrandenburg-Friedländer, der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, der Prignitzer, der Wittenberge-Perleberger, der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker und der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn nach den Sammellagerstationen Dülmen (Staatsbhf.), Ermelinghoff, Greven, Haltern in Westf., Hervest=Dorsten, Münster in Westf., Peddenberg und Schermbeck des Direktionsbezirks Münster sowie Gütersloh und Neubeckum des Direktionsbezirks Hannover in Höhe der Frachtsätze des Rohstofftarifs in Kraft.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Hannover, den 29. Januar 1903. (270)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.
Vom 1. Februar d. J. ab gelten die z. Z. nur für Sendungen nach Konstantinopel und Salonik zur Anwendung kommenden Ausnahmesätze für Alkohol, Spiritus und Weingeist (Ausnahmetarif 11) auch für Sendungen nach den Binnenstationen der Balkanbahnen. Es sind daher in der Schnitttariftabelle, Abteilung A auf den Seiten 239 und 240 des Tarifs die Frachtsätze unter B zu streichen und im Kopfe an Stelle von „C. Im Verkehre nach Constantinople und Salonique“ zu setzen: B. Auf Seite 241 sind die Frachtsätze unter C zu streichen, desgleichen auf Seite 238 der Text unter „Serie C“.
Breslau, den 28. Januar 1903. (271)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Militärbahn-Staatsbahnverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15 März d. J. ab wird in den Gruppentarif III und in den Militärbahn-Staatsbahnverkehr folgende Vorschrift als besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen:
„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden.“
Die zusätzliche Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.
Berlin, den 27. Januar 1903. (272)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Im Tarif für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900 wird auf Seite 206 der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr 30 g Meißen-Alt=Münsterol von 428 auf 518 Cts. für 100 kg und auf Seite 14 des Nachtrags I zum erwähnten Tarife der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 30 g Meißen-Genf von 501 auf 591 Cts. für 100 kg berichtigt.
Dresden, am 30. Januar 1903. (273)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarife Teil III, Hefte 1, 3 und 4 vom 1. Februar 1898 und Teil III, Heft 2 vom 20. August 1902.
Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, werden die Stationen Bern=Weißenbühl und Groß=Wabern der Gürbethalbahn in die Serie 1 der obenbezeichneten Tarife einbezogen.
Die direkten Frachtsätze ergeben sich im Verkehre mit Bern=Weißenbühl durch Anstoß von einem Centime und im Verkehre mit Groß=Wabern durch Anstoß von zwei Centimes für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Bern.
Die Stationen Bern=Weißenbühl und Groß=Wabern rangieren in die Reexpeditionsgruppe VIII.
Wien, am 26. Januar 1903. (274)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Österreich.
(Frachtermäßigung für Wolle etc.)
Die im Verbandsgütertarife Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 auf den Seiten 115 bis 119 für Wolle (Schafwolle) etc. und für Abfälle, wollene, etc. des Ausnahmetarifes 7 (A und B) für den Verkehr zwischen Prag (B. N. B, Ö. N. W. B. und St. E. G.) einerseits und den im Tarife angeführten deutschen Hafenstationen anderseits vorgesehenen ermäßigten Frachtsätze werden für die Zeit vom 15. Februar 1903 bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1903 auch für den Verkehr zwischen den Stationen Lieben (Ö. N. W. B. und St. E. G.) sowie Vysocan (B. N. B.) und Wysocan (Ö. N. W. B.) einerseits und den obenbezeichneten Hafenstationen anderseits gewährt.
Die Anwendung der Frachtsätze erfolgt im Kartierungswege.
Wien, am 28. Januar 1903. (275)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900.
Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 wird die Station Hirt der k. k. österr. Staatsbahnen in die Serie 7 des Ausnahmetarifes Nr XI mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach oder von	von oder nach Hirt — Centimes für 100 kg
Bregenz transit*)	174
Buchs transit*)	172
St. Margrethen transit*)	176
Basel (S. B. B. und Bad. B.)	273
Basel=St. Johann	273
Konstanz (S. B. B. und Bad. B.)	207
Romanshorn	194
St. Gallen	208
Winterthur	244

Wien, am 24. Januar 1903. (276)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrußland.
Verlängerung der Reexpeditionsfrist für russischen Zucker.
Die im Elbeumschlagstarif für Südwestrußland vom 1. Oktober 1894 unter

II, 4 c) (siehe Nachtrag I, Seite 4) für Sendungen aus Rußland gewährte Reexpeditionsfrist von 42 Tagen wird unter Einhaltung der bisher gültigen sonstigen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 für Zuckersendungen aus Rußland auf 90 Tage verlängert.

Wien, am 29. Januar 1903. (277)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Brennmaterialien.

Gruppe I.
7 000 kg Holzkohlen,
11 000 „ Torfkohlen,
1 300 000 Stück Torf,
15 000 „ Reiserbesen,
3 000 „ Piassavabesen.

Gruppe II.
20 000 m Lampendocht,
80 kg Fadendocht,
250 „ Hanf,
20 000 Schachteln Streichhölzer.

Gruppe III.
1 500 kg gewöhnl. Bindfaden,
600 „ Plombenschnur,
3 500 „ Plomben.

Gruppe IV.
2 500 kg Uhrenöl zum Schmieren von Stellwerken,
45 000 Stück Lampenzylinder.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 14. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ — nicht in Briefmarken — für jede Gruppe von unserem Zentralbureau zu beziehen.

Münster i/W., 28. Januar 1903. (278)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 10 000 kg Graphit, 6550 kg Stearinlichten, 192 800 kg Schmierseife, 26 800 kg weißer Seife, 222 700 kg kalzinirter Soda, 140 500 kg Stärkegummi (Dextrin), 407 500 Schachteln Streichhölzer und 26 600 Büchsen Putzcreme für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch vor dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. März 1903.

Berlin, den 26. Januar 1903. (279)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von:
604,43 cbm eichenen Brückenschwellen und Bohlen,
341,67 „ kiefernen Bohlen,
4,00 „ buchenen Bohlen,
30,84 „ kiefernen kantigen Pfosten,
3175 Stück kiefernen runden, geschälten Pfosten
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von unserem Zentralbureau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von verschiedenen Hölzern“ bis zum Eröffnungstermin:

Dienstag, den 10. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist: 24. Februar 1903.

Mainz, den 23. Januar 1903. (280)

Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von rd. 83 000 m Lokomotiv-Siederöhren und 15 600 m Leitungsröhren sowie von 12 550 kg Kupferblech, 32 260 kg Stangenkupfer, 8930 kg Kupferröhren, 3400 kg Messingblech, ferner Kupfer- und Messingdraht und Rundmessing für 1903 soll für die Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 7 unseres Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von je 0,50 ℳ von unserem Rechnungsbureau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift müssen bis spätestens zu den Verdingungsterminen am 27. bezw. 28. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns eingereicht werden. Die Eröffnung derselben findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 27. bezw. 28. März 1903.

Kattowitz, den 28. Januar 1903. (281)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 1 100 000 kg Portlandzement für das Rechnungsjahr 1903 soll verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 17. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr 1, stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 17. März 1903 einschließlich.

Magdeburg, den 31. Januar 1903. (282)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von D. 14 400 m Packleinwand, 60 000 kg Heede, 40 500 kg Putzlappen, 5800 Stück Putztücher, 13 950 Stück Putzleder; E. 19 000 Stück gewöhnliche Piassavabesen, 5000 Stück Weichenbesen, 90 000 Stück Reiserbesen und 5700 kg Stuhlrohr für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Königsberg, Halle, Magdeburg und Stettin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. März 1903.

Berlin, den 28. Januar 1903. (283)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 140 400 kg Bleiweiß in 2 Losen, 16 300 kg Zinkweiß, 22 400 kg Bleimennige und 4550 kg Bleiglätte (Silberglätte) in je einem Lose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. März 1903, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W. 35**, Schöneberger Ufer 1—4, **Proben** bereits bis spätestens zum 24. Februar 1903 an Werkstätteninspektion Berlin 1 (am Markgrafendamm) einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau**, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,5 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. März 1903.

Berlin, den 29. Januar 1903. (284)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1903 für die Königlichen Eisenbahndirektionen zu **Altona, Cassel, Erfurt, Münster i/W. und Hannover**, und zwar:

A. 3920 Stück Zughaken, 225 Stück Zughakenführungen, 14 230 Stück Schraubenkupplungen, 7265 Stück Kupplungsspindeln, 1565 Stück Pufferkreuze, 8650 Stück Pufferstangen, 630 Stück Pufferteller, 1285 Stück Zugstangenmuffen,

B. 161 800 m Siederöhren, 14 220 m eiserne Röhren,

C. 7000 Stück Achslagerkasten, 107 700 Stück Stahlgußbremsklötze,

D. 185 000 kg Federstahl, 9300 Stück Spiralfedern.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 26. Februar d. J.
zu A. Vormittags 10 Uhr,
„ B. „ 11 „
„ C. „ 11½ „
„ D. „ 12 „.

Zuschlagsfrist bis 20. März 1903.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von
70 ₰ für Gruppe A.
50 „ „ „ B.
2 ℳ „ „ C.
80 ₰ „ „ D.
vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr **(nicht in Briefmarken)** einzusenden.

Hannover, den 31. Januar 1903. (285)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Offene Stellen.

Bei dem Bahnbau Herborn-Westerburg soll ein im Ingenieurfach bewanderter Bauassistent sofort eingestellt werden. Bewerber, welche eine größere Anzahl Semester auf einer technischen Hochschule studiert haben und eine mehrjährige Beschäftigung bei Eisenbahnbauten (insbesondere Tiefbauten) nachweisen, erhalten den Vorzug.

Angebote mit Lebenslauf und Zeugnisabschriften, sowie mit Gehaltsansprüchen sind längstens bis zum 12. Februar 1903 hierher einzureichen. (286)

Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 11. | 7. Februar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 4 des Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke bei.

Schnellentladung und Massenbeförderung.

Vom Oberbaurat **Hoffmann** in Dresden.

Die Statistik lehrt uns, daß ein Durchschnittsgüterwagen der Vereinsbahnen täglich nur etwa 3 Stunden, seine eigentliche Aufgabe erfüllend, auf dem Bahngleis rollt, während er den größten Teil der übrigen 21 Stunden seiner Be- und Entladung auf den Bahnhofsgleisen oder Privatgleisanlagen harren muß.

Wohl sind an vielen Stellen, namentlich an den Schiffshäfen, mehr oder weniger umfangreiche und leistungsfähige Krananlagen entstanden, um das Be- und Entladungsgeschäft zu fördern, und auch an Kohlen- und Erzgewinnungsorten sowie an Schiffsumschlagplätzen usw. sind zweckmäßige und teilweise großartige Einrichtungen anzutreffen, welche das Beladen der Eisenbahnwagen mit diesem Schüttgut bewirken, aber das Entladeverfahren für derartiges Gut hat sich seit dem Bestehen der Eisenbahnen nur sehr wenig fortschrittlich entwickelt.

Man findet zwar an Schiffsumschlagplätzen oder an sonstigen begrenzten Sammelplätzen, nach welchen Kohlen, Erze und dergl. Schüttwaren in großen Massen hinströmen, um in Schiffe oder auf Lagerplätze aus den Eisenbahnwagen ausgeschüttet zu werden, festliegende Ausladevorrichtungen verschiedenster Bauart, welche die Aufgabe haben, die Eisenbahnwagen durch Umkippen zu entleeren, aber es fehlt noch fast gänzlich an Einrichtungen, durch welche rasche Entladungen an beliebigen Stellen ausgedehnter Ladegleisanlagen bewirkt werden können. Die Handschippe bildet hier noch heute wie vor etwa 65 Jahren fast allgemein die alleinige Abladevorrichtung. Das Zurückbleiben des Abladeverfahrens gegenüber den fortgeschrittenen Beladungseinrichtungen mag darin begründet sein, daß das Beladungsgeschäft fast selbständig durch die Verfrachter an den Gewinnungsplätzen der zu verladenden Schüttwaren gefördert werden konnte, während die Schaffung zweckmäßiger Ausladeeinrichtungen der Mithilfe der Eisenbahnverwaltungen bedarf, weil diese letztgedachte Aufgabe nur durch gleichzeitige Veränderung der Eisenbahnwagen und der Gleisanlagen gelöst werden kann, abgesehen davon, daß sich das Abladegeschäft teilweise auf den Anlagen der Eisenbahnen abzuspielen hat.

Die Bauart der Wagen ist so zu gestalten, daß sie eine Ausschüttung der Ladung ermöglicht, während anderseits eine Gleisanlage beschafft werden muß, bei welcher das Ladegleis einen bestimmten Höhenunterschied gegen die Lagersohle der Schüttware aufweist, also ein Hochgleis ist, oder aber über ein Tieflager führt. Man hat also Schnellentladerwagen einzuführen und zugleich für Schnellentladungsgleise zu sorgen.

Von den Ausschüttungseinrichtungen an den Wagen selbst wird diejenige, welche im Abklappen der Wände oder des Bodens besteht, gegen diejenige des Kippens oder Verschiebens des Oberkastens vorzuziehen sein, weil bei ersterer das Bewegen schwerer Massen und daher die Anbringung, Bedienung und Unterhaltung besonderer Windewerke umgangen wird. Freilich nimmt bei erstgedachter Einrichtung der Wagenkasten eine mehr oder weniger trichterförmige Gestalt an, wodurch die Möglichkeit entfällt, den Schnellentlader auch noch zu anderen als Schüttgutladungen zu benutzen, aber Schnellentlader, welche in Großbetrieben oder da zur Anwendung kommen, wo regelmäßige Schüttwarebeförderung stattfindet, bedürfen nicht der allgemeinen Verwendungsfähigkeit. So werden trichterförmige Schnellentlader auf Bahnen mit regelmäßigem Kohlen- oder Erzverkehr in einer der Verkehrsstärke entsprechenden Anzahl anstandslose Verwendung finden können, weil der Rücklauf aus Zweckmäßigkeitsgründen meist leer erfolgt bezw. zur Beförderung einer anderen in entgegengesetzter Richtung regelmäßig verkehrenden Schüttware benutzt werden kann.

Auf Bahnen, welchen ein solcher regelmäßiger Schüttgutverkehr fehlt, oder welche durch die Kleinheit und Eigenart ihres Betriebes gezwungen sind, die etwa zu beschaffenden Schnellentlader auch für Nichtschüttgut zu benutzen, sind Trichterwagen nicht anwendbar. Solche Bahnen müssen zu einer Bauart greifen, bei welcher der Oberkasten zum Kippen oder ähnlichem Bewegen eingerichtet ist, wenn sie sich nicht in verwickelten Umwandlungsbauarten versuchen wollen.

Vorläufig wird es den Bahnen an geeigneten Schnellentladungsgleisen fehlen, um sofort mit einer großen Anzahl Schnellentladerwagen in den gedachten Verkehrsfortschritt eintreten zu können. Aber auch hier sind die als Empfänger auftretenden Privaten, namentlich die einsichtigsten und erfahrensten Industriellen, erfreulicherweise mit gutem Beispiele vorangeschritten. Es hält nicht schwer, Fabrikanlagen mit Hochgleisen oder Tieflagern aufzufinden, welche vollständig für die gedachte Selbstentladung passen und ihre Entstehung der Erkenntnis verdanken, daß es auch für die alte Schippenentladung von großem Vorteil ist, die Entladegleise einige Meter über die Lagersohle zu legen, weil ja nur bei solcher Lage eine möglichste Ausbreitung der Schüttmasse möglich wird und hierdurch sich die Kosten für Abladen und Aufschütten wesentlich vermindern.

Man wird die Anzahl der zu beschaffenden Wagen diesen aufgefundenen Verwendungsplätzen anzupassen und vorläufig von jeglichem Nutzen für die Bahn abzusehen, ja sogar den Schaden hinzunehmen haben, welchen der höhere Anschaffungspreis und das größere Taragewicht der Schnellentlader gegenüber den gewöhnlichen Kastenwagen bringt. Dagegen wird man vorläufig den Empfängern den durch ersparte Entladungskosten zu erzielenden Gewinn frei zu überlassen haben. Durch diesen Gewinn werden sich auch die übrigen Großverbraucher veranlaßt fühlen, nach und nach ihre Anlagen entsprechend einzurichten, d. h. für einen Höhenunterschied von einigen Metern zwischen Abladegleis und Lagersohle zu sorgen. Jedenfalls wird es sich zeigen, daß neue Anlagen — soweit es nur immer möglich ist — in dieser Weise ausgeführt werden, wenn die Bahnen die Einführung von Schnellentladern in Aussicht stellen.

Aber nicht allein die Privaten werden, von Wirtschaftlichkeitsgründen geleitet, die Anlagekosten aufwenden wollen, sondern auch die Bahnverwaltungen müssen sich, wenn sie die hier behandelte Fortschrittsangelegenheit fördern wollen, außer zur Beschaffung der Wagen auch zur Herstellung von geeigneten Ladegleisanlagen herbeilassen. Vor allen Dingen dürfte es zeitgemäß und notwendig sein, neu anzulegende Kohlenlagerplätze mit entsprechenden Hochgleisrosten zu versehen. Derartige fortschrittlich angelegte Kohlenplätze, welche ja auch für die gewöhnliche Schippenentladung viel brauchbarer sind, als solche mit in der Sohle liegenden Gleisen, und daher auch seither schon so hätten gestaltet werden sollen, könnten jedenfalls zu Preisen vermietet werden, welche die Anlagekosten reichlich decken. Auch sollten die Bahnverwaltungen nicht versäumen, ihre eigenen Kohlenverbrauchsanlagen, wie z. B. die Tenderbekohlungs-, Dampfkessel- oder sonstige Feuerungsanlagen, mit Hochgleiseinrichtung auszurüsten.

Ganz besonders für die Tenderbekohlung, welche Verrichtung bei den Bahnen keine geringe Rolle spielt, ist die Einführung der Schnell- und Selbstentladung von großer Wichtigkeit; denn, so lange nicht neben den Einrichtungen für die Bekohlung der Tender auch Einrichtungen getroffen werden, die Wagen, auf welchen die Kohlen anrollen, zu entkohlen, bleiben jene unvollkommen. Die großen Hunt'schen oder dergleichen Bekohlungsanlagen verfehlen meist dadurch ihre Wirtschaftlichkeit, weil sie nach jener Richtung hin unvollkommen sind.

Wenn nach und nach Schnellentlader in größerem Umfange eingeführt sein werden und der Betrieb so geleitet wird, daß die mit den Zügen ankommenden Schnellentlader in die Entladungsplätze verteilt, dort sofort entleert und ohne Verzug von der Rangierlokomotive wieder zurück nach den Zugbildungsgleisen gebracht werden können, dann wird die Zeit gekommen sein, in welcher durch bessere Ausnutzung der Wagen und durch Anteilnahme an der durch Wegfall der Ausladelöhne erzielten Ersparnis die Mehrkosten der Wagenbeschaffung reichlich aufgewogen werden. Der gedachte Fortschritt im Entladungswesen muß schließlich sowohl den Verfrachtern wie auch den Bahnverwaltungen selbst, also nach beiden Seiten hin Vorteil bringen und Geldgewinn eintragen.

Es sind schon früher von einzelnen Bahnen Schnellentlader mit abklappbarem Boden versuchsweise für Kohlenbeförderung eingeführt und Hochgleise dafür gebaut worden, ohne daß sich diese Versuche zu einer haltbaren Betriebsweise zu entwickeln und auszubreiten vermochten. Dies mag wohl daran gelegen haben, daß man darauf ausging, die Kohlen unmittelbar aus dem Eisenbahnwagen in darunter gestellte Straßenwagen zu entladen, sich also sofort mit dem Kleinempfänger einzulassen, anstatt die oben empfohlene Verbindung mit Großverbrauchern zu suchen und alsdann Schritt für Schritt das neue Verfahren auszubreiten.

Durch die Einführung der Schnellentlader kann auch die schon längst erstrebte Herbeiziehung von Wagen höheren Ladungsgewichts (25 bis 30 t) für Kohlen, Erze und dergleichen Massenbeförderung erleichtert werden, da die Großempfänger, wenn sie einmal die nötigen Einrichtungen zur Schnellentladung besitzen, sich leichter an die großen Ladungen gewöhnen lassen, ja sogar Vorteile darin finden werden. Den größeren Nutzen dürften jedoch die Bahnverwaltungen selbst aus der Einführung von Großladungswagen ziehen, weil durch die Ladungsvergrößerung das Taraverhältnis gebessert und der auf das Ladungsgewicht bezogene Anschaffungspreis herabgedrückt sowie die Länge der Züge und Aufstellungsgleise vermindert wird.

Wie der Schnellentlader die Einführung des Starkladers begünstigt, so wird auch umgekehrt die Einführung des letzteren diejenige des ersteren erleichtern, weil das Eigengewicht und der Anschaffungspreis der Schnellentlader bei der seitherigen Ladung von nur 10 oder 15 t unverhältnismäßig groß ausfällt. Vielleicht hat gerade dieser Zusammenhang, welcher zwischen den beiden fraglichen Neuerungen besteht, in Verbindung mit dem Umstande, daß es seither an befriedigenden Bauarten der Schnellentlader fehlte, die Einführung der Starklader zurückgehalten.

Es ist erfreulich, daß in letzter Zeit von verschiedenen Bahnen tatkräftig versucht wird, mit der seitherigen Massenbeförderung der Schüttware in den kleinen Kastenwagen sowie mit der seitherigen Schippenentleerung zu brechen und den beiden oben besprochenen fortschrittlichen Neuerungen Eingang zu verschaffen. Solche Anstrengungen dürften als höchst zeitgemäß anzusehen sein, da sie bereits in Amerika und auch in England zu großen Erfolgen geführt haben.

Die sächsischen Staatseisenbahnen haben ebenfalls begonnen, durch Beschaffung einer Anzahl Schnellentlader diese Ziele zu verfolgen, nachdem die versuchsweise Einführung solcher Wagen ergeben hatte, daß eine erhebliche Anzahl sächsischer Fabriken und sonstiger Kohlenverbrauchsstellen bereits für die seitherige Schippenentladung aus wirtschaftlichen Gründen Hochgleis- oder Tieflageranlagen benutzen sowie daß andere Kohlenverbraucher sich bereit erklärten, ihre Anlagen entsprechend zu ändern. Als Bauart für die Schnellentladerwagen wurde die Talbotsche Selbstentladerbauart, also ein Trichterwagen, gewählt, bei welchem sich die Ladung durch teilweises Abklappen der Seitenwände beliebig nach der einen oder der anderen Gleisseite ausschütten läßt. Vorläufig begnügte man sich mit zweiachsigen Wagen von 20 cbm Ladungsraum und 15 t Ladungsgewicht bei einer Wagentragkraft von 18 t.

Vielleicht können obige Betrachtungen dazu beitragen, die vorliegende Fortschrittsfrage einigermaßen zu klären und den Weg zu zeigen, auf welchem die Schwierigkeiten zu überwinden sind, die sich der Einführung der Schnellentladung sowie der Besserung der Massenbeförderung entgegenstellen. In dieser Beziehung möchte namentlich die Ermahnung Gehör finden, bei Neuanlagen die Frage der Schnellentladung möglichst zu berücksichtigen.

Die Streckenblockung in Baden.

Von A. Blum, Regierungsbaumeister in Heidelberg.

(Schluß aus Nr 10.)

B. c. Ergänzende Bestandteile der Streckenblockeinrichtung.

I. Die isolierte Schienenstrecke.

Die allgemeine Anordnung der Streckenblockeinrichtung würde nicht unter allen Umständen für sämtliche, insbesondere schwierige Betriebsverhältnisse sich eignen, wenn ihr nicht durch einzelne Hilfsmittel die Eigenschaft weitgehender Verwendbarkeit verliehen würde.

Ein solches Hilfsmittel ist vor allem der Schienendurchbiegungskontakt. Dieser dient bekanntlich dazu, die Auslösung des Sperrfeldes und somit die elektrische

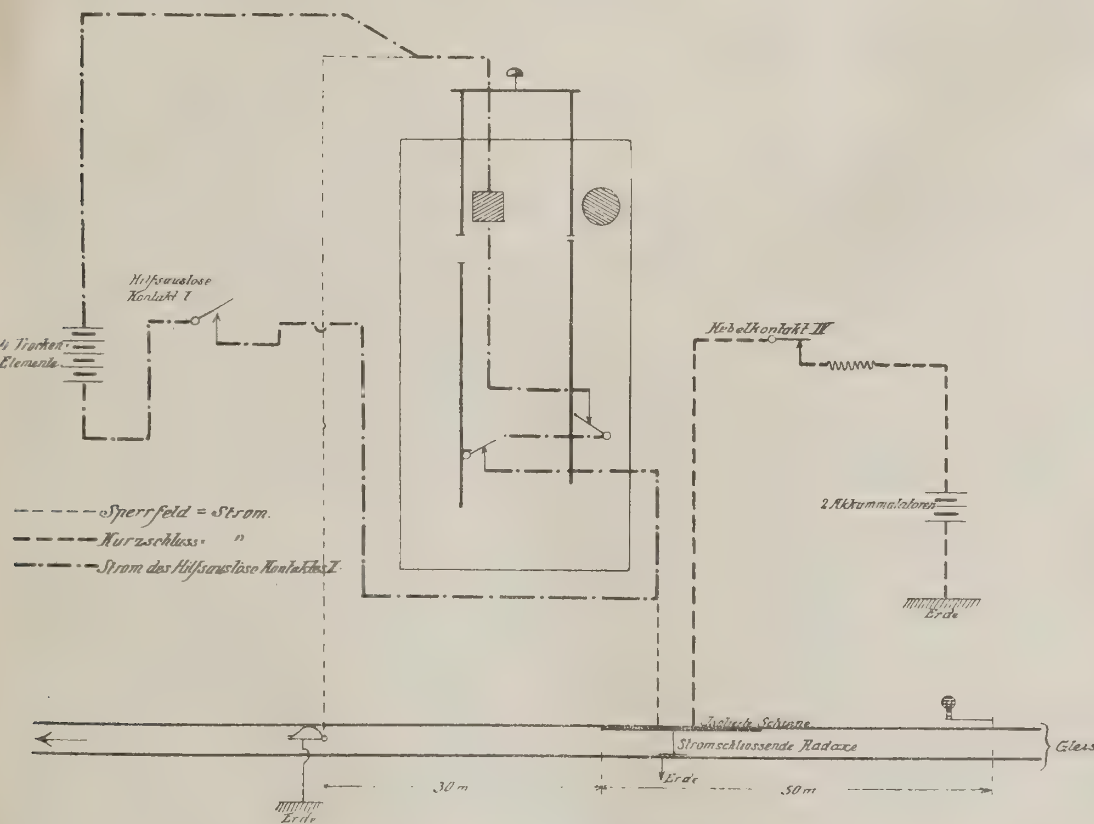


Abb. 7.

Schaltung des Sperrfeldstromes für isolierte Schiene und Hilfsauslösekontakt.

Haltfalleinrichtung des auf Fahrt stehenden Ausfahrtsignales durch den Zug selbst betätigen zu lassen. Er tritt in Wirksamkeit, sobald die über ihm sich befindende Schiene befahren und durchgebogen wird. Damit demnach die unerläßliche Bedingung erfüllt wird, daß das Ausfahrtsignal erst in die Haltlage zurückgelangt, wenn der Zug vollständig an ihm vorbeigefahren ist, müßte der Schienenkontakt so weit von dem zugehörenden Signale entfernt liegen, daß ihn die erste Zugachse erst erreicht, wenn der Zug in seiner ganzen Länge von dem Signale gedeckt ist. Die Entfernung zwischen Signal und Schienenkontakt müßte deshalb der größten anzunehmenden Zuglänge entsprechen, welche in Baden 750 m beträgt. Die Anordnung des Schienenkontaktes nach diesem Erfordernis hat den großen Nachteil, daß bei den zahlreichen kleineren Zügen ein unnötiger Zeitverlust entsteht, bis der Schienenkontakt betätigt wird und das Signal auf Halt fällt, d. h. bis das Vormelden erfolgen kann; ferner wären sehr lange Zuleitungen erforderlich, welche der geringeren Betriebssicherheit und der großen Kosten wegen ebenfalls möglichst zu vermeiden sind. Bei der badischen Einrichtung hat man, um den Schienenkontakt möglichst nahe bei dem Signale anbringen zu können, die auch sonst schon verwendete isolierte Schienenstrecke zu Hilfe genommen, deren Zweck und Wirkung darin besteht, die Betätigung der Haltfalleinrichtung, d. h. die Sperrfeldauslösung so lange zu verhindern, bis der Zug auf eine bestimmte Länge vollständig an dem Signale vorübergekommen ist. In Baden beträgt diese Länge 50 m, sodaß die die Haltfalleinrichtung auslösende Unterbrechung des Sperrfeldstromes erst erfolgt, wenn zwischen Ausfahrtsignal und Zugende ein Abstand von 50 m erreicht ist.

Die Einrichtung besteht darin, daß die Sperrfeldstromleitung durch eine isolierte Schienenstrecke von 24 m Länge — zwei aneinanderschließende 12 m lange Schienen — geführt ist, wie es die Abb. 7 zeigt. Der Sperrfeldstrom nimmt nun bei gezogenem Signal, richtigstehender Sperrfeldstange und geschlossenem Durchbiegungskontakt folgenden Weg: Erde, Batterie, Widerstand, Hebelkontakt IV, isolierte Schiene, Sperrfeldkontakt 2 a, Sperrfeldmagnet, Schienenkontakt, Erde. Die isolierte Schienenstrecke befindet sich nun nur in einem Strange des Gleises, und zwar in dem rechten der Fahrtrichtung, während der andere Strang in ununterbrochenem Zusammenhange mit „Erde“ steht. Fährt deshalb eine Zugachse innerhalb der isolierten Schienenstrecke auf dem Gleise, so besteht eine stromleidende Verbindung: isolierte Schiene, Achse, mit „Erde“ verbundener Gleisstrang, sodaß der Sperrfeldstrom trotz geschlossenen Schienenkontaktes nicht den Weg durch das Sperrfeld nehmen wird, sondern durch den kürzeren Stromkreis: Erde, Batterie, Widerstand, Hebelkontakt IV, isolierte Schiene, Achse, Erde kurz geschlossen wird. Das Sperrfeld kann also nicht ausgelöst werden, da dasselbe von dem Gleichstrom nicht erreicht wird, so lange sich noch irgend eine Zugachse auf der isolierten Schiene befindet; die Auslösung wird indessen in dem Augenblick erfolgen, da die letzte Achse dieselbe verläßt und schon eine andere Achse den Schienenkontakt befährt. Nach den in die Abbildung eingetragenen Maßen ist das abliegende Ende der isolierten Schiene nach dem badischen Normal 50 m vom Signal und der Schienenkontakt von der isolierten Schiene 30 m entfernt, sodaß bei kurzen Zügen das Signal sehr bald auf Halt fällt und die Vormeldung in der kürzesten Zeit erfolgen kann. Die Länge der isolierten Schiene von 24 m sichert selbst bei größtem Radstande einen stets vorhandenen Kurzschluß bis nach vollständigem Ablaufen des ganzen Zuges, während sie anderseits nicht zu groß ist, um bei den immerhin vorhandenen Schwierigkeiten die Isolation verhältnismäßig leicht durchführen zu können.

Die Bauart der isolierten Schiene besteht darin, daß auf deren Erstreckung und außerdem noch beiderseits auf ein Drittel Schienenlänge anstatt der sonst üblichen Eisenschwellen Holzschwellen mit Schienenstühlen und Holzkeilen angewendet sind und die Endlaschen ebenfalls aus Holzkeilen bestehen. Zwischen den Endstößen befinden sich außerdem noch — der besseren Isolation gegen die anschließenden Schienen wegen — Lederzwischenlagen.

Die isolierten Strecken erfordern naturgemäß eine sehr

sorgfältige Entwässerung und durchaus gute Unterhaltung, da die Gefahr des Nebenschlusses mit Erde und benachbarten Schienen eine sehr naheliegende ist. Ist aber für die Verhütung solcher Störungen genügend Sorge getragen, so hat die isolierte Schiene den Vorzug einfacher Wirkungsweise.

II. Der Hilfsauslösekontakt I.

Bei der ganzen Natur der isolierten Schiene und der Anordnung des Durchbiegungskontaktes sind störende Einflüsse, die sich durch allerlei Zufälligkeiten geltend machen können, nicht ausgeschlossen, weshalb Vorkehrung getroffen sein muß, daß beim Versagen des Sperrfeldstromes die Auslösung des Sperrfeldes durch eine weitere Hilfseinrichtung zuverlässig und rechtzeitig bewirkt wird. Wenn sich nämlich nach vollendeter Zugausfahrt das Sperrfeldfenster nicht aus grün in rot verwandelt und nicht zugleich der Signalflügel auf Halt fällt, so ist dies ein Beweis dafür, daß der Sperrfeldstrom entweder durch Nebenschluß der isolierten Schiene oder nicht genügende Durchbiegung des Schienenkontaktes oder aus sonst einem Grunde nicht wirken konnte, infolgedessen die Sperrfeldstange in der unteren Lage bleiben würde und auch nach Zurücklegen des Signalhebels das Selbstblocken und das Vormelden nicht ausgeführt werden könnte. Auch würde wegen der nicht betätigten Haltfallvorrichtung der Signalflügel erst beim Zurückstellen des Signalhebels in die Haltlage gelangen, sodaß das Signal unter Umständen zu lange in der Fahrtstellung belassen würde.

Um diese die ganze Wirkungsweise der Streckenblockeinrichtung verhindernde Störung von vornherein unmöglich zu machen, ist am Signalhebel der Ausfahrt ein auf den Sperrfeldmagnet wirkender Kurzschlußkontakt angebracht, welcher sich sofort beim Anziehen der Handfalle des umgelegten Signalhebels rasch schließt und hierdurch nach Maßgabe des in Abb. 7 enthaltenen Stromlaufschemas einen starken Ortsstrom in Tätigkeit setzt, der das Sperrfeld auslöst und hierdurch sofort zu Beginn der Zurückstellbewegung des Ausfahrtsignalhebels den Signalflügel auf Halt bringt.

Dieser Kurzschlußkontakt heißt seiner Bestimmung entsprechend „Hilfsauslösekontakt“ und ist in der Reihenfolge der übrigen Hebelkontakte mit I numeriert.

Der durch ihn geschlossene Stromlauf ist: Batterie, Sicherungskontakt I, Sperrfeldmagnet, unterer Sperrfeld- bezw. Blockfeldkontakt, Batterie; ein Stromlauf also, welcher zuverlässiger wirken kann, als der normale Sperrfeldstrom, welcher einen längeren Weg, eine isolierte Schiene und ferner den eingeschalteten Widerstand zu durchlaufen hat.

Der Hilfsauslösekontakt I dient außerdem als elektrische Wiederholungssperre auch bei nicht vollendetem Umlegen des Signalhebels. Es kann nämlich vorkommen, daß während des Umstellens des Hebels ein nochmaliges einstweiliges Zurücknehmen der bereits begonnenen Umlegung notwendig erscheint, z. B. weil der Wärter bemerkt hat, daß das Gleis nicht vollständig frei ist, oder aus ähnlichen Gründen. In diesem Falle nun wird sofort beim Beginn des Zurücklegens, auch wenn die Umlegung des Hebels vorher nicht vollendet war, der Kontakt I ebenfalls geschlossen, sodaß das Sperrfeld eingelöst und dadurch derjenige Zustand hervorgerufen wird, welcher nach regelrecht vollendeter Zugausfahrt eintritt. Der ganze Vorgang der Entblockung muß deshalb wiederholt werden, bevor das Ausfahrtsignal nunmehr endgültig gezogen werden kann.

Diese Maßnahme hat den großen Vorzug, daß der Wärter sich sehr rasch daran gewöhnt, alle erforderliche Aufmerksamkeit anzuwenden, bevor er das wichtige Ausfahrtsignal einzustellen beginnt, da die durch den vorzeitigen Einstellungsversuch verursachte Blockstörung nicht unbemerkt bleiben, ja sogar zu einer vorübergehenden Betriebsstockung führen kann.

III. Das Schaltbrett.

Die bisherige Darlegung hat gezeigt, daß im ganzen vier Hebelkontakte in Anwendung kommen, und zwar:

1. der Hilfsauslösekontakt I zur Sicherung der Sperrfeldauslösung, wenn der Sperrfeldstrom nicht gewirkt haben sollte. Dieser Kontakt muß sich beim Anziehen der Handfalle des Hebels schließen, wenn letzterer aus der umgelegten Stellung in die Ruhelage zurückgelegt werden soll;
2. der Hebelkontakt II zur Ermöglichung des Vormeldens und Rückmeldens; er ist geschlossen, wenn sich der Signalhebel in Grundstellung befindet;
3. der Hebelkontakt III zur Kupplung der Signalzugstange durch den Kupplungsstrom; seine Schließung erfolgt sofort beim Anziehen der Handfalle des in Grundstellung befindlichen Signalhebels und bleibt bis zur Vollendung der Rückstellung bestehen;
4. der Hebelkontakt IV zur Auslösung des Sperrfeldes bei Betätigung des Sperrfeldstromes; er ist nur bei vollständig umgelegtem Hebel geschlossen.

Für die Ausfahrtsignalhebel sind sämtliche vier Kontakte erforderlich, während für die Einfahrtsignalhebel infolge Wegfalls des Signalkupplungsstroms nur die Kontakte II und IV zur Anwendung kommen.

Um nun die einzelnen Kontakte den gegebenen Bedingungen entsprechend stets richtig, rechtzeitig und auf die erforderliche Dauer je nach der Hebelstellung zum Schlusse zu bringen, kommen sogen. „Schaltbretter“ zur Anwenduug. Es sind dies hinter den Hebeln in senkrechter Stellung angebrachte Bretter, auf welchen die Kontakte befestigt sind. Die Bretter selbst sind feststehend, während die einarmigen Kontaktbebelchen mit ihrem freien Ende in eine parallel zum Schaltbrett laufende Führungsschiene greifen, welche ihrerseits durch eine einfache Hebelübertragung von dem Signalhebel bewegt wird. Diese Führungsschiene macht nun zwar immer nur einen einfachen Hub — von 25 mm —, je nachdem der Signalhebel umgelegt oder zurückgestellt wird, besitzt aber an den Angriffsstellen der Kontakte I und III entsprechende Leerläufe, sodaß die „Steuerung“ sämtlicher Kontakte in richtiger Weise erfolgen kann.

Abnehmbare Umhüllungen aus Eisenblech schützen diese sehr wichtigen Bestandteile der Blockeinrichtung gegen äußere Beschädigungen und machen zugleich die Schaltbretter jederzeit leicht zugänglich.

B. d. Besondere Erfordernisse bei verschiedenartiger Anordnung und Bestimmung der Signale. Die Lage des Schienenkontaktes und das Wesen des Stromschlußhebels.

Der bisherigen Beschreibung der badischen Streckenblockeinrichtung waren die einfachsten Verhältnisse zugrunde gelegt, indem stets nur eine Fahrrichtung mit einem zugehörigen Signale in Betracht gezogen wurde. Es ist selbstverständlich, daß für zweigleisige Bahnen, welche in Baden vorerst ausschließlich mit dieser Anordnung ausgebaut werden, nur eine Verdoppelung sämtlicher Bestandteile erforderlich ist.

Eine besondere Ausgestaltung verlangt indessen die Streckenblockeinrichtung in einzelnen Beziehungen, wenn Bahnhöfe in Betracht kommen, in welchen die Anzahl der nach der freien Strecke führenden Richtungen mit der Anzahl der einzubeziehenden Signale nicht übereinstimmt. Diese Verschiedenheit kann nach der üblichen Signalanordnung in den badischen Bahnhöfen zweifacher Art sein:

1. Es können sich verschiedene Fahrstraßen mit je einem Ausfahrtsignale zu einer Richtung vereinigen, gemäß Abb. 8 *A*, sodaß mehreren Signalen eine Sammelrichtung entspricht, und

2. kann sich die Ausfahrt aus einem Gleis nach verschiedenen Richtungen auflösen, gemäß Abb. 8 *B*, sodaß mehreren Richtungen ein gemeinsames Signal entspricht.

Die Folgerungen, die sich hieraus ergeben, bedingen für den unter 1. genannten Fall nur insofern eine besondere Ausgestaltung der Gesamteinrichtung, als der Schienenkontakt und mit ihm als zugehörender Bestandteil die isolierte Schiene erst in demjenigen Teile der Gleisanlagen eingebaut werden darf, wo sich sämtliche Ausfahrtfahrstraßen bereits zu der gemeinsamen Richtung vereinigt haben, also erst im Gebiete der eigentlichen freien Strecke.

Denn Aufgabe der Streckenblockung ist nur, die Einfahrt in die freie Strecke als solche zu regeln, und es kann daher nach dem ganzen Sinne des eingangs entwickelten Gedankens, wonach zur Sicherung des Zugverkehrs auf der freien Strecke lediglich der Raumabstand gewahrt bleiben soll, vollständig gleichgültig bleiben, aus welchem Gleise des Bahnhofs diese Einfahrt in die freie Strecke erfolgt. So lange sich deshalb ein Zug in der vorliegenden Strecke befindet, müssen sämtliche Ausfahrtsignale gleicher Richtung durch die Streckenblockeinrichtung verschlossen sein, und bilden sie deshalb nach diesem Gesichtspunkte ein gleichheitliches Ganze. Welches der einzelnen Ausfahrtsignale für die nächste Einfahrt in die freie Strecke alsdann gezogen werden soll, bestimmt die Stationsblockung und nicht die Streckenblockung.

Es genügt deshalb in diesem Falle zur Durchführung der Streckenblockung, wenn für die gemeinsame Richtung je ein Blockfeld mit zugehörigem Sperrfelde vorhanden ist. Die Einwirkung des einen gemeinsamen Blockapparats auf die verschiedenen Ausfahrtsignale bezw. deren Hebelschaltbretter wird in einfacher Weise durch Hintereinanderschaltung derselben erreicht. Wird demnach irgend ein Signalhebel umgelegt, so schließt sich der Kupplungsstrom und der Signalflügel geht auf Fahrt; ein gleichzeitiges Ziehen eines anderen nach derselben Richtung hinführenden Signals ist schon durch die Stationsblockung infolge verschiedener Weichenstellung ausgeschlossen; ist alsdann der Zug ausgefahren und durch die Auslösung des Sperrfeldes die Sperrfeldstange in die Höhe gegangen, so kann bei der Unterbrechung des Kupplungsstroms nicht nur das soeben auf Halt gefallene Signal vor erfolgter Rückmeldung nicht

mehr gezogen werden, sondern es ist wegen der Hintereinanderschaltung der Schaltbretter auch das Einstellen jedes anderen Signals ebensolange unmöglich.

Dieser betriebstechnisch unerläßliche Vorteil wäre natürlich nicht erreicht, wenn für jede Ausfahrtfahrstraße ein besonderes Blockfeld und ein eigener Schienenkontakt vorhanden wäre.

Ebenso verhält es sich mit der Behandlung der Einfahrt. In Baden besteht für jede von der freien Strecke kommende Richtung immer nur ein gemeinsames Einfahrtsignal, gleichviel ob sich diese in mehrere besondere Einfahrtfahrstraßen auflöst oder nicht. Nur in wenigen Ausnahmefällen sind doppelflüglige Einfahrtsignale mit Geltung für zwei Hauptrichtungen der sich auflösenden Einfahrt angeordnet, wodurch indessen die Streckenblockeinrichtung nicht wesentlich beeinflußt wird, da es für die Rückmeldung nicht von Bedeutung ist, nach welcher Richtung der Zug in den Bahnhof eingefahren ist, sondern nur erforderlich ist, daß der Zug überhaupt angekommen und hierdurch die rückliegende Strecke frei geworden ist.

Für Einfahrt und Ausfahrt muß deshalb der Schienenkontakt mit isolierter Schiene in der gemeinsamen Strecke liegen, für die Ausfahrten demnach außerhalb derjenigen Weiche, wo sich sämtliche Ausfahrten vereinigt haben, und für die Einfahrten vor derjenigen Weiche, wo die sämtlichen Einzeleinfahrten noch vereinigt sind. Die Abb. 8 *A* läßt die hiernach notwendige Anordnung deutlich erkennen.

Anders und schwieriger verhält sich die Sachlage, wenn nach Fall 2 aus ein und demselben Gleis nach verschiedenen Richtungen ausgefahren wird. Würde man auch für das Ausfahrtsignal dieses Gleises, welches für sämtliche Fahrten nach den sich anschließenden Strecken in gleicher Weise Geltung besitzt, ebenfalls nur die einfache Blockeinrichtung anwenden, so würde sich hieraus ein regelmäßig wiederkehrender Betriebsaufenthalt ergeben. Ist nämlich ein Zug z. B. nach der Richtung A abgelassen worden, so kann nach der allgemeinen Anordnung wegen der erforderlichen Betätigung des Kupplungsstroms das Ausfahrtsignal zum zweitenmal erst gezogen werden, wenn der erste Zug die freie Strecke A bereits verlassen hat und die Rückmeldung erfolgt ist. Dieses Abwarten der Rückmeldung von der Richtung A her ist aber keineswegs notwendig, wenn der nächste von dem gemeinsamen Gleis ausfahrende Zug nicht nach A, sondern nach B bestimmt ist. Dieser Zug darf abgelassen werden, sobald der erste Zug die letzte gemeinsame Weiche pfahlfrei überfahren hat, müßte aber, da sich vor erfolgter Rückmeldung der Signalflügel nicht auf Fahrt stellen würde, trotzdem unnütz lange zuwarten.

Um diesen bedeutenden Mißstand zu verhüten, hat man in Baden für derart liegende Fälle, die in jedem Knotenpunktbahnhofe wiederkehren, für jede einzelne Richtung der sich anschließenden freien Strecken außer den zugehörigen Blockapparaten besondere Hebel angeordnet, welche die Stromschlüsse für jede Richtung einzeln regeln und deshalb „Stromschlußhebel“ genannt werden. Soviele anschließende Richtungen, soviele Stromschlußhebel sind vorhanden, und jeder wirkt für sich mechanisch und elektrisch in der Weise auf die gesamte Signalstelleinrichtung, daß eine Fahrstraße nach einer beliebigen Richtung erst eingestellt werden kann, wenn die Rückmeldung von da erfolgt ist und hiernach der Stromschlußhebel der betreffenden Richtung umgelegt wurde. Da der Stromschlußhebel, welcher in seinem Ausbau dem Signalhebel ähnlich ist, normale Einrichtung zur Steuerung der Kontakte besitzt, wie die früher behandelten Ausfahrtsignalhebel, so wird nunmehr beim Umlegen des betreffenden Signalhebels auch der Kupplungsstrom sich schließen und die Flügel auf Fahrt stellen. Dementsprechend muß der Signalhebel zuerst wieder in die Grundstellung verbracht werden, bevor der Stromschlußhebel zurückgelegt wird, und eine neuerliche Fahrstraßenfreigabe nach der soeben besetzten Richtung ist erst wieder möglich, wenn die Rückmeldung von dort erfolgt ist.

Unter Anwendung dieser Hilfsmittel kann jeder Sonderfall, der sich aus verwickelten Bahnhofsverhältnissen ergeben sollte, leicht und zuverlässig gelöst werden.

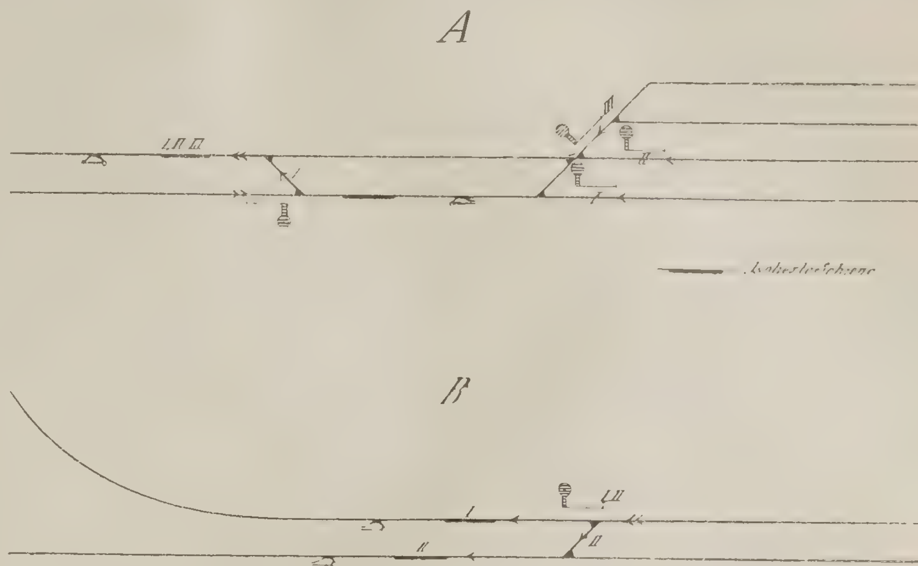


Abb. 8.
Die Anordnung der isolierten Schiene und des Schienenkontaktes.

C. Schlußbetrachtung.

Aus dem ganzen Zusammenhange dürfte hervorgehen, daß sich die badische Streckenblockeinrichtung, die auf sämtlichen Hauptbahnen des Großherzogtums eingeführt wird und erstmals auf der betriebsreichen Linie Mannheim-Heidelberg zur Ausführung kam, eine höchst geistreiche und äußerst sorgfältig überlegte Anordnung darstellt.

Die badische Bauart unterscheidet sich von den sonst vorhandenen hauptsächlich dadurch, daß die Regelung der Signalfreigabe auf rein elektrischem Wege erfolgt, mit Ausnahme der Blocksignale, für deren Festlegung eine mechanisch-elektrische Einrichtung dient.

Durch die Verwendung rein elektrischer Mittel war der große Vorzug zu erreichen, daß, wenn die Einrichtung in irgend einer Weise ganz oder zum Teil versagt, die wichtigen Signale der Streckeneinfahrt nicht auf Fahrt gezogen, unter Umständen sogar nicht einmal in Fahrtstellung beharren können, daß also wohl eine Störung, niemals aber eine Gefahr für die Betriebsabwicklung entstehen kann.

Wenn sich auch während des Betriebs einzelne Mängel zeigen sollten, deren Ursachen ebensowohl in der Unterhaltung, wie in der Bauart liegen können, so muß doch die ganze Einrichtung als der Inbegriff und die Zusammenfassung alles dessen erachtet werden, was bis jetzt an Gutem, Zweckmäßigem und Brauchbarem auf dem Gebiete des Sicherheitswesens erdacht wurde.

Diese Tatsache ist umso höher anzuschlagen, als man diesem Ziele getreu vor bedeutenden Kosten nicht zurückschreckte, und so wird man später bestätigt finden, was jetzt schon ausgesprochen werden darf: daß die badische Eisenbahnverwaltung unter sorgsamster Mitarbeit der bewährten Firmen Siemens & Halske sowie Maschinenfabrik Bruchsal (Schnabel & Henning) eine Schöpfung hat erstehen lassen, die mustergültig sein wird in der Reihe derjenigen Einrichtungen, welche der Sicherung auch des gesteigertsten Verkehrs dienen sollen.

Die bekannten Verkehrsstockungen auf den Hamburgischen Bahnhöfen in den Frosttagen des vorigen Dezember

haben zu einem Schriftwechsel zwischen der Handelskammer zu Hamburg und der Königlichen Eisenbahndirektion Altona geführt. In Nr 101 S. 1541 Jahrg. 1902 d. Ztg. haben wir bereits das Schreiben der Königlichen Eisenbahndirektion Altona vom 17. Dezember 1902 an die Handelskammer zu Hamburg veröffentlicht. Da auch das von der vorgenannten Eisenbahndirektion an jene Handelskammer unterm 31. Januar d. J. in dieser Angelegenheit gerichtete Schreiben für weitere Kreise

von Interesse sein dürfte, so teilen solches dies nachstehend mit:

„Aus Zeitungsnachrichten und Zuschriften beteiligter Kreise haben wir ersehen, daß die Ursachen, der Verlauf und die Behandlung der stattgehabten Verkehrsschwierigkeiten auf den Hamburgischen Bahnhöfen nicht immer zutreffend beurteilt werden. Um im allgemeinen Interesse aufklärend zu wirken, glauben wir auf die Angelegenheit nochmals zurückkommen zu sollen. Wie wir bereits unterm 17. Dezember 1902 ausgeführt haben, hatten die Störungen ihre Ursache in dem unerwartet frühen Stillstand des Wasserverkehrs infolge des starken Frostes, wodurch der Bahnverkehr nach und von Hamburg plötzlich einen solchen Umfang annahm, daß die Gleisanlagen und namentlich auch die öffentlichen Freilade- und Wasseranschlußgleise auf den Innen- und Außenbahnhöfen bald überfüllt waren. Wir sind nunmehr in der Lage, dieses plötzliche Aufschnellen des Verkehrs an einigen Zahlen auschaulich zu machen.

Der Bahnhof Hamburg B., dessen Verkehrsgebiet sich großenteils längs der Elbe erstreckt, hatte im Dezember 1901 einen Ladungsverkehr von insgesamt 79 669 t (zu 1000 kg), dagegen im Dezember 1902: 170 271 t, demnach im Dezember 1902 mehr: 90 602 t oder rund 114 %. Infolge des am 17. November 1902 stark einsetzenden Frostes brachten bereits die letzten Tage dieses Monats gegen das Vorjahr einen Mehrverkehr von 20 604 t, sodaß also von Beginn der Störung bis Ende Dezember 1902 gegen die gleiche Zeit des Vorjahres im ganzen 111 206 t mehr auf Bahnhof Hamburg B. abzufertigen gewesen sind. Wird das Durchschnittsgewicht einer Ladung mit 10 t angenommen, so stellt sich der Zuwachs an aufzustellenden Eisenbahnwagen in der kurzen Zeit für den einen Bahnhof auf über 11 000 Stück. Allein der Mehreingang an Zucker betrug gegen die gleiche Zeit des Vorjahres 2718 Eisenbahnwagen.

Der stärkste Ladungsverkehr, der überhaupt bisher auf dem Bahnhof Hamburg B. abgewickelt worden ist, lag im März 1901 und betrug insgesamt 130 898 t, während er im Dezember 1902: 170 271 t betrug, somit um 39 373 t oder rund 30 % stieg. Hierbei ist indes hervorzuheben, daß die Arbeitstage im Dezember 1902 durch das Weihnachtsfest vermindert waren; während der März 1901: 26 Arbeitstage hatte, ist im Dezember 1902 höchstens an 23 Tagen von den Verfrachtern in vollem Umfange geladen und abgenommen worden. Es ergibt sich hiernach ein durchschnittliches arbeitstägliches Mehr im Dezember 1902 gegen den bisherigen verkehrsstärksten Monat von 7403—5034 = 2369 t oder über 230 Eisenbahnwagen, das ist eine Steigerung von rund 47 %, die sich überdies auf die ersten Wochen nach dem Schluß der Schiffahrt zusammendrängte. In welchem Umfange diese ungewöhnlichen Verkehrsmassen die Anzahl der täglich auf den Verschubanlagen zu behandelnden und auf den Ladegleisen aufzustellenden Wagen beeinflussen mußten, wird aus nachstehenden wenigen Zahlen ohne weiteres klar.

In dem stärksten Verkehrsmonat früherer Jahre gingen auf Bahnhof Hamburg B. täglich durchschnittlich ein und aus 596 Wagen. Diese Zahl steigerte sich bereits im November 1902 auf durchschnittlich 622 Wagen. Dagegen gingen nach Beginn des Frostes täglich ein: am 28. November 1902: 889 Wagen, am 29. November 1902: 1099 Wagen, am 30. November 1902 (Sonntag) 303 Wagen, am 1. Dezember 1902: 751 Wagen, am 2. Dezember 1902: 618 Wagen, am 3. Dezember 1902: 764 Wagen usw.

Der Bahnhof Hamburg H. ist dem Wettbewerb der Binnenschiffahrt nur in geringem Maße unterworfen. Immerhin ist auch dort die Verkehrszunahme, und zwar vielfach infolge Ablenkung der Güter von dem Bahnhof Hamburg B. nach Hamburg H, stark gewesen, und sie hat sich, was namentlich zur Vergrößerung der Schwierigkeiten beitrug, ebenfalls auf die ersten Tage nach dem Schluß der Schiffahrt zusammengedrängt. Wir beschränken uns auf die Angabe, daß auf Bahnhof Hamburg H. in dem bisher verkehrsstärksten Monat täglich durchschnittlich 872 Wagen abgefertigt worden sind. Dagegen waren zu behandeln: am 28. November 1902: 1141 Wagen, am 29. November 1902: 1182 Wagen, am 30. November 1902 (Sonntag) 148 Wagen, am 1. Dezember 1902: 1210 Wagen, am 2. Dezember 1902: 1070 Wagen, am 3. Dezember 1902: 1156 Wagen, am 4. Dezember 1902: 1185 Wagen, am 5. Dezember 1902: 1087 Wagen, am 6 Dezember 1902: 1280 Wagen usw., also auch hier eine Zunahme bis zu 400 Wagen täglich.

Gleichzeitig mit diesem gewaltigen Verkehrsandrang trat überdies ein Übelstand ein, der die Schwierigkeiten in hohem Maße verschärfte: die ungünstigen Eis- und Wasserstandsverhältnisse im Hamburger Hafen. Mit dem Frost setzte heftiger Ostwind ein, der wochenlang anhielt und das Fahrwasser der Elbe auf einen seit Jahren nicht beobachteten niedrigen Stand brachte. Der Verkehr der Schleppdampfer und Schuten wurde hierdurch sehr erschwert, stellenweise unmöglich gemacht. Die Eisbrecher konnten zur Freihaltung der Ladestellen von Eis nicht ausreichend in Wirksamkeit treten. So kam die Abnahme der eingegangenen Ladungen an den Wasserabnahmegleisen, namentlich am Sandstrang, bald ins Stocken und es mußte ein großer Teil der Sendungen, die sonst am Wasser behandelt werden, auf die bereits durch den Landverkehr überlasteten Freiladegleise verwiesen werden. Noch Ende Dezember 1902 war die Wasserabnahme auf dem Bahnhof Hamburg H. so säumig, daß täglich eine Reihe von Wagen (bis 13 Stück) gezählt wurden, deren Entladung am dritten Arbeitstage nach der Entladerechtstellung noch nicht begonnen war. Aber auch auf den Ladestraßen vollzog sich die Abnahme der Güter langsamer als sonst. Beispielsweise sind an den Ladestraßen an der Billstraße täglich von höchstens 240 entladerecht gestellten Wagen zeitweise nur 80—100 rechtzeitig entladen worden. Es liegt uns fern, den Empfängern allgemein hieraus einen Vorwurf machen zu wollen, da viele von ihnen gewiß selbst mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatten; aber es muß hervorgehoben werden, daß die überaus unpünktliche Abnahme der eingegangenen Ladungen auf die glatte Abwicklung des Verkehrs den ungünstigsten Einfluß gehabt und mit ein Grund dafür gewesen ist, daß die an sich beträchtlichen Anlagen der Hamburgischen Bahnhöfe in kurzer Zeit mit beladenen Wagen überfüllt waren.

Eine weitere Schwierigkeit entstand dadurch, daß bei den sogen. Dispositionsgütern von den Empfängern in vielen Fällen eine Abänderung der ursprünglichen Disposition beliebt wurde, sodaß mancher Wagen zweimal, ja dreimal nach anderen Ladestellen umgestellt werden mußte. Es darf nicht verschwiegen werden, daß überhaupt das den Empfängern in Hamburg zugestandene Dispositionsrecht über ankommende Wagenladungen nicht wenig dazu beigetragen hat, den Verschubdienst zu vermehren und zu hindern.

Trotz aller Schwierigkeiten hat die Entladerechtstellung der eingehenden Wagen auf sämtlichen Abnahmegleisen keinen Augenblick geruht. Die Gestellung leerer Wagen zur Beladung hat sich mit Ausnahme von Hamburg H., wo die Ladegleise hierzu in keiner Weise ausreichten, auf allen Bahnhöfen ohne nennenswerte Verzögerungen vollzogen. Die unausbleiblichen Unregelmäßigkeiten würden auch für das Publikum kaum in bemerkenswertem Umfange fühlbar geworden sein, wenn es ausführbar geblieben wäre, die Auslieferung der Wagen wie zu gewöhnlichen Zeiten in der Reihenfolge ihres Eingangs aufrecht zu erhalten. Dies erwies sich jedoch bei der steigenden Anfüllung aller Gleise und der Beengung der Bewegungsfreiheit für den Verschubdienst leider bald als völlig ausgeschlossen. Die Wagen mußten vielmehr so gestellt werden, wie sie mit möglichst geringer Verschubleistung greifbar waren. Diese dem Gesamtinteresse am besten dienende Maßnahme erklärt es, daß viele Wagen alsbald nach dem Eingang gestellt waren, während andere ungewöhnlich lange auf den Gleisen zurückblieben.

Die Bekämpfung der Schwierigkeiten ist sofort mit allen Erfolg versprechenden Mitteln in Angriff genommen worden. In erster Linie sind Fahrpersonale und Lokomotiven, sowohl aus dem eigenen Bezirk, wie aus fremden Bezirken, in großer Zahl zur Hilfeleistung herangezogen worden. Ferner wurden Hilfskräfte für den Bahnhofs- und Abfertigungsdienst in großer Anzahl, soweit das Bedürfnis es irgend erforderlich machte, eingestellt. Diesen Tatsachen entgegenstehende Zeitungsnachrichten entbehren jeder Begründung. Um dem Verschubdienst Erleichterungen zu verschaffen, sind die Verschubleistungen, soweit sie außerhalb besorgt werden konnten, nach vor Hamburg gelegenen Stationen, selbst anderer Direktionsbezirke, verlegt worden. Auch die gesamten Hamburgischen Eisenbahnanlagen selbst sind nach Kräften nutzbar gemacht worden. Bereits unterm 3. Dezember hatten wir von der Deputation für Handel und Gewerbe in Hamburg die Genehmigung erbeten, die Gleise des Freihafengebiets zum Aufstellen und Verschieben zollinländischen Gutes benutzen zu dürfen. Dankend müssen wir hervorheben, daß uns diese Genehmigung sofort mit der größten Bereitwilligkeit gewährt worden ist. Später durfte das Freihafengebiet auf unseren Antrag sogar zur Entladung von zollinländischem Gut mit herangezogen werden. Beide Maßnahmen haben sich als sehr nutzbringend erwiesen. Wir sind hierbei und überhaupt bei Abwicklung des Verkehrs auch von den Hamburgischen Zollbehörden, wie mit Dank betont werden muß, auf das entgegenkommendste unterstützt worden.

Da der den Empfängern von Sammelgütern mietweise überlassene Verteilungsschuppen in Hamburg H. zur Unterbringung von nicht abgenommenen Frachtstückgütern von uns selbst gebraucht wurde, so haben wir durch Anmietung von 1600 qm Lagerraum von der Altonaer Kai- und Lagerhausgesellschaft Ersatz zu schaffen gesucht. Obwohl wir von vornherein den Empfängern die Erstattung aller ihnen aus dieser Maßnahme erwachsenden Mehrkosten zugesagt hatten, ist von der Einrichtung leider nicht der gewünschte und bei der Sachlage zu erwartende Gebrauch gemacht worden. Von den auf diesem Schuppen ausgeladenen 71 Sammelladungen sind nur etwa 30 abgefahren worden, der Rest mußte auf Anfordern der Empfänger wieder aufgeladen

und auf den Freiladegleisen in Hamburg laderecht gestellt werden. Anderweite Schuppenräume sind im Zollinlande nicht verfügbar und nicht zu mieten gewesen.

Es bleibt noch ein Punkt zu erörtern, der bei dem Güterandrang nicht ohne Einwirkung bleiben konnte: der Umbau der Hamburgischen Bahnanlagen. Selbstverständlich hat die Bauleitung beim Beginn der Störung ihre Anforderungen an den Betrieb auf das geringste Maß beschränkt, aber selbst der Bezug von Baustoffen konnte nicht sofort eingestellt werden, weil das bereits in Lieferung gegebene Material doch zur Abnahme gelangen mußte. Anderseits ist die Benutzbarkeit der vorhandenen Anlagen durch im Bau begriffene Neuanlagen naturgemäß vielfacht beeinträchtigt — z. B. die Gütergleise des Bahnhofs Hamburg H. durch den für die Personengleise herzustellenden, sie durchschneidenden Viadukt —, ohne daß hiergegen etwa durch eine veränderte Baudisposition Abhilfe hätte geschaffen werden können. Wenn jedoch in Zeitungsartikeln der Vorwurf erhoben worden ist, die Eisenbahnverwaltung habe gegen die durch den Umbau zu erwartenden Behinderungen nicht rechtzeitig Vorkehrungen getroffen, so sind die Angriffe ungerechtfertigt.

Auch sind bereits jetzt durch den Neubau die Güterverkehrsanlagen erheblich ausgestaltet und vergrößert, wie eine Gegenüberstellung des Umfanges der Anlagen vor Beginn des Baues und jetzt veranschaulichen mag:

		auf dem Bahnhofe Hamburg B.	Hamburg H.
Länge der Ladestraßen für die Landabnahme	früher	745 m	2388 m
	jetzt	3004 „	2388 „
	also jetzt mehr	2259 m	—
Länge der Ladestraßen für die Wasserabnahme	früher	495 m	756 m
	jetzt	570 „	1167 „
	also jetzt mehr	75 m	411 m

Ebenso ist die Anzahl der Kräne gegen früher entsprechend vermehrt worden. Die weitere Ausgestaltung der Güterverkehrsanlagen wird durchgeführt werden, sobald es nach dem Fortschreiten der Neubauarbeiten irgend angängig ist.

Hinsichtlich der Klagen über die Petroleumbeleuchtung der Ladestraßen in Rothenburgsort bemerken wir, daß die jetzige Beleuchtung nur als eine vorläufige angesehen werden darf. Geplant ist die Herstellung einer elektrischen Beleuchtungsanlage. Die Regelung dieser Frage hängt jedoch mit anderen wichtigen, noch schwebenden Fragen des Umbaus so eng zusammen, daß bisher über Größe und Lage einer bahneigenen elekrischen Zentrale noch keine endgültige Entscheidung getroffen werden konnte. Verhandlungen mit den Hamburgischen Elektrizitätswerken wegen Hergabe von Kraft für die Ladestraßen in Rothenburgsort haben aber bisher zu keinem Ergebnis geführt, da die Werke Bedenken tragen, Einrichtungen zu schaffen, die beim Bau einer bahneigenen Zentrale hinfällig würden.

Zum Schlusse darf nicht unerwähnt bleiben, daß im Dezember 1902 nicht Hamburg allein unter Verkehrsstörungen zu leiden hatte. Auch andere Plätze, deren Eisenbahnlinien mit Wasserstraßen im Wettbewerb stehen, haben Verkehrsstockungen erlitten, z. B. die Häfen Amsterdam und Rotterdam. Die Stockung hatte dort einen solchen Umfang angenommen, daß seitens der niederländischen Eisenbahnen nicht nur die Kohlenzufuhren aus dem Ruhrrevier erheblich eingeschränkt wurden, sondern daß an mehreren Tagen im Dezember für Amsterdam und Rotterdam jegliche Güterannahme verweigert werden mußte. Außerdem sind für die Zeit vom 12. Dezember bis zum 5. Januar die Lieferfristen um das Dreifache der gewöhnlichen Dauer ausgedehnt worden. Auch für Hamburg ist zur Zeit der stärksten Überfüllung ernst erwogen worden, ob nicht zur Herstellung geordneter Verhältnisse die Güterannahme zeitweise zu unterbrechen sei. Die preußische Staatseisenbahnverwaltung hat jedoch davon Abstand genommen, um ungünstige Rückwirkungen auf den Handel Hamburgs und um Beunruhigung der Verkehrstreibenden zu verhüten. Die Güterannahme für Hamburg hat keinen Augenblick geruht, auch eine Verlängerung der Lieferfristen ist nicht in Anspruch genommen worden, obwohl die Verwaltung sich bewußt gewesen ist, daß die Unterlassung dieser Maßnahme erhebliche Entschädigungsleistungen für sie zur Folge haben werde.

Wir ersuchen, aus den vorstehenden Ausführungen zu entnehmen, daß die bedauerlichen Verkehrsschwierigkeiten am Schlusse des vorigen Jahres durch besondere, von der Eisenbahnverwaltung nicht zu vertretende Umstände hervorgerufen worden sind, und daß die Eisenbahnverwaltung alles, was in ihren Kräften stand, getan hat, um den Verkehrsandrang zu bewältigen und seine unliebsamen Folgen für die beteiligten Kreise möglichst abzuschwächen. Eine Wiederkehr der Vorgänge halten wir angesichts der fortschreitenden Vergrößerung aller Anlagen durch den Umbau für unwahrscheinlich."

Eisenbahnpläne in China und ihre Bedeutung.

Über diese geht uns aus dem Innern Chinas, aus Schahsi, von dem dort lebenden, früher im preußischen Eisenbahndienst beschäftigt gewesenen Herrn Klatt eine Darstellung zu, aus der nachstehendes von allgemeinem Interesse sein dürfte:

Die Eisenbahn Tientsin-Schanghai wird den Austausch der Güter und den Personenverkehr von der Provinz Tschili mit den Provinzen Schantung und Kiang-Ssu vermitteln und eine Parallele zu der Küstenschiffahrt Tientsin-Taku-Schanghai bilden. Wie Tientsin in Nordchina, so ist Schanghai (bedeutet Stadt am Meere) die internationale Handelsmetropole für den Süden, welche wiederum mit den südlichen Häfen Hongkong und Kanton sowie transozeanisch mit allen Außenländern in unmittelbarem Schiffverkehr steht. Die Eisenbahn Tientsin-Hankow-Kanton soll dem direkten Verkehr zwischen Nord und Süd dienen und gleichzeitig den Handel mit Mittelchina erschließen, während die Schantung-Eisenbahn die Verbindung dieser Bahnlinie mit Tsingtau und Kiautschou herstellt.

Schanghai ist aber auch der Eingang nach Mittel- und Westchina durch den Jangtsekiang, welcher von den Chinesen „Sohn des Ozeans" genannt wird; in anderer Chronik wird gesagt, „der Strom fließe so stark, als ob Leute an den Kaiserlichen Hof eilen". Mit Recht ist der Jangtse die Mittellinie von China zu nennen, weil er eine mächtige Handelsstraße mitten durch das Herz des gewaltigen Reiches zwischen den westlichen Provinzen und dem Meere bildet. Aber zur Vermittlung des Handels und Verkehrs und zur Förderung industrieller Unternehmungen wird sich von Schanghai nach den westlichen Provinzen neben der Schiffahrt allmählich die Notwendigkeit einer Eisenbahn herausstellen, denn eine Wasserstraße soll auch von einer Schienenstraße begleitet werden, wie wir es am Rhein usw. sehen. Die beiden Faktoren, Lokomotive und Schiff, haben einen Wettkampf zu bestehen, da sie beide gleiche Kulturaufgaben zu lösen haben. Indessen soll eine in die richtigen Bahnen geleitete Handels- und Wirtschaftspolitik diese Interessenkämpfe aufwiegen, damit sich möglichst viele Verkehrswege erschließen zum Nutzen der wirtschaftlichen Entwicklung des Volkes und zum Segen eines reichen Verkehrslebens, des Handels, des Ackerbaues und der Industrie. Diese warten in China auf die Entwicklung der Eisenbahnen, und die Eisenbahn sieht einer guten Zukunft entgegen, denn als Anfang einer neuen Zeit für die weitere Entwicklung und Hebung des europäischen Handels mit China dürfen wir den neuen englisch-chinesischen Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 5. September 1902 ansehen, welcher nach Jahresfrist landesherrlich gezeichnet wird und am 1. Januar 1904 in Kraft treten soll. Wir leben der Erwartung, daß Deutschland, wie auch die anderen Mächte diesem Vertrage beitreten werden, und erblicken in der Aufhebung des Likins und verschiedener anderer chinesischer Zollschranken ein besonderes Entgegenkommen der Chinesen gegenüber westlicher Produktion. Der Artikel IX des Vertrages betrifft Bergwerksverordnungen und bahnt einheimischem und fremdem Kapital neue Wege zu Unternehmungen in der Ausbeute der Mineralreichtümer an. Da die Bergwerke und die Eisenbahnen in ihrem Bestehen gegenseitig ebenso, wie Landwirtschaft und Industrie von einander abhängig sind, so wird der Artikel IX als höchst günstig für Eisenbahnunternehmungen aufzufassen sein, welche China zweifellos immer mehr zulassen wird.

Durch eine Eisenbahn von Schanghai über Hankow nach Itschang würde der Verkehr, in erster Linie der Personenverkehr, im Jangtsetale gehoben werden. Die Schiffe, welche stromaufwärts einen Weg von 1000 englischen Meilen in 7 Tagen zurücklegen und zu Zeiten stärkerer Stromverhältnisse oder niedrigen Wasserstandes 8 bis 9 Tage Fahrtdauer haben, würden durch eine Eisenbahn einen Wettbewerb erleiden, da diese auf nächstem Wege die ganze Strecke in etwa 2 Tagen durchfahren könnte. Hingegen würde die Konkurrenz für die Schiffe stromabwärts etwas abgeschwächt werden, da die Fahrzeit von Itschang bis Schanghai etwa $4\frac{1}{2}$ Tage beträgt. Ohnehin kommt der Eisenbahn der Vorteil zu gute, daß sie ungleich mehr Städte und Ortschaften anlaufen kann, als die Schiffe, welche auf dem Jangtsekiang in der vorbezeichneten Strecke nur neun Häfen berühren, darunter als größere Häfen Nanking, Hankow mit der gegenüber auf dem rechten Jangtseufer belegenen Industriestadt Wutschang, der Residenz des Vizekönigs Chang-Chi-Tung, und Itschang, den bisher äußersten schiffbaren Punkt des

Jangtse, wo der Handel des Ostens und Westens zusammentrifft. Die chinesische Bevölkerung im allgemeinen erscheint innerhalb ihres Landes sehr reiselustig. Diese Erscheinung tritt immer mehr hervor, sowohl auf den bestehenden Eisenbahnen, wie auf den Schiffahrtslinien. Ebenso interessiert sich der Chinese für den Aufschwung des Geschäfts mit Europäern. Wir dürfen annehmen, daß ein Eisenbahnunternehmen auch auf dieser Linie in dem den Verhältnissen entsprechenden Zeitraum ertragfähig sein würde. Für die europäische und sonstige fremde Bevölkerung würde die Eisenbahn sogar das ausschließliche Beförderungsmittel werden, weil die Fahrpreise auf den Schiffen hier in Ostasien für die Fremden unverhältnismäßig hoch im Vergleich zu denjenigen der Eingeborenen sind, ungefähr im Verhältnis von 10:1.

Fassen wir anstatt dieses dem linken Ufer des Flusses folgenden Projektes ein anderes von Schanghai oder im Anschluß an die Neubaustrecke Schanghai-Ningpo vom letzteren Orte aus ins Auge und planen wir eine Eisenbahnlinie auf dem rechten Ufer des Jangtseflusses durch die Provinzen Tschekiang, Kiang-Si, Hunan bis Tschung-King in der Provinz Szechuen, so dürfte damit der Schlüssel zu einer wirtschaftlichen Ausbeute der reichen Erzeugnisse der größten Provinz Chinas gefunden sein. Was die Bauverhältnisse anbetrifft, so hat die Erfahrung in Nordchina und im Süden bereits gelehrt, daß unverhältnismäßig viele Brücken und Durchlässe erforderlich werden, welche wegen des seichten und lehmigen Bodens mit starken Widerlagern eingebaut werden müssen. So würden auf letztbenannter Linie am rechten Jangtseufer größere Brücken über den Siang, Yüen und den Wufluß neben einer Anzahl kleinerer Brücken und Durchlässe über Kanäle und Wasseradern erforderlich werden. Eine weitere Schwierigkeit tritt hier dem Oberbau entgegen, nämlich der Mangel an Kieslagern. Diesem könnte, um eine Durchlässigkeit des Oberbaues zu erzielen, durch Auftragen einer Steinschicht begegnet werden. Steinbrüche befinden sich oberhalb Itschang unmittelbar am Jangtse; dort werden die großen Quadersteine, wie alle anderen Größen, direkt in Boote verladen. Da China ein holzarmes Land ist und keine eigentlichen Wälder besitzt — nach dieser Richtung deckt sich die Kultur Chinas und Japans —, so würde das Holz für den hölzernen Querschwellenoberbau — dies Oberbausystem müßte hier den Vorzug haben — von Rußland (Sibirien) zu beziehen sein oder von Amerika. Durch eine Eisenbahnverbindung des Meeres mit Tschungking würden sich neben der Provinz Szechuen auch die Nachbarprovinzen Kweitschou und Yünnan erschließen. Betrachten wir die Erzeugnisse dieser drei Provinzen, welche für eine Eisenbahn die wichtigsten sind, so finden wir 60 engl. Meilen südlich Tschungking Kohle, Eisen und Kupfer, 150 Meilen südlich neben Kohle und Eisen auch Quecksilber in der Provinz Kweitschou, wo bereits französisch-englisches Kapital ein Quecksilberbergwerk betreibt. Im Südwesten liegt viel Kohle in ausgedehnten Distrikten. Wir finden in Yünnan im Bezirk Chao-Tung-Fu Kohle und Silber, weiter im Norden in Szechuen Kohle, welche auf dem Nang-kuan-ho (Fluß) bei Hsülhon-Fu dem Jangtse und auf diesem Wege der Handelsstadt Tschungking zugeführt werden müssen. Im südwestlichen Szechuen, im Distrikt Ning-Yuan-fu, werden Kupfer, Kohle, Salz und weißes Wachs gewonnen, und im Bezirk von Tscheng-Tu-fu, der Hauptstadt von Szechuen, ist bedeutende Tabak- und Seidenindustrie. Besonders hervorzuheben ist in Szechuen der Opiumbau. Der massenhafte Überschuß an solchen Erzeugnissen wandert aus Mangel an Eisenbahnen auf Karren und Lasttieren oder auf den Kanälen und Wasserarmen in Booten im nördlichen Teil von Szechuen durch den Minfluß, den Tolhiang-ho und Fu-chiang-ho in den Jangtse, um auf Dschunken*) dem Zollhafen Tschungking und stromabwärts den Häfen Itschang und Schasi zur weiteren Vermittlung zugeführt zu werden und so auf den Weltmarkt zu gelangen. Diesen Weltmarkt nun mit einem Hauptpunkt des Westens, nämlich dem Hafen Tschungking durch eine Eisenbahn zu verbinden, würde ein vornehmes Unternehmen deutschen Kapitals und deutscher Ingenieurkunst sein, um einen Stützpunkt zu schaffen, wodurch eine europäisch geleitete Industrie die zwar meist erforschten, jedoch in Bergbauerzeugnissen verhältnismäßig noch wenig erschlossenen Gebiete der westlichen chinesischen Provinzen der Bildung und Kultur öffnen würde.

*) Dschunken sind Segelboote von 10 bis 100 t Ladefähigkeit.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Strafverfügungen gegen Bahnpolizei-Übertretungen in Oldenburg.** Ein Gesetz, betreffend die Befugnis der Eisenbahndirektion zur Erlassung von Strafverfügungen bei Bahnpolizeiübertretungen gelangte im oldenburgischen Landtag in der Sitzung vom 30. Januar zur Annahme. Bislang waren in Oldenburg bei Bahnpolizeisachen nur die örtlichen Polizeibehörden zur Erlassung polizeilicher Strafverfügungen zuständig; sich an diese zu wenden, war in vielen Fällen nicht zweckmäßig, und die Bahnbehörde war daher genötigt, mit solchen Sachen regelmäßig die ordentlichen Gerichte zu befassen. Nach dem Vorgange Preußens und der meisten anderen deutschen Staaten soll jetzt auch in Oldenburg der Bahnbehörde die Bahnpolizeigewalt in der Weise übertragen werden, daß sie befugt sein soll, wegen Übertretung bahnpolizeilicher Vorschriften Straffestsetzungen, vorbehaltlich der Berufung auf gerichtliche Entscheidung, zu erlassen. Der Landtag erkannte im Einverständnis mit dem Eisenbahnausschuß die Zweckmäßigkeit einer solchen Einrichtung an, obwohl eine Minderheit geltend zu machen suchte, daß die Bahnbehörde damit zum Richter in eigener Sache eingesetzt würde. Die Zuständigkeit der Direktion soll jedoch auf diejenigen Übertretungen beschränkt bleiben, die mit einer Geldstrafe von 1—100 ℳ bedroht sind.

— **Fernpaßbahn, Wettersteintunnel und Scharnitzbahn.** Seitdem, wie wir in Nr 52 S. 829 f. Jahrg. 1902 d. Ztg. mitteilten, der bayerische Ministerpräsident Graf Crailsheim dem Innsbrucker Ausschuß für die Überschienung des Scharnitzpasses die Fortsetzung der von österreichischer Seite geplanten Bahnlinie über Garmisch-Partenkirchen zum Anschluß an die bayerischen Staatsbahnlinien in sichere Aussicht gestellt hat, schien es fast, als ob sowohl die Anhänger einer Fernpaßbahn, als auch diejenigen eines Wettersteintunnels die Hoffnung auf Verwirklichung ihrer Pläne aufgegeben hätten. Daß dies aber keineswegs der Fall ist, ersehen wir aus einem in Nr 25 der Münchener Allg. Ztg. veröffentlichten Aufsatze, der eine Flugschrift des Ingenieurs R. Schnitzer-Fischer zu Kempten über das Projekt einer Bahn von Kempten über den Fernpaß nach Innsbruck und eines 12,1 km langen Scheiteltunnels südlich vom Heiterwangsee bespricht. Der Verfasser befürwortet einen solchen Plan nicht nur aus dem Gesichtspunkte einer besseren Verbindung des südwestlichen Deutschlands mit Innsbruck und der Brennerbahn, sondern macht namentlich auch geltend, daß dadurch dem von der Schweiz betriebenen und für Deutschland ungünstigen Projekt einer Splügenbahn entgegengewirkt werden könnte. Die Allg. Ztg. spricht in letzterer Beziehung ihr volles Einverständnis aus, gibt dann aber zu bedenken, daß das eigentlich bayerische Interesse denn doch weit mehr für eine Durchtunnelung des Wettersteins bei Flaurling, als für eine Bahn über den Fernpaß spreche. „Bayern", so führt sie aus, „welches am östlichen wie am westlichen Ende seiner Südgrenze je eine Hauptlinie (Lindau und Kufstein) besitzt, wird — ganz allgemein betrachtet —, wenn es sich um Schaffung eines neuen südlichen Weges handelt, nicht ohne zwingende Notwendigkeit diese Hauptlinie nahe an eine der bestehenden Hauptbahnverbindungen heranlegen, sondern, wenn tunlich, in die Mitte zwischen beide. Die Fernbahn mit ihren Anschlußlinien nach Kempten streift das bayerische Bahnnetz — der Wetterstein zentralisiert den bayerischen Verkehr. Alles, was die Fernbahn leisten kann, das kann auch der Wettersteintunnel leisten, und noch ganz wesentlich mehr, denn der Wettersteintunnel kürzt auch die Linie Berlin-Rom gegenüber allen Gotthardlinien, und zwar führt diese kürzeste Linie über die bayerische Hauptstadt München." Freilich müsse gegenwärtig, wo Österreich sich für die Scharnitzbahn erklärt habe, vor der Hand das Wettersteinprojekt zurücktreten. „Die Arbeit für den Wettersteintunnel ist eingestellt, weil es sich für Bayern nach Maßgabe der politischen Verhältnisse z. Z. nur darum handelt, das zu nehmen, was Österreich anzubieten gewillt scheint, die Scharnitzlinie, die trotz mannigfacher Nachteile dennoch gerade als Fremdenverkehrsbahn für Bayern von höchster Bedeutung sein und dem ganzen südbayerischen Verkehr zum Vorteil gereichen wird. Nicht aufgehoben, sondern aufgeschoben sind die Wettersteintunnelarbeiten nach dem Grundsatze, daß, wer zwei Hasen jagt, gar keinen bekommt, und in der klaren Erkenntnis, daß auch im allgemein bayerischen Interesse der magere Scharnitzspatz — auch in der bayerischen Schüssel — schmackhafter ist, als die fette Wettersteintaube auf dem Dach."

— **Personentarifreform in Sachsen.** Zu dieser hat die Handelskammer zu Leipzig durch nachstehende Erklärung Stellung genommen: „Die Handelskammer Leipzig kann die von der königlichen Staatsregierung beabsichtigte Neuregelung der Personentarife der sächsischen Staatseisenbahnen als eine Verbesserung nicht anerkennen, da sie anstatt einer Förderung und Erleichterung für den weitaus größten Teil der beteiligten

Verkehrskreise eine Verteuerung, somit aber eine Erschwerung des Verkehrs bedeutet, die sich gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt geschäftlicher Depression empfindlich fühlbar machen wird. Eine solche Erschwerung muß weiterhin auch in der Aufhebung des Systems der Rückfahrkarten erblickt werden, da die damit verbundenen, in Aussicht genommenen Neuerungen den Personenverkehr nicht vereinfachen, sondern für die Eisenbahnverwaltung wie für das Publikum nur noch umständlicher gestalten werden. Die beabsichtigte Änderung kann die Billigung der Handelskammer umsoweniger finden, als die für die Finanzlage der sächsischen Staatseisenbahnen erwarteten Vorteile angesichts ihrer Unsicherheit und ihrer geringen Höhe zu den zweifellosen Nachteilen dieser einschneidenden Maßregel in keinem Verhältnis stehen. Die Handelskammer muß daher gegen die geplante Reform der sächsischen Personentarife in deren vollem Umfange Einspruch erheben, umsomehr, als ihr die Erreichung des von der königlichen Staatsregierung angestrebten Zieles weniger durch gesondertes Vorgehen, als vielmehr einzig auf dem Wege der durch Art. 42 der Reichsverfassung gegebenen ‚Verwaltung wie ein einheitliches Netz‘ und des engen Anschlusses der sächsischen Staatsbahnverwaltung an die übrigen deutschen Eisenbahnen erreichbar und erstrebenswert erscheint.“

Dagegen ist von der Handels- und Gewerbekammer zu Zittau an den sächsischen Eisenbahnrat kürzlich eine Denkschrift gerichtet worden, worin die von der sächsischen Regierung vorgeschlagenen Änderungen im wesentlichen als zweckmäßig bezeichnet werden. Die Kammer ist allerdings in ihrer Mehrheit der Ansicht, daß eine Reform des Personentarifs der sächsischen Staatseisenbahnen nur bei Beteiligung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu empfehlen sei. In bezug auf die Festsetzung der neuen Einheitspreise von 7, 4,5, 3 und 2 ₰ für das Kilometer wird die Zustimmung unter der Voraussetzung erteilt, daß bei späterer Beseitigung des Freigepäcks eine entsprechende Herabsetzung der Einheitspreise erfolgt. Die Kammer ist übrigens der Meinung, daß die Aufhebung des Freigepäcks schon jetzt durchzuführen sei. Die Preise der Monatskarten sollen nach mindestens 25, diejenigen für Monatsnebenkarten nach mindestens 15 Fahrten gebildet werden. Beim Scheitern der geplanten Tarifreform empfiehlt die Kammer, die Einführung der Kilometerhefte nach badischem Muster für den sächsischen Binnenverkehr in Erwägung zu ziehen.

— **Württembergischer Eisenbahnetat für 1903 und 1904.** Die Hauptziffern dieses Etats haben wir in Nr 6 S. 76 d. Ztg. mitgeteilt. Wir entnehmen dem Etat und den beigegebenen Erläuterungen noch folgende Angaben. Im Laufe der Finanzperiode 1903/04 werden für den Personen- und Güterverkehr voraussichtlich zugehen die vollspurigen Nebeneisenbahnen Geislingen-Wiesensteig mit 21,34 km, Laupheim-Schwendi mit 16,02 km und Roßberg-Wurzach mit 11,20 km. Die durchschnittliche Betriebslänge wird hiernach betragen im Etatsjahr 1904 für den Personenverkehr 1946,35 km, für den Güterverkehr 1952,71 km.

Über die gegenseitigen Leistungen der Eisenbahnverwaltung einer- und der Post- und Telegraphenverwaltung anderseits ist mit Wirkung vom 1. April 1903 an nach neueren Grundsätzen abzurechnen, durch welche die Abrechnungsgeschäfte wesentlich vereinfacht werden und welche darauf abzielen, jede Verwaltung nach ihren annähernden Selbstkosten zu entschädigen. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz soll vorläufig noch bezüglich der Kosten der Postbeförderung in Eisenbahnzügen einschließlich der Unterhaltung der Bahnpostwagen gemacht werden, welche nach den Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung einen Vergütungssatz von 7 ₰ für 1 Postwagenachskilometer bezw. bei den in Gepäckwagen besonders eingerichteten Postabteilen für 1 Zugkm gerechtfertigt erscheinen lassen würden, während seither nur 4 ₰ von der Postverwaltung bezahlt wurden. Anderseits sollen die Anschaffungskosten der Bahnpostwagen von der Postverwaltung nur noch mit 3,5 % statt mit 4 % verzinst werden. Bei sofortiger Anwendung der neuen Sätze würde sich eine Mehrbelastung der Post zu gunsten der Eisenbahnverwaltung von rund 350 000 ℳ jährlich ergeben. Im Hinblick auf die finanziellen Ergebnisse der Postverwaltung ist zunächst für die Finanzperiode 1903/04 eine Erhöhung jenes Vergütungssatzes nur von 4 auf 5 ₰ vorgesehen, wodurch sich die Mehrbelastung der Postverwaltung auf 100 000 ℳ jährlich ermäßigt.

Aus dem Personaletat: Während der Finanzperiode 1901/02 ist die Verlegung einer Direktorstelle von der Bahn zur Post aus dienstlichen Gründen notwendig geworden. Da ein Ersatz für diese Stelle bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen nicht entbehrt werden kann, so werden wie seither wieder 2 Direktorstellen vorgesehen, wogegen 1 Oberratsstelle in der gemeinschaftlichen Ordnungsliste der Verkehrsanstalten wegfällt.

Die Zahl der Ratsstellen soll durch Umwandlung einer Assessorstelle in eine Ratsstelle um 1 Stelle vermehrt werden, die dem dienstlichen Bedürfnis entsprechend mit einem bautechnischen Oberingenieur besetzt werden soll.

Zur Zeit sind die Stellen des Eisenbahnhauptkassierers, des Vorstandes der Eisenbahn-Hauptmagazinverwaltung, der zwei Betriebsoberinspektoren und des Vorstandes des bautechnischen Bureaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit Gehältern der Kollegialräte ausgestattet. Diesen 5 Stellen kommen nach ihrer Bedeutung gleich die Stellen des Vorstandes des Kontrollbureaus für den Güterverkehr, des Obermaschinenmeisters und des Vorstandes des maschinentechnischen Bureaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Es sollen daher auch diese 3 Stellen mit Ratsgehalt ausgestattet werden. Vorgesehen werden 3 weitere Stellen für Bauinspektoren, wogegen 3 Abteilungsingenieurstellen in Wegfall kommen, 10 weitere Oberbahnsekretärstellen bei der Generaldirektion und 10 solcher Stellen für Betriebsinspektionen und Bahnstationen I. Klasse gegen Wegfall von 10 Betriebsinspektions-Assistentenstellen, womit die Kategorie der Betriebsinspektionsassistenten in Abgang gebracht ist, ferner 5 Expeditorstellen bei der Generaldirektion gegen Wegfall von 5 Eisenbahnsekretärstellen. Die Vorstände des Wagenkontrollbureaus, des Tarifbureaus, des Reklamationsbureaus und der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse beziehen Zulagen von je 400 ℳ; hiervon sollen je 300 ℳ pensionsberechtigt werden, die weiteren 100 ℳ sollen ihnen als nichtpensionsberechtigte Zulage verbleiben. Die Obergeometerstellen, bisher 2, sollen um 1 Stelle vermehrt werden. 2 Stellen von technischen Revisoren sollen geschaffen werden, um 2 technischen Eisenbahnsekretären (Bautechnikern), die seit einer Reihe von Jahren mit der Prüfung und Übernahme von Oberbaumaterialien, der eine in den im Saargebiet und in Lothringen gelegenen Werken, der andere in den rheinischen Hüttenwerken beauftragt sind, eine ihrer wichtigen dienstlichen Aufgabe entsprechende Stellung gewähren zu können. Die Eisenbahnsekretärstellen sollen im Jahre 1903 um 28 und im Jahre 1904 um weiter 34 vermehrt werden, die technischen Eisenbahnsekretäre usw. um 7 Stellen. Kanzleiassistenten 5 weitere Stellen gegen Wegfall von 5 Expedientenstellen. Expedienten 30 Stellen mehr für 1903 und 35 für 1904. Die Stationsgehilfinnen erhalten die Bezeichnung Eisenbahngehilfinnen. Kanzleiaufwärterstellen bei der Generaldirektion Vermehrung um 3.

Die Bahnhofaufseher sollen im Gehalt den Zugmeistern gleichgestellt werden (seither 1200—1800 ℳ, künftig 1300—1900 Mark). Die Zahl der Lokomotivheizer I. Klasse soll vermehrt werden für 1903 um 50, für 1904 um weitere 50 Stellen, die Zahl der Lokomotivheizer II. Klasse um 15 Stellen. Den ständig aushilfsweise als Lokomotivführer verwendeten Lokomotivheizern II. Klasse soll nach mehrjähriger befriedigender Dienstführung eine Anwartschaft auf dauernde Verwendung im Fahrdienst gegeben werden. Dieselben sollen die Amtsbezeichnung „Hilfslokomotivführer“ erhalten. Als neue Kategorie sind in den Etat eingestellt Meister in den Eisenbahnwerkstätten und in der Eisenbahntelegraphenwerkstätte, Stellwerkschlosser und Brückenschlosser 30 Stellen mit Gehältern von 1500—2000 ℳ. Vorgesehen ist ferner die Vermehrung der Stellen der Oberbahnwärter um 5, der Weichen- und Stationswärter, der Bahnwärter, der Stationsdiener. Beim Etatstitel „Dienstkleidung“ ist eine Erhöhung des Kleidergeldes (der einmaligen Beihilfen von 75 ℳ auf 100 ℳ und der fortlaufenden Entschädigungen von jährlich 15 ℳ auf 25 ℳ) für die nicht zum Bezug freier Dienstkleidung berechtigten Beamten des höheren und mittleren Dienstes vorgesehen. Erstmals vorgesehen sind 1500 ℳ als Honorar für den neu anzustellenden Oberbahnarzt. Bei den Kosten der Unterhaltung der Ausstattungsgegenstände ist ein Mehrbedarf von 6000 ℳ jährlich für Vermehrung der Rettungskasten und Krankentragbahren auf den Stationen und für die Ausstattung der Gepäckwagen mit Verbandkasten und von 4000 ℳ für die Anschaffung von Zelten und Kochöfen für die Bahnarbeiter vorgesehen. Bei den Ausgaben für Kohlen usw. sind rund 100 000 ℳ jährlich vorgesehen zur Verwendung bei der Anstellung von Bohrversuchen (außerhalb Württembergs) zur Gewinnung von Steinkohlen unter Ausnutzung einer von der Eisenbahnverwaltung bereits erworbenen Gerechtsame. Bei den „Kosten erheblicher Ergänzungen“ sind vorgesehen 850 000 ℳ für jedes Etatsjahr, gegen 1902 weniger 300 000 ℳ. Die seither bei diesem Titel eingebrachten Forderungen für Beseitigung schienengleicher Wegübergänge sowie für Einrichtung elektrischer Streckenblockung und Ausstattung der Stationen mit Ausfahrtsignalen und Ausfahrtvorsignalen sollen, um ein im Interesse der Betriebssicherheit gebotenes rascheres Vorgehen zu ermöglichen, auf Kreditrechnung übernommen werden.

— **Die Kaiser-Geburtstagsfeier in den Bezirksvereinen 6 und 7 des Eisenbahnvereins zu Berlin** fand am Donnerstag, den 29. Januar d. J. statt. Über 1100 Beamte und Arbeiter aller

Gattungen füllten den mächtigen Saal, und etwa 500 Damen in den Logen gaben in ihren hellen Festtagskleidern der ganzen Anordnung einen farbenprächtigen, reizvollen Glanz. Von den Oberbeamten der Königlichen Eisenbahndirektion waren außer dem Präsidenten Kranold, dem Vorsitzenden des Hauptvorstandes, Geheimem Regierungsrat Dr Roesler, und der Bezirksvereine 6 und 7, Regierungsräte Schmidt und Gronewald, etwa 15 Direktionsmitglieder und Inspektionsvorstände erschienen. Die Anordnung der Feier lag in den Händen eines aus beiden Vereinen gebildeten Festausschusses, an dessen Spitze Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schwarz stand. Um $^1/_4$9 Uhr begann die Orchestervereinigung unter Leitung des Eisenbahnsekretärs Braune mit zwei patriotischen Märschen die Reihe der Vorträge, worauf der Festleiter mit einer kurzen Begrüßung, die in dem Wunsche gipfelte, der Eisenbahnverein möge immer mehr an Mitgliedern und Sympathien zunehmen, die Feier eröffnete. Nach dem ersten Allgemeinen „Dem Kaiser“, gedichtet vom Stationsassistenten Benkner, sprach Fräulein Kirchhoff, die Tochter eines Vereinsmitgliedes, mit vollendetem Vortrage und klangvollem Organ den vom Eisenbahnsekretär Fuchs gedichteten Prolog vor der auf der Bühne stehenden, mit Blattgewächsen geschmückten Kaiserbüste. Hierauf durchbrauste in mächtigen Klängen die Jubelouvertüre von Weber die weiten Räume und Regierungs- und Baurat Platt ergriff das Wort zur Festrede, die sich hauptsächlich die herzgewinnende Art des persönlichen Verkehrs unseres Kaisers und seinen hohen Grad von Pflichtgefühl zum Vorwurf genommen hatte. Die formvollendete und gedankenreiche Rede schloß mit einem warmen Appell an die Angestellten der Eisenbahnverwaltung, sich den Kaiser mit seinem energischen Fleiß und eisernen Pflichtgefühl zum Vorbild zu nehmen. Wäre jeder Angestellte in dem weitverzweigten verantwortungsvollen Eisenbahndienst im kleinen treu, so diene er dadurch dem Staat und beweise damit am besten seine Treue zum Kaiser. Nach einem dreifachen, begeistert aufgenommenen Hoch auf Se Majestät erklang die erste Strophe der Nationalhymne. Dieser Teil der Feier schloß mit Absingung des zweiten Allgemeinen „Deutsche Jugend“, gedichtet vom Eisenbahnsekretär Baum, und zwei weiteren Vorträgen der Orchestervereinigung, worauf eine Pause von 15 Minuten eintrat. Der zweite Teil des Festes erhielt eine besondere Weihe dadurch, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten Exzellenz Budde plötzlich, von den meisten unerkannt, erschienen war und neben dem Präsidenten Kranold Platz genommen hatte. Nachdem das dritte Allgemeine verklungen war, verkündete der Festleiter den Anwesenden, daß der Herr Minister trotz seiner vielen Amtspflichten doch noch Zeit gewonnen habe, der Einladung Folge zu leisten. Es sei dies ein Beweis dafür, daß Exzellenz gern unter seinen Untergebenen weile und daß er die Bestrebungen des Eisenbahnvereins fördern wolle. Zum äußeren Zeichen dafür, daß die Versammlung sich durch den hohen Besuch geehrt fühle, bat der Festleiter, sich von den Plätzen zu erheben, eine Ehrung, für die Se Exzellenz durch eine Verbeugung dankte. Es folgten verschiedene humoristische Vorträge von Vereinsmitgliedern und ihren Damen, und erst nach 1 Uhr endete die in allen Teilen erhebende Feier, zu deren Gelingen die vorzüglichen Leistungen der Orchestervereinigung viel beigetragen hatten.

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahnbauinspektor Schramke in Breslau ist der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range der Räte IV. Klasse verliehen. — Versetzt ist der Regierungsassessor Matibel, bisher in Posen, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion 2 nach Elberfeld. — Der Regierungsassessor Dr Ryll in St. Johann-Saarbrücken ist dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur aushilfsweisen Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen überwiesen. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer Julius Metzger aus Turócz-Szt-Márton in Ungarn, Kurt Tecklenburg aus Weißenfels, Reg.-Bez. Merseburg, Willi Behrens aus Brunnen in Mecklenburg-Schwerin und Fritz Lauser aus Jena (Eisenbahnbaufach); Hermann Potthoff aus Berlin (Maschinenbaufach). — Der Oberregierungsrat z. D. Franz Kauth in Bonn, früher Mitglied der Eisenbahndirektion in Cöln, ist in den Ruhestand getreten. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist erteilt: den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Wilhelm Hause in Berlin und Friedrich Lorenz in Bruchsal. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Bergmann in Straßburg i. Els. ist infolge Ernennung zum Kaiserlichen Eisenbahnbauinspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen aus dem preußischen Staatseisenbahndienste ausgeschieden.

Österreich.

— **Die Bestimmungen über das Eisenbahnwesen im neuen Zoll- und Handelsbündnis.** In Nr 10 S. 144 d. Ztg. wurden die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Bestimmungen des dem österreichischen und ungarischen Abgeordnetenhause zur verfassungsmäßigen Behandlung vorliegenden, zwischen den beiderseitigen Regierungen vereinbarten neuen Zoll- und Handelsbündnisses im Wortlaut mitgeteilt. Der Gesetzvorlage ist eine eingehende Begründung beigegeben. Ihr ist u. a. zu entnehmen, daß unter den Normen, deren unveränderte Beobachtung beim Bau, Betrieb und der Verwaltung der beiderseitigen Hauptbahnen vereinbart wurde, die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 nicht wieder aufgenommen worden ist, da die im neuen Artikel VIII insbesondere aufgeführten Vorschriften, als: die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vorschriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre und über den Transport explosiver Gegenstände, dann das Eisenbahnbetriebsreglement jene den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßten, für beide Staatsgebiete gemeinsam festgesetzten Bestimmungen darstellen, hinsichtlich welcher die Aufrechthaltung der Einheitlichkeit auch fernerhin geboten erscheint.

Die durch die Beschränkung auf die bezeichneten Vorschriften und den Wegfall der Berufung der Eisenbahnbetriebsordnung einer gleichmäßigen Regelung nicht mehr unterworfenen Bestimmungen der letzteren, wie namentlich die Bestimmungen im ersten Teile der Eisenbahnbetriebsordnung, Abschnitt B (Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener), Abschnitt D (Aufsicht und Kontrolle) und teilweise auch Abschnitt C (Verpflichtungen der Privat-Eisenbahnunternehmungen sowie ihrer Beamten und Diener) eignen sich vermöge der Verschiedenheit der Verhältnisse vielfach garnicht mehr zu einer einheitlichen Behandlung.

Im Artikel VIII ist ferner eine Bestimmung enthalten, welche die im allgemeinen Verkehrsinteresse liegende Aufrechthaltung und Weiterentwicklung der im Einvernehmen der Bahnverwaltungen durch den Tarifteil I für den Güterverkehr geschaffenen Einheitlichkeit der Tarifbestimmungen und der Güterklassifikation bezweckt. Eine förmliche Verpflichtung zur Wahrung der Einheitlichkeit konnte jedoch nicht festgesetzt werden, da die in Frage stehenden Bestimmungen hinsichtlich der Privatbahnen vielfach ihrer konzessionsmäßig gewährleisteten selbständigen Entscheidung unterliegen. Im großen und ganzen stellt sich der neue Artikel VIII des Zoll- und Handelsbündnisses nur als Ausgestaltung der im früheren Zoll- und Handelsbündnisse niedergelegten Grundsätze dar. Dagegen enthält der neue Artikel IX wechselseitige Verpflichtungen, welche sich im früheren Zoll- und Handelsbündnisse nicht vorfinden. Bei deren Feststellung wurde dem Grundgedanken Rechnung getragen, daß die nahen Beziehungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten sich soweit als tunlich auch in eisenbahntarifarischen Fragen zu betätigen haben und daß daher für den wechselseitigen Verkehr vor allem jene Verpflichtungen eisenbahntarifarischer Natur zu übernehmen sind, welche von den beiden Staatsgebieten für den Verkehr mit ausländischen Staaten eingegangen wurden. Es geschah dies durch die im Artikel IX festgesetzte Übernahme der im Schlußprotokolle zum Artikel 15 des Zoll- und Handelsvertrages vom 6. Dezember 1891 mit dem Deutschen Reich enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr zwischen Österreich und Ungarn. Hierdurch wird ausgesprochen, daß die Frachttarife und alle Frachtermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen für Erzeugnisse des eigenen Staatsgebietes, gewährt werden, soweit es sich nicht um Sendungen zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem anderen Staatsgebiete übergehenden oder über das letztere im Durchzug beförderten Sendungen bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind, und daß insbesondere die auf die Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal- oder Verbandstarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Teiles auch in die direkten Tarife einzurechnen sind.

Die an gleicher Stelle des obenerwähnten Schlußprotokolls enthaltene gegenseitige Verpflichtung der vertragschließenden Teile, auch durch Herstellung direkter Eisenbahnfrachttarife einander tunlichst zu unterstützen, wurde im Artikel IX dahin erweitert, daß die beiderseitigen Staatsbahnen verpflichtet sind, für den über ihre Linien nach dem Auslande sich abwickelnden Güterverkehr des anderen Staats in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen. Demselben Grundgedanken entspringt hinsichtlich des Auslandsverkehrs das Zugeständnis, daß die derzeit auf bestehenden Staatsbahnlinien für Durchzugsendungen aus dem anderen Staatsgebiete gegenüber den normalen Tarifen gewährten Frachtbegünstigungen für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses aufrechterhalten werden sollen. Dieses Zugeständnis ist namentlich für die österreichische Ausfuhr nach den Balkanländern und für die ungarische Ausfuhr nach dem westlichen Auslande von Bedeutung.

Der im Artikel IX enthaltene Ausschluß geheimer Tarifsätze stellt keine neue Bestimmung dar, da die Verlautbarung

der Tarifmaßnahmen in beiden Staatsgebieten bereits seit Jahren vorgeschrieben ist.

Weitere Bestimmungen des Artikels IX verfolgen den Zweck, auch die Ausfuhr aus dem anderen Staatsgebiete nach dem Auslande nach Tunlichkeit zu fördern. Mit Rücksicht hierauf soll unter entsprechender Berücksichtigung der gegenwärtigen Gestaltung der Staatsbahnnetze gegenseitig die Verpflichtung übernommen werden, auf den beiderseitigen Staatsbahnen dem Durchzug der Sendungen aus dem Auslande keine größeren Tarifermäßigungen und Nachlässe zu gewähren, als solche den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebiets hinsichtlich des Verkehrs nach der gleichen Grenzstation zur Verfügung gestellt werden.

Die Bewegungsfreiheit der beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen, betreffend Überleitung ausländischer Sendungen im Durchzug über die eigenen Linien, soll hiernach nicht eingeschränkt und aus einschlägigen Tarifmaßnahmen nur die Forderung abgeleitet werden, daß im Wesen gleiche Zugeständnisse sodann auch dem gleichen Ausfuhrverkehr des anderen Staatsgebiets gewährt werden sollen.

— **Der neue allgemeine Zolltarif für das österreichisch-ungarische Zollgebiet.** Die Bestimmungen dieses Tarifs, welcher einen Bestandteil der dem österreichischen und dem ungarischen Parlament vorgelegten Ausgleichsgesetze bildet, enthält eine Reihe von Anordnungen, welche das Eisenbahnwesen betreffen.

Nach Artikel X sind in der Einfuhr u. a. zollfrei zu behandeln: Zum vorübergehenden Gebrauch in das Zollgebiet eingeführte Transportmittel, als: Eisenbahn- und Wasserfahrzeuge mit Einschluß der darauf befindlichen Inventarstücke, die beim Eingang über die Grenze zum Personen- oder Warentransporte dienen und nur aus dieser Veranlassung eingehen; ferner leer zurückkommende Eisenbahn- und Wasserfahrzeuge inländischer Eisenbahnverwaltungen und Schiffahrtunternehmungen sowie die bereits in den Fahrdienst eingestellten Eisenbahn- und Wasserfahrzeuge ausländischer Eisenbahnverwaltungen und Schiffahrtunternehmungen.

Durch Artikel XVI des Zolltarifs wird die Regierung ermächtigt, anläßlich internationaler Abmachungen, durch welche behufs Sicherstellung von Eisenbahnverbindungen vereinbart wird, daß die Anlage einer gemeinsamen Grenz- und Betriebswechselstation innerhalb der Zollgrenze stattzufinden hat, die zollfreie Einfuhr zuzusichern: a) für alle zur Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtung der Wechselstation sowie der zwischen dieser und der Zollgrenze gelegenen Anschlußstrecke erforderlichen Materialien, Einrichtungsstücke und sonstigen Gegenstände, insoweit die Beistellung dieser Erfordernisse ausländischen Behörden oder der ausländischen Bahnunternehmung infolge vertragsmäßiger Übernahme der einschlägigen Herstellungen obliegt; b) für alle von der ausländischen Bahnunternehmung zur Besorgung des von ihr übernommenen Betriebsdienstes, einschließlich der Instandhaltung, dann von den ausländischen Grenzämtern zu Dienstzwecken benötigten Betriebsmittel, Gerätschaften und Verbrauchsmaterialien in den für diesen Zweck nachweislich erforderlichen Mengen; c) für die Übersiedlungseffekten sowie die Dienstutensilien der innerhalb des inländischen Zollgebiets stationierten Beamten und Bediensteten der ausländischen Eisenbahnverwaltung und der außerdem beteiligten Dienstzweige der Verwaltung des Nachbarstaats.

— **Erhöhung der Frachtsätze für Eisenwaren.** Im Abgeordnetenhause wurde an den Handelsminister und den Eisenbahnminister eine Anfrage betreffend die Erhöhung der Frachtsätze für Eisenwaren bei den Staatsbahnen gestellt. In der Anfrage wird darauf hingewiesen, daß die Tarifsätze für Eisenwaren (Betteinsätze, Fingerhüte, Nadeln, Scheren, Schlösser, Weberkämme, Drahtwaren, Gabeln, Messer usw.) beträchtlich erhöht werden sollen. Da sich unter diesen Waren eine Reihe von Artikeln befindet, welche in den Bezirken Steyr und Kirchdorf sowohl in Fabriken, als auch in vielen kleingewerblichen Betrieben in großer Menge erzeugt werden, so bedeute diese Erhöhung der Frachtsätze eine tiefgreifende und schwere Schädigung der Industrie, des Kleingewerbes und des Handels sowohl in der alten Eisenstadt Steyr, wie auch in vielen Orten der Bezirke Steyr und Kirchdorf. Außerdem wurden „Waffen" in die I. Tarifklasse übersetzt, was gleichfalls für die dortige Waffenindustrie eine sehr fühlbare Schädigung bedeute.

Ungarn.

— **Eisenbahnbetriebsordnung.** Nach den Bestimmungen des gegenwärtig in Kraft stehenden Zoll- und Handelsbündnisses sollen die Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehrs erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden, insbesondere auch die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden, solange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Teile gleichartigen Weise abgeändert sein wird. In dem den Parlamenten vorliegenden neuen Zoll- und Handelsbündnisse ist jene Eisenbahnbetriebsordnung nicht mehr unter den Normen aufgezählt, welche in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden sollen; da sonach die s. Z. mit kaiserlicher Verordnung eingeführte Eisenbahnbetriebsordnung vom Zeitpunkte des Inkrafttretens der neuen Ausgleichsgesetze in Ungarn einer gesetzlichen Sanktion entbehren würde, hat die ungarische Regierung dem Abgeordnetenhause gleichzeitig mit den Ausgleichsvorlagen einen Gesetzentwurf unterbreitet, durch welchen das Ministerium ermächtigt wird, gleichzeitig mit dem Inslebentreten des Gesetzartikels über das neue Zoll- und Handelsbündnis die Gültigkeit der Bestimmungen der am 16 November 1851 erlassenen Eisenbahnbetriebsordnung bis auf weitere Verfügung der Gesetzgebung auf dem Verordnungswege aufrechtzuerhalten.

— **Außenhandelsstatistik.** Die Budapester Handelskammer hat beschlossen, eine dringliche Eingabe an den Handelsminister wegen des Gesetzentwurfes über die Änderung der Außenhandelsstatistik zu richten. Die Handelskammer erhebt Einspruch gegen mehrfache Bestimmungen dieses Gesetzentwurfes, welche für den Handel von Nachteil wären. Insbesondere richtet sich die Eingabe gegen jene Bestimmung der Gesetzvorlage, wonach bei Absendungen von Waren nicht nur der Kommissionär, sondern auch der eigentliche Absender und Empfänger namhaft gemacht werden müssen, eine Maßregel, welche für die Zwecke der Handelsstatistik ganz gleichgültig, für die Interessen des Handels aber sehr bedenklich wäre, da hierdurch das Geschäftsgeheimnis preisgegeben würde.

— **Dienststunden in den Güterbahnhöfen.** Der Ausschuß der ungarischen Kaufmannshalle hat mit Rücksicht darauf, daß die derzeit festgesetzten Dienststunden in den Güterbahnhöfen der ungarischen Staatsbahnen an Sonntagen dem Verkehrsbedürfnis nicht genügend Rechnung tragen, beschlossen, die Direktion der ungarischen Staatsbahnen um Abänderung dieser Dienststunden zu ersuchen.

— **Plattensee-Uferbahn.** Eine Abordnung aus den Komitaten Zala und Veszprim sprach kürzlich beim ungarischen Ackerbauminister vor, um ihn zu ersuchen, er möge insbesondere im Interesse der Förderung des Weinabsatzes aus den Weingärten am Plattensee die beteiligten Komitate in dem Bestreben unterstützen, daß eine von Veszprim ausgehende Bahn über Almadi und Badacsony nach Tapolcza gebaut werde.

Niederlande.

— **Der Streik der Eisenbahnbediensteten zu Amsterdam,** über den wir bereits in Nr 10 S. 144 d. Ztg. kurz berichteten, ist ebenso rasch und unerwartet, wie er ausbrach, beendet worden. Über die eigentliche Ursache dieses Ereignisses geht aus den Berichten der Tageszeitungen folgendes hervor: Die Hafen- und Dockarbeiter hatten von den Transportgesellschaften gefordert, daß diese keine nichtorganisierten Arbeiter beschäftigen sollten. Den vier Transportgesellschaften gegenüber, die sich hierzu nicht verstehen wollten, wurde dann zunächst der Boykott beschlossen. Der Streik der Eisenbahner brach aus, um diesen Beschluß, der von der „Nationalen Föderation der Transportarbeiter" verhängt wurde, zu unterstützen, und der Ausstand begann damit, daß auf dem Bahnhof der Holländischen Eisenbahngesellschaft zu Amsterdam zunächst ein Lokomotivführer sich weigerte, seine Maschine vor einen Zug zu spannen, der mit Gütern der boykottierten Transportgesellschaft „Blauhutveem" beladen war. Diese Weigerung war das Zeichen, daß 300 bei der Güterbeförderung Angestellte sofort die Arbeit niederlegten. Dem Ausstand schlossen sich dann die Bediensteten der Staatseisenbahngesellschaft an, und in einer am Abend des 30. Januar abgehaltenen großen Versammlung der Bediensteten beider Gesellschaften wurde für Amsterdam der allgemeine Streik erklärt, sodaß am 31. Januar der Eisenbahnverkehr auf allen Bahnhöfen in Amsterdam stillstand. Gleichzeitig breitete sich die Streikbewegung auch nach Haarlem und Rotterdam aus, während die Direktionen der vom Ausstand betroffenen Eisenbahngesellschaften mit der „Nationalen Föderation der Transportarbeiter" in Verhandlung traten. Die durch den Streik hervorgerufenen Zustände werden in einer Drahtmeldung des B. L.-A. vom 31. Januar wie folgt geschildert:

„Es ist fast nicht möglich, die Verwirrung und Unordnung zu beschreiben, welche die Sperrung des Eisenbahnbetriebs

herbeigeführt hat. Der Eisenbahnkörper von Rotterdam bis Amsterdam liegt verödet da. Die Bahnhöfe sind geschlossen und dunkel, die Signale auf ‚gefährlich‘ gestellt, die Brücken geöffnet. Auf den Heerstraßen dagegen herrscht ein buntes Leben und Treiben. Automobile schnurren an Fuhrwerken vorbei, welche mit allerlei Zugvieh bespannt sind. Die Dampfer auf den Kanälen sind überfüllt. In Amsterdam hatten heute nicht alle Bäcker Hefe für ihr Backwerk, und demzufolge mußten viele Amsterdamer sich mit ungesäuerten Broten begnügen. Das Militär bleibt dort meist in den Kasernen, um die Streikenden nicht zu reizen. Das Arbeitssekretariat richtete an die Bäckergehilfen ein Manifest, worin ersucht wird, kein Brot zu backen aus Mehl, das in den boykottierten Schuppen liegt. In Ymuiden, dem Hafen Amsterdams, ist der Schaden infolge der Stockung des Güterverkehrs schon auf 30 000 Gulden zu schätzen. Die drei Bahnhöfe in Rotterdam: Beurs, Delftsche Poort und Maas sind dunkel und verödet. An die Türen ist die Aufschrift „geschlossen“ geklebt. Heute Abend wird der Streik sich bestimmt noch ausbreiten, nachdem die Lokomotivführer mit ihren Zügen in ihren ständigen Wohnorten angekommen sind.“ Die Eisenbahngesellschaften entsandten am 31. Januar drei Direktoren nach dem Haag, um dem Ministerium über die Sachlage zu berichten. Über die dort geführten Verhandlungen lauten die Nachrichten verschieden. Nach der einen Lesart wäre den Bahnen vom Ministerrat gestattet, den Transportgesellschaften und namentlich dem Blauhutveem gegenüber die Annahme von Gütern abzulehnen. Nach der anderen Lesart hätte der Ministerrat erklärt, daß er sich zu einem Eingreifen nicht befugt erachte. Nachdem dann die Eisenbahngesellschaften sich zur Annahme der von der „Nationalen Föderation“ gestellten Forderung, keine Güter von und für die boykottierten Transportgesellschaften anzunehmen, bereit erklärt hatten, nahmen die Bahnbediensteten am 1. d. M. die Arbeit wieder auf. Wie die Frankf. Ztg. meldet, sollen sich übrigens die Bahnverwaltungen vorher bereits von den betroffenen Transportgesellschaften die Zusicherung haben geben lassen, daß diese keine Güter mehr anbringen und keine Schadenersatzforderungen erheben würden. Sodann haben sich den neueren Nachrichten zufolge die Transportgesellschaften ebenfalls mit den Hafen- und Dockarbeitern geeinigt, und der Boykott ist aufgehoben. Über die durch diese Ereignisse geschaffenen Zustände bringt die Köln. Ztg. einen Bericht aus Amsterdam, 3. Februar, den wir nachstehend mit einigen Weglassungen folgen lassen:

„Der Freude über die rasche Beendigung des Ausstandes der Eisenbahnbediensteten ist eine starke Entnüchterung auf dem Fuße gefolgt. Nur einen Augenblick hat man die Ruhe und Ordnung, die während des kritischen Tages herrschte, bewundert: bei einigem Nachdenken sagte man sich, daß das ausständige Eisenbahnpersonal den Dienst bereits derart gestört hatte, daß überhaupt nichts mehr zu verderben war. Gewalt brauchten die Ausständigen garnicht anzuwenden, da niemand ihrem Treiben etwas in den Weg legte. Was man allerdings mit Recht zu bewundern Veranlassung hatte, war die ungemeine Sicherheit und Genauigkeit, mit welcher der ganze Ausstandsapparat in den Händen der Führer arbeitete; es bedurfte ja kaum eines halben Tages, um das ganze öffentliche Leben in seinen Grundpfosten zu erschüttern. Dazu hat es natürlich langer Arbeit bedurft, und aus den Äußerungen, die der Handelsminister am 19. Dezember 1902 in der Kammer einem sozialdemokratischen Abgeordneten gegenüber fallen ließ, wußte man, daß es unter dem Eisenbahnpersonal gewaltig gärte und daß man einer baldigen Katastrophe entgegensah. . . . . . Auf der ganzen Linie hat der Ausstand gesiegt, und fast alle Bedingungen, welche von den Ausständigen gestellt worden sind, mußten zugestanden werden. Welche furchtbaren Aussichten eröffnen sich aber für die Zukunft? Tatsache ist zunächst, daß den Eisenbahngesellschaften das Recht eingeräumt worden ist, die Beförderung von Gütern zu verweigern. ‚Damit ist‘, sagt der ‚Nieuwe Rotterdamsche Courant‘, ‚ein Prinzip preisgegeben, ohne das keine Unternehmung, keine Handelsgesellschaft sich auch nur einen einzigen Tag gegen die bodenloseste Willkür sicher fühlen kann. Denn wenn es heute eine Frage der Organisation gewesen ist, infolge derer das Eisenbahnpersonal die Arbeit eingestellt hat, da kann morgen eine Lohnfrage oder die angeblich ungerechtfertigte Entlassung eines Arbeiters dieselbe Wirkung haben, und dies nicht nur hinsichtlich der eigenen Korporation, sondern, mit Rücksicht auf den förderativen Verband, hinsichtlich jedes anderen Arbeiterverbandes. Auf diese Weise tritt kurzweg die rohe Gewalt auf, ohne daß eine unparteiische Untersuchung darüber stattfindet, ob die gestellten Forderungen billig sind; man weiß, daß man vermöge seiner Übermacht seinen Willen durchsetzen kann.‘ Man glaube ja nicht, daß endgültiger Frieden geschlossen ist; ein solcher entscheidender Sieg, den man fast ohne zu kämpfen und mit vollständiger Waffenstreckung des Gegners erreicht hat, fordert die triumphierende Partei noch zu ganz anderen Schritten heraus. Am vorigen Sonnabend war es ein Sozialdemokrat, der auf dem Bahnhof von Haarlem Herr und Gebieter war; demütig näherte sich ihm der Stationsvorstand und fragte um die Erlaubnis, ob der bereitstehende Zug abgehen dürfe! Glaubt man im Ernst, daß Menschen, denen die reife Frucht in den Schoß gefallen ist, ohne daß sie eine Hand zu rühren brauchten, in Zukunft nach den Bedürfnissen des menschlichen Zusammenlebens, nach den finanziellen Kräften der Arbeitgeber, ihren Erfolgen oder ihrem Ruin, oder nach den Folgen des internationalen Mitbewerbs fragen werden, wenn sie einmal zeigen wollen, was sie vermögen? Beispiele wirken ansteckend: In diesem Augenblick sind fast sämtliche Kutscher der Stadt ausständig, bereits muß die Polizei alle Kräfte aufbieten, um die wenigen Arbeitswilligen, die man mit Gewalt von den Wagen herabzuziehen sucht, zu schützen. Und glaubt man, daß es dabei bleiben wird? Es wird allmählich an der Zeit sein, daß diejenigen, die an der Spitze des Staates stehen, sich erinnern, daß alle Bürger denselben Schutz beanspruchen können und daß die zwei letzten Silben des Wortes ‚Staatsgewalt‘ kein leerer Schall bleiben.“

Nach Nachrichten vom 5. d. M. befürchtet man einen neuen Streik der Eisenbahnarbeiter.

Übrige europäische Länder.

— **Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern.** Wie schweizerische Blätter mit Vorbehalt berichten, würde die Ersetzung des Herrn Forrer auf dem Posten des Direktors des vorgenannten Amtes bald stattfinden, und zwar durch den Bundesrat Zemp. Der Rücktritt des letzteren, des derzeitigen Vorstehers des Eisenbahndepartements des eidgenössischen Bundesrats, sei durch Gesundheits- und Familienrücksichten veranlaßt.

— **Die Gesellschaft für die adriatischen Bahnen** hat der italienischen Regierung den Entwurf eines neuen Vertrags für die Weiterführung des Betriebs ihrer Bahnen auf weitere 6 Jahre im großen und ganzen zu den gegenwärtigen Bedingungen und unter Übernahme der Verpflichtung des Ausbaues der Linien gegen Sicherstellung der Zinsen für das aufgewendete Kapital unterbreitet. Falls der Vorschlag angenommen wird, würde der neue Vertrag zwischen Regierung und Gesellschaft 1 Jahr vor dem Zeitpunkt ablaufen, von dem an der Staat das Recht des konzessionsmäßigen Rückkaufs der der Adriatica gehörigen Linien (etwa 2000 km) hat.

— **Feuer auf dem Warschauer Bahnhof in St. Petersburg.** Am 13./26. Januar um 9 Uhr Abends entstand ein großer Brand auf dem Warschauer Bahnhof. In der Nähe des Empfangsgebäudes befindet sich ein riesiges Gebäude, das die „alte kaiserliche Remise“ genannt wird, weil seinerzeit dort die Wagen der kaiserlichen Züge untergestellt wurden. Jetzt werden in diesen Schuppen die Personenwagen gereinigt und, falls es nötig ist, kleineren Ausbesserungen unterzogen; außerdem befindet sich hier die Niederlage für Wäsche, Kissen, Matratzen und Decken der Internationalen Schlafwagengesellschaft. Ebenso werden dort allerlei Instrumente und verschiedene Reserveteile für die innere Einrichtung der Personenwagen aufbewahrt. Die genannten Niederlagen sind an der Längsseite des Schuppens, der eigentlich nur aus zwei Steinwänden und einem Glasdach darüber besteht, in Holzverschlägen untergebracht. Über den Steinmauern des Schuppens zieht sich der auch aus Holz bestehende Bodenraum hin, in dem mehrere Fenster angebracht sind. Durch einen Funken, der aus einem der in genanntem Schuppen zur Ausbesserung stehenden Wagen geflogen war, ist wohl der Brand entstanden. Bemerkt wurde das Feuer durch Arbeiter, die plötzlich gewahrten, daß das Dach gerade über der Wäscheniederlage der Internationalen Schlafwagengesellschaft zu brennen anfing. Trotz sofort ergriffener Maßregeln konnte man das Feuer nicht hemmen, es verbreitete sich mit riesiger Geschwindigkeit bei dem überreichen Material, das die Holzverschläge boten, über das ganze Gebäude und in kurzer Zeit stand alles in Flammen, die auch schon nach kurzer Zeit durch Fenster und Zuglöcher ins Freie schlugen. Um 11 Uhr Abends war das Innere des Schuppens gänzlich ausgebrannt. Dabei haben auch mehrere Wagen, die dort standen, erheblich gelitten, doch war das Feuer damit noch nicht gelöscht, da der Bodenraum den Flammen viel Nahrung bot, wobei die größte Anstrengung der Feuerwehr darauf gerichtet wurde, die angrenzende Wagenreparaturwerkstätte vor dem rasenden Elemente zu schützen. Ob das vollkommen geglückt ist, darüber haben die St. Petersburger Zeitungen noch keine Mitteilung gebracht. Wir werden, wenn noch wesentliches bekannt werden sollte, die vorstehenden Mitteilungen entsprechend ergänzen.

— **Über einen sehr ernsten Eisenbahnunfall auf der Rjäsan-Uralbahn** liegen zunächst folgende Nachrichten vor:

Der Güterzug Nr 27 näherte sich unweit der Station Ponomarewo-Bogojawlenskoje des Smolensker Zweiges einer kleinen, über ein Flüßchen geschlagenen Brücke. Die Brücke geriet ins Wanken, als der Zug auf sie hinaufzufahren begann. Kaum befand sich aber der ganze Zug auf der Brücke, als sie unter der Last zusammenbrach und den Zug nach sich ziehend einstürzte. Vom Zugpersonal sind tot der Heizer und der Zugführer. Der Lokomotivführer erlitt lebensgefährliche Verletzungen. Die Lokomotive und fünf Güterwagen fielen ins Wasser, die anderen blieben auf einer Sandbank liegen. Zur Herstellung der Strecke sind außerordentliche Maßnahmen ergriffen.

Es handelt sich hier um eine Eisenbahnstrecke, die erst seit etwa drei Jahren dem Betriebe übergeben worden ist. Daher wird es von Interesse sein, näheres über die Bauart der Brücke und den Vorgang, der den Unfall herbeigeführt hat, zu erfahren. Sobald die russischen Zeitungen hierüber Ausführliches bringen, werden wir auf den Gegenstand zurückkommen.

— **Zur Eröffnung des regelmäßigen Personen- und Güterverkehrs auf der Kalischer Bahn** teilt die Lodzer Ztg. ihren Lesern mit, daß in Eisenbahnkreisen verlautet, daß der regelmäßige Verkehr der Güter- und Personenzüge auf der Warschau-Kalischer Eisenbahn nicht früher als im Monat Mai, wenn eine Fahrgeschwindigkeit von 40 Werst in der Stunde ermöglicht werden kann, eröffnet wird. Vielleicht müssen erst auch noch andere Hindernisse und Unbequemlichkeiten beseitigt werden, bevor es der Mühe wert wird, einen regelmäßigen Güter- und Personenverkehr zu eröffnen.

Fremde Weltteile.

— **Lieferung von Schienenmaterialien nach Siam.** Das siamesische Eisenbahnamt wird am 15. Juni d. J. folgende Lieferungen vergeben: 30000 t Schienen, 950 t Klammernägel, 1826 t Laschen, 750 t Unterlagsplatten, 270 t Schraubenbolzen und -muttern, 10 t Scheiben (volgringen) für Schraubenbolzen. Versiegelte, mit der Aufschrift „Tender for the supply of Permanent Way Materials“ versehene Angebote sind zu richten an den Direktor General, Royal Railway Department, Bangkok, Siam. (Nach einem Bericht des niederländischen Konsuls in Bangkok.)

— **Geplante Eisenbahnlinien in Britisch-Indien.** Nach einer Mitteilung aus Kalkutta hat die indische Regierung den Bau einer Eisenbahnlinie genehmigt, die ihren Ausgangspunkt in Golakgary und ihren Endpunkt am Flusse Brahmaputra vor Gaukati haben soll. Die Spurweite wird 1 m betragen und die Strecke 151 englische Meilen lang sein. Die Baukosten schätzt man auf 9231245 Rupien.

— **Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft.** Wie die D. Kol.-Ztg. mitteilt, bringt der Bericht über das mit dem 31. März 1902 abgeschlossene zweite Geschäftsjahr wenig neue Tatsachen. Die Feststellungen des Ingenieurs Christopher James bezüglich der Tsumebmine gehen dahin, daß dort etwa 239330 t hochgradigen Erzes mit einem durchschnittlichen Gehalt von 12,61 % Kupfer und 25,29 % Blei aufgeschlossen sind; dazu kämen noch rund 190000 t armen Erzes mit einem Durchschnittsgehalt von 2,91 % Kupfer und 4,37 % Blei. Nach den Berechnungen des Herrn James würde dieser Vorrat hochgradigen Erzes nach dem aufgestellten Plan in etwa fünf Jahren aufgearbeitet sein. Es würden jährlich etwa 7760 t Kupfer und rund 15000 t Blei gewonnen werden, wobei, bei Zugrundelegung eines Kupferpreises von 60 £ für die Tonne und eines Bleipreises von 12 £ für die Tonne, rund 390000 £ Gewinn für das Jahr erzielt werden könnten. Legt man den augenblicklichen Kupferpreis von 50 £ zugrunde, so vermindert sich der Gewinn auf 312000 £. In diese Berechnung ist nun allerdings weder die Verarbeitung des geringhaltigen Erzes berücksichtigt, noch das im Blei in nicht unbedeutendem Maße enthaltene Silber in Betracht gezogen. Arbeitskräfte und Brennmaterial sind in der Nähe der Tsumebmine in genügendem Maße vorhanden. Das für den Grubenbetrieb nötige Wasser müßte allerdings aus einer Entfernung von etwa 20 km herangeschafft werden.

Zur Inangriffnahme dieses Bergwerksunternehmens ist natürlich die Lösung der Transportfrage erste Bedingung. Am einfachsten wäre der Anschluß nach Windhuk an die Bahn nach Swakopmund. Die Gesellschaft hat aber für den Bau dieser Strecke wohl Interesse, aber keine materielle Unterstützung von anderer Seite gefunden. Es ist dieser Plan daher aufgegeben und in Erwägung gezogen, mit Unterstützung der South West Africa Company eine Bahn nach Port Alexander in dem portugiesischen Angola zu bauen. Die Bahn würde 400 km durch deutsches Gebiet und 330 km durch portugiesisches Gebiet führen. Mit der portugiesischen Regierung werden zur Zeit wegen Erlangung einer Eisenbahnkonzession Verhandlungen gepflogen. Bei der augenblicklich allgemein schlechten Lage des Geldmarktes wird die Aufbringung der Mittel jedoch Schwierigkeiten bereiten und eine günstigere Zeit abgewartet werden müssen. Das auf diese Weise durchschnittene Gebiet soll landwirtschaftlich und bergbaulich gute Aussichten bieten, was auch notwendig wäre; denn allein durch das oben erwähnte zu erwartende Ergebnis der Tsumebmine würde sich der Bau der Eisenbahn kaum rechtfertigen lassen.

Allgemeines.

— **Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge auf amerikanischen und deutschen Bahnen** wird im 6. Heft des A. f. E. Jahrg. 1902 vom Geheimerat W. A. Schulze einer vergleichenden Betrachtung unterzogen, die im wesentlichen eine Widerlegung des von uns in Nr. 86 S. 1303 f. Jahrg. 1902 d. Ztg. besprochenen Tunellschen Aufsatzes im „Journ. of Political Economy“ bildet, insoweit nämlich in letzterem die Schulzeschen Ausführungen angefochten und bestritten worden sind. Bei den großen Schwierigkeiten, die eine gerechte Abwägung der verschiedenen Leistungen beider Bahngebiete gegen einander hat, wird es u. E. kaum jemals möglich sein, über die Frage des Vorrangs zu einem abschließenden Urteil zu gelangen. So interessant daher derartige Vergleichungen sind und so sehr ihre Anregung geeignet ist, den friedlichen Wetteifer zwischen zwei großen Völkern zu entfachen und damit auf beiden Seiten zu stetigem Fortschreiten Anlaß zu geben, ebenso wünschenswert ist es, daß die bezüglichen Schriften und Gegenschriften nie die Grenzen einer rein sachlichen Erörterung überschreiten und daß alle persönlichen Ausfälle vermieden werden. Wir vermögen es daher Herrn W. A. Schulze nicht zu verdenken, wenn er sich jetzt ernstlich gegen die ihm von seinem Gegner gemachten Vorwürfe verwahrt, als seien seine Ausführungen „unangemessen und in hohem Grade ungenau“ (unfair and grossly inaccurate) und müßten als ein „maßloser Angriff“ (intemperate attacky) gegen die amerikanischen Eisenbahnen betrachtet werden.

— **Drahtlose Telegraphie.** Professor F. Braun machte im Naturwissenschaftlichen Verein zu Straßburg die Mitteilung, daß er bei seinen Bemühungen, die früher von ihm erzielten Ergebnisse auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie zu vervollkommnen, jetzt neue Mittel gefunden habe, unbegrenzte Energiemengen in Form elektrischer Wellen in den Raum zu senden, sodaß Entfernungen dafür überhaupt nicht mehr in Betracht kämen. Wichtiger noch sei das Ergebnis, daß auch eine größere Sicherheit der Übertragung ermöglicht und durch eine neue Methode eine schärfere Abstimmung zweier in gegenseitigem Verkehr stehender Stationen, d. h. ihre Unabhängigkeit von anderen, erzielt worden sei. Endlich scheine jetzt auch der Weg gangbar zu sein, um telegraphische Nachrichten auf brauchbare Entfernungen wesentlich nur nach einer Richtung zu versenden. Dabei arbeitete die neue Methode in sehr ökonomischer und einfacher Weise.

— **Der Kohlenbedarf der Stadt Berlin** spiegelt sich in den soeben bekannt gewordenen Verbrauchsziffern für das Jahr 1902 wieder. Nach dem „Berl. Aktionär“ betrug die gesamte Kohlenanfuhr für

	Berlin	Berlin und Vororte
1902 . . .	2922182 t	4162192 t
1901 . . .	3105466 „	4068178 „
1900 . . .	2978746 „	4124041 „
1899 . . .	2652865 „	3590381 „
1898 . . .	2588594 „	3415128 „

Der eigentliche Bedarf Berlins stellte sich, verglichen mit dem Vorjahre, wie folgt: an Steinkohlen und Koks 1902: von England 324734 t (gegen das Vorjahr — 105227 t), von der Ruhr 169419 (— 6603) t, von Zwickau 17307 (+ 10747) t, von Oberschlesien 1015273 (— 83442) t, von Niederschlesien 231121 (— 3978) t, überhaupt 1761904 (— 185949) t; an Braunkohlen und Briketts: aus Böhmen 21861 (— 20566) t, aus Preußen und Sachsen 984954 (— 30943) t, überhaupt 1006815 (— 51609) t. Hierbei tritt besonders die englische Kohleneinfuhr hervor, die im Jahre 1900 eine vordem noch niemals verzeichnete Höhe erreicht hatte. Es bezifferte sich in den letzten Jahren die Einfuhr englischer Kohle wie folgt: 1892: 109736 t, 1900: 479907 t, 1901: 448976 t und 1902: 341163 t. Von der englischen Einfuhr entfielen im Jahre 1902: 339662 t auf die Wasserwegbeförderung. An amerikanischen Kohlen sind nur 4215 t (im Vorjahre 1666 t) eingeführt worden. Auf dem Wasserwege gelangten noch 90292 t westfälische, 427203 t oberschlesische und 6710 t niederschlesische Kohlen nach Berlin, während die Berliner Vororte außerdem 69956 t englische, 7730 t westfälische,

364 220 t oberschlesische und 5629 t niederschlesische Kohlen bezogen; insgesamt wurden auf den Wasserstraßen 1 315 618 (841 540) t Steinkohlen und 16 216 (14 754) t Braunkohlen nach Berlin verfrachtet.

— **Eine Brücke von 141,7 m Spannweite** verdient immerhin Beachtung, wenn sie auch nur eine Landstraße trägt. Von einer solchen, die über dem Miamifluß in New-Baltimore (Ohio, Nordamerika) erbaut und am 15. Dezember 1901 dem Verkehr übergeben wurde, bringt „Engineering News" vom 16. Oktober 1902 eine Mitteilung und skizzenhafte Darstellung.

Die Hauptträger haben wagerechte untere und gekrümmte obere Gurtungen, steife Vertikalen und gekreuzte, schlaffe Diagonalen. Die Fahrbahn liegt unten. Die Endportale sind schräg gestellt. Zwischen ihnen ist ein kräftiger, oberer Horizontalverband eingespannt. Die oberen Gurtungen haben unten offenen Kastenquerschnitt, die unteren Gurtungen bestehen aus flachen Kettenstäben, die Vertikalen aus je zwei mit einander vergitterten]-Stäben, die Diagonalen teils aus Flachstäben, teils aus spannbaren Rundstäben. Die Knotenverbindungen sind nach amerikanischer Art durch Bolzen hergestellt. Die ideelle Höhe der Hauptträger ist 20,27 m (etwa $1/7$ der Stützweite). Sie sind in Felder geteilt (also etwa 8,34 m Teilung). Die Brücke ist 8,33 m breit von Mitte zu Mitte Hauptträger, oder 7,62 m im Lichten.

Die Fahrbahn besteht aus 6,5 cm starken eichenen Bohlen, auf längsliegenden I-Trägern. Letztere ruhen auf Querträgern, welche als 0,965 m hohe Blechträger gebildet und an die Vertikalen der Hauptträger angenietet sind. An die Stegbleche der Querträger ist ein doppelter, wagerechter Windverband aus Rundstäben angeschlossen. Die Fahrbahn ist nur durch Streichbalken gesäumt. Sie entbehrt der erhöhten Fußwege. Auch ein Straßenbahngleis ist nicht vorgesehen.

Bücherschau.

— **Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr** samt Zusatzübereinkommen. Kommentare und Rechtsprechung von L. Calmar, Chef des Tarifbureaus der rumänischen Eisenbahnen a. D. Verlag Allgemeiner Tarifanzeiger. M. Münz, Wien I. 2. Lieferung. Preis 3,50 ℳ.

Die jetzt vorliegende zweite Lieferung des Calmarschen Werkes behandelt die Artikel 11 bis 60 des Internationalen Übereinkommens. Das Buch bietet dadurch, daß es den einzelnen Bestimmungen erläuternde Bemerkungen zufügt und zugleich die über die einschlägigen Fragen ergangenen gerichtlichen Entscheidungen in kurzen Auszügen mitteilt, für die Auslegung der einzelnen Bestimmungen ein reichhaltiges und vielseitiges Material. So verdienstvoll und nützlich eine solche Sammlung sein kann, so durfte der Verfasser sich dadurch u. E. nicht der Pflicht überhoben erachten, auch seine eigene Auffassung über die einzelnen Fragen mitzuteilen und zu begründen. So begnügt er sich z. B. angesichts der neuerdings wieder vielfach erörterten Streitfrage, ob die Bahnverwaltung für eine von einem Beamten erteilte unrichtige Tarifauskunft schadenseratzpflichtig gemacht werden kann oder nicht, auf S. 115 mit der kurzen Bemerkung: „Für beide Anschauungen werden triftige Gründe geltend gemacht." Wir möchten in Ansehung dieser Frage darauf hinweisen, daß nach einem im Januarheft der Berner Zeitschrift f. d. Internat. Eisenb.-Transport mitgeteilten Erkenntnis des österreichischen Obersten Gerichtshofs vom 25. Februar 1902 jetzt auch diese Behörde sich im Gegensatz zu einer von Calmar erwähnten früheren Entscheidung zu der Auffassung bekannt hat, daß eine solche Haftpflicht zu verneinen ist.

— **Nachtrag I zum deutsch-böhmischen und böhmisch-deutschen Stationsverzeichnis.** Zu dem „deutsch-böhmischen und böhmisch-deutschen Verzeichnis der in Böhmen, Mähren und Schlesien gelegenen Eisenbahnstationen und Haltestellen" ist im Verlag des Verfassers, H. B. Vodenka, Kommissär der Staatsbahndirektion Prag (II, 1735), soeben der Nachtrag I erschienen. Preis des Verzeichnisses 1,40 Kr., des Nachtrages 50 h. Der Nachtrag enthält sämtliche in der Zeit vom 1. November 1900 bis 1. Januar d. J. in den genannten Ländern zur Eröffnung gelangten neuen Eisenbahnlinien, Stationen und Haltestellen sowie alle in dieser Zeit eingetretenen Namensänderungen, Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse usw. Er ist in deutscher und böhmischer Sprache verfaßt, sodaß er gleichmäßig für beide Sprachen verwertbar ist.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die an der Bahnlinie Luxemburg-Ulflingen gelegene Haltestelle Michelau, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Eilstückgutverkehr diente, wird am 10. Februar d. J. für den vollen Güterverkehr — Stückgut- und Wagenladungsverkehr — eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle. Am 1. Februar d. J. ist die Station Miltitz bei Leipzig für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet worden. Leichen und Fahrzeuge bleiben ausgeschlossen.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis der Braunschweigischen Landeseisenbahnen (Nr 4a) ist neu herausgegeben worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichnis wird das im Mai 1901 ausgegebene Verzeichnis gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger.

Zu dem Kilometerzeiger der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Cöln, St. Johann-Saarbrücken und Essen (Nr 40) ist der Nachtrag VI und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag II erschienen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 40 vom 28. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und die im Ausschusse vertretenen vereinsfremden Bahnen sowie die italienischen und sizilianischen Bahnen, betreffend Vorlagen für die nächste (Pariser) Ausschußsitzung (abgesandt am 31. Januar d. J.).

Nr I 44 vom 28. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und die im Ausschusse vertretenen vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den Antrag der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf Genehmigung der Übertragung des Verkaufs von Vereins-Fahrscheinheften an einen Reiseunternehmer (abgesandt am 29. Januar d. J.).

Nr I 50 vom 5. Februar d. J. a) an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, b) an die zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen, betreffend den I. Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1903 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr II 33 vom 30. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die XVII. Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 2. Februar d. J.).

Nr III 62 vom 1. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 6. Februar d. J.).

Nr III 63 vom 1. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 6. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Die auf Seite 204 des Gütertarifs vom 1. April 1902 angegebene Entfernung Weimar preuß. Staatsb. - Dürrröhrsdorf wird auf 240 km berichtigt.

Erfurt, den 2. Februar 1903. (287)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Staatsbahn-Tierverkehr und Privatbahn-Staatsbahn-Tierverkehr.

Die an der Strecke Insterburg-Tilsit

gelegene Haltestelle Argeningken, die bisher auf den Verkehr für Kleinvieh in einzelnen Stücken beschränkt war, wird vom 15. Februar d. J. ab für den unbeschränkten Tierverkehr eröffnet.

Königsberg i/Pr., den 29. Januar 1903. (288)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Errichtung einer Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Am 1. April d. J. wird in Dramburg eine neue Eisenbahn-Betriebsinspektion errichtet. Zu dieser treten aus dem Bezirke der Betriebsinspektion Stargard i/Pomm. 2 die Strecken:
Ruhnow (ausschl.) - Neustettin (ausschl.),
Schivelbein (ausschl.)-Polzin (einschl.)
über. Ferner werden ihr die Neubaustrecken:
Falkenburg (einschl.)-Polzin (einschl.),
Polzin (einschl.)-Gramenz (ausschl.)
mit dem Tage der Betriebseröffnung zugeteilt werden.

Stettin, den 31. Januar 1903. (289)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Am 7. Februar 1903 kommen im Ausnahmetarif für die Beförderung von Klarschlag und rohen Bruchsteinen an Dienststellen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, gültig vom 3. Dezember 1902, Frachtsätze in der Abteilung A für Sendungen von Berbersdorf, Dornreichenbach, Hainsberg und Wurzen nach Elsterwerda B. D. und ferner Rückvergütungsbeträge in der Abteilung B für Sendungen von Brandis nach Leipzig (Berl., Magdeb. und Thür. Bahnhof) zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Stationen.

Dresden, den 5. Februar 1903. (290)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im Berlin - Stettin - sächsischen Verkehre treten am 5. Februar 1903 für die Beförderung lebender Tiere zwischen Göttengrün, Hof, Schleiz, Schönberg i. Sachsen und Tanna einerseits und Stralsund andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über die bei den genannten Stationen Auskunft zu erhalten ist.

Dresden, am 3. Februar 1903. (291)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände, Teil II vom 1. Januar 1899.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 1, Ziffer 4, wie folgt abgeändert bezw. zergliedert:

4. Messingwaren sowie andere Halb- und Ganzfabrikate aus unedlen Metallen und deren Mischungen (Legierungen), auch in Verbindung mit anderem Material, sofern letzteres nicht den Hauptbestandteil der betreffenden Gegenstände bildet.
5. Metalle, unedle, folgende:
Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), ferner Hartblei und Bleizink, auch alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle;
Zink in Platten (Rohzink) und Blechen (Walzzink), auch Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink) und zinkisches Blei.

München, den 3. Februar 1903. (292)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 15. Februar l. J. wird die Station Orzesche der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz in den Ausnahmetarif für Holz einbezogen.

Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 3. Februar 1903. (293)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Die im Nachtrag VII zu Tarifheft 5 (Holz) des sächsisch - österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes für die Station Wöllersdorf (k. k. österr. Staatsbahn) aufgeführten Frachtsätze gelten ab 7. Februar 1903 auch für die Station Steinabrückl (k. k. österr. Staatsbahn).

Dresden, am 5. Februar 1903. (294)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Vom 10. Februar d. J. ab wird die Station Groitzsch der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Kattowitz, den 3. Februar 1903. (295)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Neben dem zur Zeit gültigen Frachtbriefformular wird fortan für Sammelladungen nach Rußland ein größeres Frachtbriefformular zugelassen, welches durch Vermittlung des Rechnungsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg zum Preise von 19 ℳ. – mit Firmenaufdruck 20 ℳ. — für 1000 Stück bezogen werden kann.

Bromberg, den 3. Februar 1903. (296)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Vom 15. Februar d. J. ab wird die Station Singen der badischen Staatsbahnen als Versandstation in die im Tarifheft 4 bestehenden Ausnahmetarife 9 a und 9 b für Eisen und Stahl etc. einbezogen.

Von dem gleichen Zeitpunkte ab werden die Ausnahmetarife 9 d für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen und 9 e für Eisen und Stahl, auch einzelne Gegenstände aus anderen Stoffen, sowie Eisenbahnfahrzeuge im Falle der überseeischen Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern für den Verkehr von Mannheim bad. Bahn im Tarifheft 4 neu eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 2. Februar 1903. (297)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch - bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 werden die Stationen Eschenbach i/Mfr. und Markt Erlbach der Lokalbahn Langenzenn-Wilhermsdorf Markt Erlbach in den Tarif aufgenommen.

München, den 1. Februar 1903. (298)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Brennstoffe.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. wird die Station „Nienhagen bei Halberstadt" in den obengenannten Ausnahmetarif der Staatsbahngütertarife für den Versand von Braunkohlen usw. einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 2. Februar 1903. (299)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. April 1903 erscheinen neue Gemeinschaftliche Tarifhefte A und B, enthaltend „Besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger und Lieferfristtabelle für den Güter- und Tierverkehr".

Die seitherigen Tarife Teil II, Heft A und B (Gemeinschaftliche Hefte) vom 1. Januar 1894 nebst Nachträgen treten gleichzeitig außer Kraft.

Der Preis des Heftes A beträgt 0,50 ℳ. = 0,60 Kronen, jener des Heftes B 0,60 ℳ. = 0,70 Kronen.

München, den 1. Februar 1903. (300)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Geltung vom 10. Februar 1903 wird die Station Luxemburg als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 (Hochofentarif) des Binnengütertarifs aufgenommen.

Straßburg, den 1. Februar 1903. (301)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Vom 15. Februar d. J. ab wird die Station Rheinau der Badischen Staatseisenbahnen als Empfangsstation in den im Tarifheft 4 bestehenden Ausnahmetarif 22 für Steinsalz einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. Februar 1903. (302)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 10. Februar 1903 treten direkte Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern von den Versandstationen des Ausnahmetarifs E nach Saßnitz-Hafen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 2. Februar 1903. (303)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Kohlenausnahmetarif Teil V, Heft 3 v. 1. Mai 1901.)

Ab 1. März 1903 wird die Station Biberach=Zell der großh. badischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Teilfrachtsätzen und Entfernungen in den Tarif einbezogen:

Schnittariftabelle I, Abteilung B			Kilometerzeiger, Schnittafel B			
Vom Schnittpunkte bis	Teilfrachtsätze für 10 000 kg in Mark bis zum Schnittpunkte Nr 1	2	nach	ab Schnittpunkt Nr 1 (Kilometer)	2	3
II. Stationen der großh. badischen Staatseisenbahnen Biberach=Zell	113	115	2. Stationen der großh. badischen Staatseisenbahnen Biberach=Zell . . .	—	486	495

München, den 31. Januar 1903. (304)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-preußisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Die Bekanntmachung vom 15. v. M., nach welcher die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 31 auch auf Sendungen nach und von Bordeaux über Alt=Münsterol Anwendung finden, wird dahin ergänzt, daß diese Frachtsätze für die im Tarife vorgesehenen Stationen der preußischen Staatsbahnen bei der Abfertigung angewendet, für die übrigen Stationen aber im Rückvergütungswege gewährt werden.

Straßburg, den 3. Februar 1903. (305)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Nordwestdeutsch - linksrheinischer
Berlin-Stettin-westdeutscher
Ostdeutsch-westdeutscher
Rheinisch-niederdeutscher
} **Güterverkehr.**

Am 15. Februar d. J. wird die Station Kalscheuren in die Seehafen-Ausnahmetarife E oder 7[1] für Eisen des Spezialtarifs II widerruflich aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Cöln, den 30. Januar 1903. (306)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Mittelsteine usw.

Zu dem vorbezeichneten Kohlenausnahmetarife tritt am 1. März d. J. der Nachtrag VII in Kraft, durch den außer mehreren Versandgruben auch einige Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, insbesondere der Lokalbahn Kolin-Cercan, neu in den Tarif aufgenommen werden. Ferner enthält derselbe neben Berichtigungen auch die inzwischen im Verfügungswege teils neu eingeführten, teils geänderten Frachtsätze, so nach der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal, Starkenbach-Rochlitz und nach einzelnen Stationen der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

Der Nachtrag ist zum Preise von 30 ₰ durch die beteiligten Dienststellen zu beziehen.

Kattowitz, den 30. Januar 1903. (307)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. werden die Stationen Homburg v. d. Höhe des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. sowie Neckarsulm, Kirchheim unter Teck und Schorndorf der württembergischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 4. Februar 1903. (308)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Für Ausn.-Tarif Nr 5 I (Düngemittel etc.) und Nr 5 II (Dünger etc.) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Zwischen Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und		bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Pozsony	I.	101 ₰
	II.	101 „
Pozsony Fiók p. u. .	I.	103 „
„ ujváros trs. .	II.	103 „
Lipótvár	I.	115 „
	II.	113 „
Zwischen Schönpriesen=Umschlag und		
Pozsony	I.	96 „
	II.	96 „
Pozsony Fiók p. u. .	I.	98 „
„ ujváros trs. .	II.	98 „
Lipótvár	I.	110 „
	II.	108 „
Zwischen Dresden=Elbkai und		
Pozsony	I.	123 „
	II.	123 „
Pozsony Fiók p. u. .	I.	125 „
„ ujváros trs. .	II.	125 „
Lipótvár	I.	137 „
	II.	135 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg. Die Frachtsätze des Ausn.-Tarifes Nr 5 II finden nur Anwendung bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.

Wien, am 3. Februar 1903. (309)
Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.
(Wiedereinführung der Ausn.-Tarife Nr 4 B und 4 C für Düngemittel usw.)

Die im Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. November 1899 bezw. in den Nachträgen I—VI desselben enthaltenen Frachtsätze der Kartierungsausnahmetarife Nr 4 B und 4 C für Düngemittel usw. bleiben unter den im Nachtrag VI auf Seite 16 ausgeführten Bedingungen bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 in Kraft.

Wien, am 30. Januar 1903. (310)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der beteiligten Bahnen.

5. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Durch Beschluß der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1902 auf 5 %, das ist 8 ℳ 60 ₰ für jede Aktie, festgesetzt. Dieselbe kann vom Mittwoch, den 11. Februar 1903 ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der Anweisung (Coupon) pro 1902 erhoben werden.

Nürnberg, den 5. Februar 1903. (311)
Das Direktorium.
Ley.

6. Verdingungen.

Verdingung von 18 670 m Segeltuch zu Wagendecken in 5 Losen, 1200 m Balgenstoff für D-Zugwagen in einem Lose, 17 740 m Segeltuch zu Wagendächern in 5 Losen, 13 270 m Hanfschläuchen in 4 Losen, 400 m weißer Leinwand zu Bettwäsche, 8030 m Behäutleinwand, 7230 m grauer Polsterleinwand, 6630 m Nessel, 3170 m grauem Drillich, 1500 m grauem Drell mit grünen Streifen in je einem Lose, 4850 m farbiger Polsterleinwand (Drell) in 2 Losen, 18570 m Wachs- und Ledertuch in 4 Losen und 6230 qm Linoleum in 2 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr., und von 93 Stück fertigen Wagendecken in einem Lose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 24. Februar 1903, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin**, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. März 1903.

Berlin, den 2. Februar 1903. (312)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Februar Vorm. gemeldet.

Nr 4 | Berlin, am 7. Februar 1903. | Jahrgang 1903.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

1	A B	230	4	Pack	Sprungfedern —	100	1	Altenburg	Sächsische Stsb.	
2	A B	26	2	Kisten	leer —	50	2	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
3	A M O	97563	1	Korb	Wein in Flaschen —	35	3	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
4	A R	878	1	Kiste	leer —	25	4	Königsberg i/Pr.	„	
5	A S	635	1	Sack	rohes Garn —	5	5	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
6	B	1261	1	Ballen	Manufakturw. —	8	6	Amsterdam Obgr.	Holländische E.	
7	B C	5501	1	Kiste	Bürsten —	44	7	Mülheim=Epp.	K. E.-D. Essen	
8	B M blau durchstrichen	17886	2	—	Fahrräder —	23	8	Braunschweig Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	Abs.: Beckey & Mietze, Hannover.
9	B S	3	1	—	Rohr m. 2 Flanschen, 3 Seilhaken u. Grundbrett	15	9	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	3 m lg.
10	C B	442, 850	2	—	Wagenfedern —	20	10	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
11	C B	2300	1	Kiste	leer —	52	11	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
12	C F	7978/12	1	„	leer —	?	12	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
13	C F F	2080	1	—	hölz. Maschinenrad —	—	13	Emmerich	K. E.-D. Essen	[1]
14	C F S	57191	1	Korb	Drogen —	26	14	Fellhammer	K. E.-D. Breslau	
15	C K C	4279	1	Kiste	Porzellan —	7	15	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
16	C L	—	1	„	gbr. Feilen —	25	16	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
17	C P	123	1	Ballen	Webwaren (blaues Leinen)	157	17	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
18	C W	496	1	Faß	ansch. Gasstoff —	358	18	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
19	D	559	4	Stück	Spiegelkonsolen —	24	19	Danzig lg. T.	K. E.-D. Danzig	
20	D	167	1	eis. Faß	leer —	62	20	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
21	E B	788	1	Bund	Flacheisen —	62	21	Saargemünd	Reichsbahn	4 m.
22	E B	36	1	Sack	Lumpen —	10	22	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
23	E D S	2016	1	Bund	5 Stäbe Eisen —	20	23	Heimbach	St. Johann=Saarbr.	1,37 m.
24	E S	9937	1	Kiste	Kaffeeschrot —	17	24	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
25	E V S	—	1	Sack	19 Stück alte Säcke	28	25	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
26	E W B G u. A J	IV 9	1	Kiste	leere Flaschen —	61	26	Hamburg	Lübeck-Büchener	
27	F	361	1	Sack	Kaffee —	89	27	Moers	K. E.-D. Cöln	
28	F St C	991	1	Kiste	Porzellan-Waschservice	14	28	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	F T	—	1	Bund	25 rohe Holzdeckel —	16	29	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
30	G	2811	1	Kiste	Wurst —	31	30	„	„	
31	G A	—	1	„	Apfelsinen —	94	31	Seesen	Braunschw. Land.-E.	
32	G E H eingebrannt	—	1	—	Sackkarren —	—	32	Kiel	K. E.-D. Altona	
33	G F	5336	1	Verschlag	Pappwaren —	69	33	Liebenau	K. E.-D. Cassel	
34	G F D	147	1	Korbk.	Öl —	30	34	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
35	G G	64	1	Bund	8 Hufeisenstäbe —	50	35	Balingen	Württemberg. Stsb.	
36	H A	—	1	Reisekorb	Wäsche —	8	36	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
37	H C T	2424	1	Kiste	leer —	35	37	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
38	H D	196	1	Pack	Kohlenlöffel —	8	38	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
39	H H	1060	1	Kiste	Zitronen —	39	39	Steele N.	K. E.-D. Essen	
40	H H	357	1	Korb	Lack —	30	40	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
41	H H D	2121/2	2	Kisten	Kurzwaren —	166	41	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
42	H K	21	1	Korb	l. Flaschen —	36	42	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
43	H K	507	1	„	Stroh, 6 kl. Messingrohre u. 6 Porzellanscheiben	5	43	Mainz	Direktion Mainz	
44	H K	1	1	Pack*)	1 Ofendeckel —	8	44	Duisburg	K. E.-D. Essen	*) in Papier.
45	H N	100	1	Sack	Tannenzweige —	25	45	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M	
46	H S	107	1	Kiste	Papiertapeten —	420	46	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

[1] Vers. Faß-Fabrik-Ges. Berlin; beschr. Aarington (England).

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
47	H S	1	1	Sack	Unschlitt	54	47	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
48	H U F	30220	1	Faß	Ultramarin	217	48	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
49	J	10	1	Spankorb	leer	1,5	49	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
50	J B	1062	1	—	Gußstück	10	50	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	ansch. Maschinenteil.
51	J B R	209	1	Ballen	Baumwollw.	23	51	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
52	J F W	199	1	Sack	ungebr. Kaffee	60	52	Gernrode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
53	J G R	3831	1	Faß	leer	12	53	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	J J	9339/56	18	Kisten	leer	330	54	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
55	J J	16	1	Kiste	eis. Schrank	91	55	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
56	J V 1020	1/15	15	Kisten	Sprengzündhütchen	760	56	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
57	J V H	—	1	Kiste	leer	32	57	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
58	J Z	875	1	„	leer	30	58	Malstatt	St. Johann=Saarbr.	
59	K	—	1	Blechkanne	Farbe	10	59	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
60	K	—	1	—	hölz. Standbaum	10	60	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
61	K	6	1	Pack	26 alte Kleiesäcke	25	61	Posen	K. E.-D. Posen	
62	K & C	1971	1	Kiste	Flaschenhülsen	15	62	Mainz	Direktion Mainz	
63	K L	100	1	Korb	eis. Bolzen	63	63	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
64	L A	9063	1	Kiste	Eisenware	21	64	Haarlem	Holländische E.	
65	L H	176	1	Faß	Petroleum	177	65	Soest	K. E.-D. Cassel	
66	L P	—	1	Bund	25 rohe Holzdeckel	16	66	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
67	M	22	1	Faß	Maiblumenkeime	50	67	Hamburg	K. E.-D. Altona	
68	M	—	1	—	Ofenrost	5	68	Duisburg	K. E.-D. Essen	mit Handgriff.
69	M	35	1	—	2 <-Eisen	31	69	Bochum Süd	„	4,30 m.
70	M	—	1	Bund	3 Stück Stabeisen	22	70	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
71	M eingebrannt	1	1	—	Spitzhacke mit Stiel	2	71	Leipzig E. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	gebraucht.
72	M F & C	3	1	Faß	leer	7	72	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
73	M S	1737	1	Kiste	vernick. Kräne	81	73	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
74	N	—	6	—	Gußroste	15	74	Straßburg	Reichsbahn	
75	N P	95	1	Kiste	leer	8	75	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
76	O M	810	1	„	Packmaterial	40	76	Mannheim	Badische Stsb.	
77	O M	1	1	Ballen	Linoleum	57	77	Mainz	Direktion Mainz	
78	P	1/2	2	Gestelle	je 5 Dosen Bratheringe	90	78	Neu=Ruppin	Paul.-Neu=Rupp. E.	
79	R	4066	1	Ballen	bedruckte Stoffe	18	79	Hoerde	K. E.-D. Essen	
80	R B	579	1	Faß	Farbe	30	80	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	
81	R G S	4729	1	Kiste	Messingröhren	241	81	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
82	R M	1	1	„	Nickelgriffe	35,5	82	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
83	R P	89	1	Sack	alte Papierabfälle	28	83	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
84	R S	105	1	Kiste	Handharmonika	40	84	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
85	R T	105	1	Ballen	Tapeten	16,5	85	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
86	R W	23024	4	Bund	verz. Eimer	48	86	Lathen	K. E.-D. Münster	
87	S	—	1	in Papier	Kinderwagen	22	87	Sömmerda	K. E.-D. Erfurt	
88	S	125	1	Bund	Stahl	13	88	Baalberge	K. E.-D. Magdeburg	
89	S	40	1	Sack	Holzspeilen	50	89	Cüstrin=V.	K. E.-D. Bromberg	
90	S C	3889	1	Kiste	Musikinstrumente	56	90	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
91	S & C	1514	1	„	l. Flaschen	22	91	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
92	S & C / A K / B S	1597 / 1897	1	Ballen	Tabak	91	92	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	Sch & Co.	4394	1	Kiste	Messingknöpfe	24	93	Aachen	K. E.-D. Cöln	
94	S P/S	23	1	Pack	Papier	55	94	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
95	St E	102	1	Kiste	Blumenvasen	59	95	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	
96	S W A	2	1	„	gefüllt	42	96	Überlingen	Badische Stsb.	
97	S W M	—	1	Sack	alte Getreidesäcke	35	97	Urdingen	K. E.-D. Cöln	
98	T	1	1	Verschl.	4 Spiegel	16	98	Cöln=Ger.	„	
99	T A G	1073	1	Kiste	l. Zigarrenkisten	11	99	Frankenberg	K. E.-D. Cassel	
100	T D G	13	1	Korb	leer	5	100	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	
101	T 4, 6 K	3	1	Blechballon	ansch. Benzin	48	101	Berlin Po. Bf.	K. E.-D. Berlin	
102	T L	14660	1	Faß	Fett	260	102	Lünen	Dortm.-Gron.-Ensch.	
103	T S	1372	1	Kiste	Gemälde	28	103	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
104	V od. A	—	1	—	Ofendeckel	3	104	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	eingegoss. Adolfshütte.
105	V G	8	4	Fässer	Seife	58	105	Winterswyk G. O. L. S.	Holländische E.	
106	W F	2	1	Kiste	zerbroch. Flaschen	7	106	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
107	W S	1	1	Pack	Pappe	30	107	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
108	W St	10588	1	Kiste	Holzwolle	58	108	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
109	Z M	1526	1	in Stroh	Stuhl ohne Sitz	5	109	Eilgut-A. Groß=Rudestedt	K. E.-D. Erfurt	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
110	van der Bergh	10365	1	—	Margarinekübel, leer	3,5	110	Soest	K. E.-D. Cassel	
111	Berne?	—	1	—	Milchkanne, leer	5	111	Hamburg H. (Eilg.-Abf.)	K. E.-D. Altona	
112	Böhmisches Brauhaus	1354	1	Faß	leer	13	112	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
113	Boldt	—	1	Reisekorb	?	12	113	Teschno	Grhzl. Meckl. Stsb.	
114	Bremen	I/II	2	Bund	4 l. Körbe	20	114	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
115	E K R Buenos Ayres	23	1	Ballen	Drogen	51	115	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
116	Zementfabrik Germania Misburg	—	2	Pack	leere Säcke —	30	116	Minden i/H.	K. E.-D. Hannover	
117	Cohn Mannheim	—	1	Sack	Gerste —	93	117	Gündringen	Württemberg. Stsb.	
118	Düren	θ	1	—	Gußrohr —	7	118	Düren	K. E.-D. Cöln	lackiert.
119	J. G. Henze	—	1	—	Privatplan —	18	119	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
120	W. Klose, Breslau	42	1	—	Privatdecke —	80	120	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
121	C. Kröcheldin	—	1	Kiste	Bild —	14	121	Frintrop	K. E.-D. Essen	
122	F. K. & F. Kröger	—	1	„	l. Weinflaschen —	30	122	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
123	Frl. Marwitz	—	1	—	Damenschirm —	—	123	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Expreßgut.
124	Perksch (C. P. 69446)	12958	1	Bierfaß	leer —	24	124	Potschappel	Sächsische Stsb.	
125	Pschorr	11273	1	Faß	leer —	20	125	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
126	Rheydt	8	1	Säckchen	Eisenwaren —	6,5	126	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
127	Konsul Mathias Stinner, Kopenhagen	—	1	lederner Handkoffer	Kleider, Wäsche etc.	14	127	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
128	Auguste Wieländer	—	1	Korb	Kleider, Wäsche etc.	43	128	Gr.=Lichterfelde Ost	„	
129	Winter	—	1	Pack	30 Fußmatten —	26	129	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
130	—	32	1	—	eis. Achsbüchse —	1,5	130	Friedrichstadt	K. E.-D. Altona	
131	—	42	1	Faß	Teer ($\frac{1}{2}$ gefüllt) —	84	131	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
132	—	131	1	—	alte Wagendecke —	42	132	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
133	—	239	1	Sack	gebr. Kaffee —	27	133	Cöln=Gereon	„	
134	—	1501 / 8303	2	Kisten	leer —	17	134	Garßen	K. E.-D. Hannover	
135	—	3453	1	—	Fahrrad —	—	135	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
136	—	4177	1	Kiste	Hohlmaß —	16	136	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
137	—	25509	1	Kübel	Margarine —	18	137	Friedland Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
138	rot ╳	—	1	—	Eisen- oder Stahlrohr	10	138	Duisburg	K. E.-D. Essen	
139	rot —	—	1	Bund	5 eis. Verbindungsstg.	19	139	Tegel	K. E.-D. Berlin	
140	/ gelb	—	1	Stange	Flacheisen —	15	140	Gr.=Vegesack	K. E.-D. Hannover	
141	□	2473	1	Kiste	Zigarren —	47	141	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
142	—	—	2	Säcke	Betten u. Kleider —	52	142	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
143	—	—	1	Sack	Betten, Kleider u. Wäsche	48	143	Cüstrin=V.	„	
144	—	—	1	Bund	8 rohe Bettfüße —	17	144	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
145	—	—	1	„	2 Bettstell-Seitenteile	11	145	Coburg	„	neu, braun lackiert.
146	—	—	1	—	Blechkanne, leer —	4	146	Bremen H. Bf.	K. E.-D. Hannover	
147	—	—	1	—	verz. Blechkanne, leer	7	147	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
148	—	—	1	—	Blitzableiterstange —	4,5	148	Amberg	Bayerische Stsb.	
149	—	—	1	Stück	Brett, 5 m lang —	22	149	Nakel	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
150	—	—	5	Pack	7 eich. Bretter —	32	150	Münster	K. E.-D. Münster	Schrankteile.
151	—	—	1	—	Bindekette, 10 m —	32	151	Luxemburg	Reichsbahn	Dienstgut.
152	—	—	2	Säcke	leere Butterkübel —	10	152	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
153	—	—	4	—	Butterkübel, leer —	7	153	„	„	
154	—	—	1	Blechbüchse	Carbid —	54	154	Gr.=Königsdorf	K. E.-D. Cöln	
155	—	—	1	Sack	10 leere Cementsäcke	5	155	Geseke	K. E.-D. Cassel	
156	—	—	1	—	Decke, 8,45 m lang, 6,50 m breit	54	156	Eller	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
157	—	—	1	—	Decke, 16 m lang, 10 m breit	—	157	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
158	—	—	1	Korb	Draht u. Holzklötzchen	20	158	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
159	—	—	1	Stück	Eisen —	3	159	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	walzenförmig.
160	—	—	1	Bund	geriffte Eisenleisten —	37	160	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	zur Dreschtrommel.
161	—	—	1	—	Eisenplatte —	44	161	Chemnitz	Sächsische Stsb.	ansch. Ladebrücke.
162	—	—	1	Bund	Eisenringe —	12	162	B.=Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	aus Bandeisen.
163	—	—	12	—	Eisenrohre —	90	163	„	„	3 m lg.
164	—	—	1	—	Eisenteil —	8	164	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
165	—	—	1	Korb	Eisenware —	171	165	Breslau Eilg.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
166	—	—	1	eis. Faß	leer —	26	166	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
167	—	—	1	Faß	leer —	66	167	Mainz	Direktion Mainz	
168	—	—	4	Stück	eich. Faßdauben —	4	168	Alpirsbach	Württemberg. Stsb.	
169	—	—	1	Bund	6 eis. Fensterstangen	2	169	Posen	K. E.-D. Posen	
170	—	—	1	Gestell	5 Dosen mar. Fische	43	170	Worms	Direktion Mainz	
171	—	—	1	„	6 Dosen mar. Fische	25	171	Ülzen	K. E.-D. Hannover	
172	—	—	3	Stangen	Flacheisen —	38,5	172	Bockhorst	K. E.-D. Münster	
173	—	—	1	Stange	Flacheisen —	18	173	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
174	—	—	1	—	eis. Flanschrohr —	12	174	Hörde	K. E.-D. Essen	
175	—	—	1	Korb	l. Flaschen u. Hülsen	13	175	Niederlahnstein	K. E.-D. Cöln	
176	—	—	1	Ballen i. L.	baumw. Garn —	32	176	Alsfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	—	—	1	—	Gasrohr —	24	177	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
178	—	—	1	—	Gasrohr, alt —	13	178	Zschortau	K. E.-D. Halle a/S.	5,5 m lg.
179	—	—	1	Sack	Gips —	100	179	Steele N.	K. E.-D. Essen	
180	—	—	3	—	gußeis. Gitter —	34	180	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
181	—	—	1	Ballen	Gurte —	15	181	Hainsberg	Sächsische Stsb.	
182	—	—	1	—	Gußofen —	8	182	Heidelberg	Badische Stsb.	Fußwärmer.
183	—	—	1	—	Gußstück —	50	183	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
184	—	—	1	Kiste	Haarpinsel —	5	184	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
185	—	—	1	—	eis. Haken —	3	185	Düren	K. E.-D. Cöln	
186	—	—	1	Rolle*)	Hanfseil —	10	186	Bütow	K. E.-D. Danzig	*) i. Sackl.
187	—	—	1	—	eis. Hebel —	11	187	R.=Vieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	von Eydtkuhnen (Dienstgut).
188	—	—	1	—	Heizungsrohr —	—	188	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
189	—	—	1	—	Herdplatte —	3	189	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
190	—	—	2	Bund	Hohlglas —	10	190	Freiburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	Lampenzylinder.
191	—	—	1	Sack	gelochte Holzklötze	21	191	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
192	—	—	1	Bund	gehob. Holzleisten —	34	192	Duisburg	K. E.-D. Essen	
193	—	—	1	Sack	Holzringe (poliert) zu gebogenen Stühlen	15	193	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
194	—	—	15	Paar	Holzschuhe —	19	194	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
195	—	—	9	„	Holzschuhe —	9,25	195	Sulingen	K. E.-D. Münster	mitSpannleder.
196	—	—	1	Stück	Hufeisenform —	70	196	Cöln Eilg.-A.	K. E.-D. Cöln	aus Stahl.
197	—	—	1	Säckchen	Kammrädchen —	1	197	Rheinfelden	Badische Stsb.	
198	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	198	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
199	—	—	1	„	15 alte geflickte Kartoffelsäcke	16,5	199	Etgersleben	K. E.-D. Magdeburg	
200	—	—	1	Lattenkiste	Käse —	17	200	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
201	—	—	1	Ballen	ansch. Kautschuk-Isolierplatten	31	201	Soest	„	
202	—	—	1	Bund	Kehlleisten —	24	202	Dresden=Alt.	Sächsische Stsb.	
203	—	—	1	—	Kette, 4,20 m —	16	203	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
204	—	—	1	—	Kette mit Ring und Haken	32	204	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
205	—	—	1	—	hölz. Kinderwagenrad	1,5	205	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
206	—	—	1	—	eis. Kinderwagenrad	2	206	Gera	K. E.-D. Erfurt	mit Gummireifen.
207	—	—	1	Korb	Kleider —	18	207	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
208	—	—	1	—	Kleiderrechen —	1	208	Straßburg	Reichsbahn	
209	—	—	1	Pack	34 Kleiesäcke —	28	209	Posen	K. E.-D. Posen	
210	—	—	1	„	6 eis. Kohlenlöffel —	2	210	Eilgut Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
211	—	—	1	Korb	leer —	15	211	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
212	—	—	2	Körbe	leer, neu —	4	212	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
213	—	—	3	Pack	18 Körbe —	18	213	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
214	—	—	1	—	Korbballon, leer —	ca 12	214	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
215	—	—	1	Korbfl.	gefüllt —	35	215	Hamm	K. E.-D. Essen	
216	—	—	1	—	Küchenschrank —	—	216	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	neu.
217	—	—	1	—	Lager —	4	217	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	mit 2 Schrauben etc.
218	—	—	2	—	eis. Laschen —	16	218	Louisenthal	St. Johann=Saarbr.	
219	—	—	1	(in Papier)	Mangelmaschine —	39	219	Mayen Ost	„	aus Guß.
220	—	—	2	—	Maschinenteile —	12	220	Niederschöneweide	K. E.-D. Berlin	
221	—	—	1	Bund	2 Messinghülsen —	28	221	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	für Maschine.
222	—	—	1	Sack	Messingplatten, Buchsen und Lager	33	222	Roßlau	K. E.-D. Halle a/S.	
223	—	—	1	Bund	Messingringe —	33	223	Wanne	K. E.-D. Essen	
224	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	3	224	Leipzig I.	Sächsische Stsb.	
225	—	—	1	Korbk.	Mineral-Schmieröl —	20	225	Honnef Rhein	K. E.-D. Cöln	
226	—	—	1	—	eis. Mutter —	5	226	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
227	—	—	1	—	eis. Zylinder —		227			
228	—	—	1	—	Nähmaschine —	45	228	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	der obere Teil in Packleinen.
229	—	—	1	Pack	2 leere Obstkörbe —	15	229	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
230	—	—	2	—	Obstkörbe, leer —	6	230	Honnef Rhein	„	
231	—	—	1	—	Öl- oder Melassefaß, leer	37	231	Frose	K. E.-D. Magdeburg	
232	—	—	8	Ölfässer	leer —	288	232	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
233	—	—	1	—	gußeis. Ofenteil —	20	233	Essen H.	K. E.-D. Essen	
234	—	—	1	Faß	ansch. Petroleum —	181	234	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
235	—	—	2	—	Pflugschare —	5	235	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	—	1	Blecheimer	ansch. Preißelbeeren	16	236	„	„	
237	—	—	1	—	Privatdecke, 7 m lang, 3,4 m breit	33	237	Karlsruhe Hptbhf.	Badische Stsb.	Dienstgut.
238	—	—	1	—	Privatstrohdecke —	63	238	Mainz	Direktion Mainz	Dienstgut.
239	—	—	1	—	Privatviehgitter —	28	239	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	Dienstgut.
240	—	—	1	Reisekorb	leer —	3,5	240	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
241	—	—	1	„	leer, neu —	2,5	241	Altenburg	Sächsische Stsb.	
242	—	—	1	„	leer —	8	242	Kiel	K. E.-D. Altona	m. Bindfaden zugeb.
243	—	—	1	—	Rippenrohr, alt —	36	243	Chemnitz	Sächsische Stsb.	1,70 m lg.
244	—	—	1	Bund	eis. Rohrschellen —	3	244	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
245	—	—	1	Verschlag	eich. Rohrstuhl —	10	245	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	bez.: Düsseldorf=Der. 18./11.
246	—	—	1	Bund	2 eis. Rohrstützen —	12	246	Mülhausen N.	Reichsbahn	m. Flanschen.
247	—	—	1	—	Rohrzange —	2	247	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	75 cm lg.
248	—	—	1	Bund	3 Stäbe Rundstahl —	6,5	248	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	—	1	—	eis. Sackkarre —	—	249	Pößneck S.	K. E.-D. Erfurt	
250	—	—	1	Pack	leere gebr. Säcke —	29	250	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
251	—	—	1	Päckchen i. P.	2 eiserne Scheiben —	1	251	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
252	—	—	1	Pack	Spindel —	15	252	Klein=Auheim	Direktion Mainz	
253	—	—	2	Teile	eis. Schirmständer —	3	253	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
254	—	—	1	Kübel	Schmalz (Fett) —	30	254	Osterode a/H.	K. E.-D. Cassel	
255	—	—	1	—	Schmiedezange —	2,5	255	Döbeln	Sächsische Stsb.	gebraucht.
256	—	—	1	—	hölz. Sitzbank —	10	256	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
257	—	—	1	Sack	23 leere Sodasäcke	23	257	Saaralben	Reichsbahn	
258	—	—	1	Bund	2 neue Spankörbe —	3	258	Worms	Direktion Mainz	
259	—	—	1	Ballen	Speck —	55	259	Wanne	K. E.-D. Essen	
260	—	—	1	Ballon	Spirituslack —	51	260	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
261	—	—	7	Kolli	2 eis. Ständer, 4 Seitenbügel, 2 Spannketten	133	261	Guben	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
262	—	—	1	—	Stahlknüppel —	25	262	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	1,20 m.
263	—	—	2	—	Stahlstangen —	18	263	Braunschweig N.	Braunschweig. L.-E.	mit Loch u. Zapfen.
264	—	—	1	Bund	10 Stecheisen —	5	264	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	Pack	4 Stiefelknechte —	6	265	Tichau	K. E.-D. Kattowitz	
266	—	—	1	—	Stuhl mit Strohgeflecht	5	266	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
267	—	—	1	Bund	2 Stühle —	9,5	267	Beurig=Saarburg	St. Johann=Saarbr.	mit durchl. Holzsitzen.
268	—	—	1	Ballen	Tapeten —	42	268	Bingerbrück	Direktion Mainz	
269	—	—	1	Teerfaß	leer —	31	269	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
270	—	—	1	Ballen	Torfstreu —	105	270	Wesel	K. E.-D. Essen	
271	—	—	1	Karton	Totenwäsche u. Steppd.	7	271	Zoppot	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
272	—	—	4	—	Türschlösser —	10	272	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
273	—	—	1	Rolle	Uhrfedern —	5	273	Bamberg	Bayerische Stsb.	
274	—	—	10	—	alte Viehgitter —	191	274	Bremen	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
275	—	—	1	Sack	Wäscheklammern —	17	275	Leipzig Bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	
276	—	—	1	—	Wagendecke, 4,30 m lang, 4,15 m breit	14	276	Bischofsheim	Direktion Mainz	Dienstgut.
277	—	—	1	—	eis. Walze —	11	277	Crefeld	K. E.-D. Cöln	Maschinenteil.
278	—	—	2	—	Wasserleitungsrohre	10	278	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
279	—	—	1	—	fr. Wildschweinhaut	?	279	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
280	—	—	1	—	Zahnrad —	4	280	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
281	—	—	2	Kisten	Zündhölzer —	47	281	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
282	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	16	282	Freiburg i/Br.	Badische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 12. | 11. Februar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Verkehrsstörungen auf elektrisch betriebenen Eisenbahnen infolge Glatteisbildung.

Der laufende Winter hat einerseits durch seine Strenge, anderseits durch schroffe Luftdruck- und Wärmeschwankungen auf elektrischen Eisenbahnen manche Erscheinungen, welche auf die eigenartige Empfindlichkeit der elektrischen Betriebsform gegenüber gewissen Witterungsverhältnissen zurückzuführen sind, auffälliger als sonst zutage treten lassen. Während beispielsweise in den Alpenländern elektrische Bahnen mit Oberleitung dadurch gestört und geschädigt wurden, daß sich in den zugfreien Nachtstunden so dicker Rauhfrost an die Arbeitsleitung ansetzte, daß die hierbei auftretenden Überlastungen der Drähte ein übermäßiges Durchhängen oder wohl auch das Reißen bewirkten, haben andere elektrische Bahnen mit Dreischienenbetrieb ebenso empfindlich durch Glatteis zu leiden gehabt.

In letzterer Beziehung kam es namentlich auf der Newyorker Stadtbahn zu unangenehmen Verkehrsstörungen, über welche u. a. die Zeitschrift „Electrical World and Engineer" vom 20. Dezember 1902 folgendes berichtet: Für die Richtigkeit des Sprichwortes: „Kleine Ursachen — große Wirkungen" hat in der letzten Woche die Newyorker Metropolitanbahn einen schlagenden Beweis geboten. Dort war die Erdoberfläche infolge der vorausgegangenen scharfen Fröste tief abgekältet, während in den höheren Luftschichten ein wärmerer Wind strich und die Luftfeuchtigkeit in flüssigen Nebel umwandelte, der, zur Erde fallend, alles Metallische mit einer glasharten Eiskruste überzog. Lediglich dieser Umstand legte den Zugverkehr der benannten Bahn zeitweilig geradezu lahm. Dieser Vorfall hatte natürlich auch das die Stadtbahn benutzende Publikum schwer in Mitleidenschaft gezogen und — nebenbei bemerkt — so recht deutlich erkennen lassen, daß die bestehende Anlage zur Bewältigung des Stadtverkehrs gegenüber den immer größer werdenden Verkehrsanforderungen unzureichend ist, und daß für ähnliche Zwischenfälle selbst die in Aussicht stehende Untergrundbahn keine zulängliche, sichere Abhilfe verspricht, weil eben hierin die Bedürfnisse Newyorks unverhältnismäßig rasch ansteigen. Selbstverständlich gab die in Rede stehende Verkehrsstörung der Tagespresse reichen Stoff zu Klagen und namentlich einzelnen Blättern, insoweit sie von Gegnern der elektrotechnischen Industrie beeinflußt sind, willkommene Gelegenheit, das Versagen der Dreischieneneinrichtung möglichst aufzubauschen und der Hochbahn zu prophezeien, sie werde wieder zur Dampflokomotive zurückkehren müssen.

Allerdings war die Betriebsleitung der Manhattan Company an den kritischen Tagen genötigt, zufolge des teilweise behinderten elektrischen Betriebes von allen Seiten herbeigeholte Dampflokomotiven mit in Dienst zu setzen, ohne daß es trotzdem möglich geworden wäre, den regelmäßigen Fahrplan einzuhalten. Aus letzterem Anlaß entstand vielfach auf den Stationen sowohl als in den Wagen ein geradezu lebensgefährliches Gedränge, und wiederholt sahen sich Fahrgäste — darunter auch Damen — gezwungen, die Wagen durch ein Fenster zu verlassen, weil die Ausgänge von den Personen, welche dicht aneinandergepreßt die Plattformen besetzt hielten, vollständig verkeilt waren. Die Furcht, zurückbleiben zu müssen, führte hier und da zu gröblichen Ausschreitungen, sodaß die minder Rohen und weniger Rücksichtslosen buchstäblich an Gesundheit und Leben bedroht erschienen, und wenn nichtsdestoweniger keine ernsten Unfälle vorgekommen sind, so lag dies nicht an dem bedachtsamen und verständigen Verhalten des Publikums, sondern lediglich an den umsichtigen, aufopfernden Bemühungen der Bahnbediensteten.

Den Anlaß dieser vielbesprochenen Verkehrsstörung gab, wie bereits angedeutet, eine Glatteiskruste, welche die Schienen überzogen hatte und auf der stromzuführenden, dritten Schiene eine isolierende Umhüllung erzeugte, die anfänglich, d. h. so lange das Eis nur eine dünne Haut bildete, von den Stromabnehmern wohl teilweise abgestoßen wurde, weshalb es

während der Zugfahrten an den Kontaktschuhen fast ununterbrochen zur Lichtbogenbildung kam. Innerhalb dieses Zeitabschnitts bot beispielsweise die Hochbahnstrecke der 110. Straße den Anblick eines richtigen Brillantfeuerwerks, welches große Mengen von Zuschauern herbeigelockt hatte. Schließlich wurde die Eisschicht immer stärker und hierdurch der Widerstand an den Stromabnehmern so verderblich, daß nichts weiter übrig blieb, als die elektrischen Antriebwagen ganz auszuschalten. Es muß immerhin als ein streng zu rügendes Versäumnis der Betriebsleitung angesehen werden, daß sie für die Abwehr solcher Vorkommnisse keinerlei Scher- oder Putzvorrichtungen vorbereitet oder sonstwie Maßregeln getroffen hatte, vermöge welcher entweder die Glateisschicht auf der dritten Schiene stetig beseitigt oder die Glatteisbildung überhaupt erschwert oder verhindert werden konnte. Als man solche Mittel anzuwenden versuchte, indem Leute ausgesendet wurden, welche die stromführende Schiene mittels Schereisen und Kehrbesen reinfegen sollten, erwiesen sich diese Mittel als unzulänglich, und nur einen Teil des elektrischen Verkehrs der Liseth Avenue-Linie vermochte man auf diese Art kümmerlich aufrecht zu halten; aber auch hier kam es zeitweilig vor, daß die dritte Schiene nach dem Abputzen bis zum Eintreffen des nächsten Zuges schon wieder mit einem störenden Eisbelag überzogen war.

Gewitzigt durch diese bösen Erfahrungen ist die Bahnverwaltung (Manhattan Company) sofort darüber schlüssig geworden, für künftig gründliche Abhilfe zu schaffen. Zu dem Ende soll jeder Treibwagen vor und hinter seinen beiden Stromabnehmern mit je einer vom Wagengestell getragenen isolierten, scharfen Kratzbürste versehen werden, welche mit ihren Stahldrahtborsten die stromleitende Schiene zu fegen hat. Da die Züge regelmäßig aus je sechs Wagen bestehen, von denen vier Treibwagen sind, so werden also bei jedem einzelnen Zuge zusammen 16 Kratzbürsten vorhanden sein, die vom Zugführer durch Umlegen eines Lufthahnes alle gleichzeitig wirksam gemacht werden können. Jede der gedachten Bürsten wird nämlich von einem lotrecht stehenden Kolben getragen, der sich in einem Zylinder bewegen läßt und in seiner Grundstellung durch eine Spiralfeder reichlich so weit hochgehoben ist, daß die Stahldrähte der Bürste die stromleitende Schiene für gewöhnlich nicht berühren. Das Kopfende des eben erwähnten Kolbens befindet sich in einem besonderen, durch eine Stopfbüchse abgedichteten Zylinderteil, der durch ein Zweigröhrchen mit einer längs des Zuges verlaufenden Druckluftleitung in Verbindung steht, die an das Vorratgefäß für die zur Bremsenbetätigung dienende Preßluft durch den obgedachten Hahn Anschluß erhält. Wird der letztere aus seiner gewöhnlichen Ruhelage, bei welcher er die Sammelleitung der Kratzbürsten zur freien Luft verbindet, umgelegt, so gelangt Druckluft auf die Köpfe der Bürstenkolben, wodurch die Spiralfederwirkungen in den Zylindern überwunden und die Bürsten fest auf die Stromleitungsschiene gepreßt werden.

Als weiteres Abwehrmittel hat die Manhattan Company für ihre Newyorker Linie u. a. auch zehn Öl- und Salzwasser-Spritzmaschinen in Bestellung gebracht, welche im wesentlichen aus einem an den Wagen anzubringenden Gefäß bestehen, das mit Öl oder Salzwasser gefüllt wird und derart eingerichtet ist, daß es diese Flüssigkeit durch Druckluft haarfein, fast nebelförmig zerstäubt auf die Gleitfläche der stromzuleitenden dritten Schiene stetig und gleichmäßig ausspritzt.

Ähnliche Erfahrungen, wie sie im laufenden Winter in Newyork gemacht worden sind, wenn auch nicht so gröbliche, hat man bekanntlich schon in früheren Jahren in Chicago, Boston, Brooklyn, Liverpool und anderwärts gemacht, und eben daher weiß man auch, daß in strengeren Fällen die Anwendung von Kratzbürsten allein nicht ausreicht, sondern nur dann einen vollkommen entsprechenden Erfolg verbürgt, wenn auf der stromzuführenden Schiene die Gleitfläche für die Kontaktschuhe vorher geölt oder mit Salzwasser, allenfalls auch nur mit Meerwasser befeuchtet wird, weil dies die Eisbildung beeinflußt und namentlich die feste, glasartige Verkittung zwischen Schienenoberfläche und Eiskruste verhütet oder wenigstens verzögert, sodaß es den Bürsten nicht schwer wird, die schalige oder breiartige Eisschicht wegzuputzen. Diese Bahnen haben sich bereits längst mit den geschilderten Einrichtungen vorgesehen und sich daher jetzt über keine Glatteisanstände zu beklagen, obwohl sie alle so ziemlich denselben klimatischen Verhältnissen ausgesetzt sind wie die Newyorker Hochbahn. Eben dadurch wird am besten bewiesen, daß es auch in Newyork zu keiner den Wert des elektrischen Dreischienenbetriebes so bloßstellenden Verkehrsstörung gekommen wäre, wenn die betreffende Verwaltung es nicht unterlassen hätte, rechtzeitig jene Maßregel zu treffen, welche sie jetzt erst einzuleiten für gut befand, nachdem sie durch Schaden klug geworden.

L. K.

Der Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1901.

Der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1901 ist dem am 13. Januar d. J. in Berlin zusammengetretenen Landtage vom Minister der öffentlichen Arbeiten übersandt worden. Bereits in unserem in Nr 19 S. 305 ff. Jahrg. 1902 abgedruckten Auszuge über die Betriebsergebnisse des Jahres 1900 hatten wir des auf verschiedenen Gebieten eingetretenen Rückganges im Erwerbsleben Erwähnung getan, und da sich dieser Rückgang auch im Berichtsjahre immer mehr geltend gemacht und immer weitere Kreise in seinen Bereich gezogen hat, so konnte es nicht ausbleiben, daß auch das Eisenbahnwesen von ihm nachteilig beeinflußt worden ist. Gewiß aber ist es ein Zeichen von der wirtschaftlichen Gesundheit des preußischen Staatsbahnunternehmens, daß auch unter den eingetretenen ungünstigen Zeitumständen der Rückgang der Gesamteinnahme nicht mehr als 2,13 % betragen hat.

Inzwischen ist an dem weiteren Ausbau des Staatsbahnnetzes ununterbrochen gearbeitet worden, und es hat sich die Gesamtlänge der vom Staate verwalteten und im öffentlichen Verkehr stehenden Vollspurbahnen von 30 653 auf 31 276 km, also um 623 km vermehrt. Von diesen Bahnen waren 1028 (992) km hessischer Besitz. Auf die einzelnen preußischen Provinzen verteilte sich der Staatsbahnbesitz wie folgt: Ostpreußen 1997 (1880), Westpreußen 1555 (1501), Brandenburg (einschl. Berlin) 2996 (2982), Pommern 1593 (1570), Posen 2018 (1987), Schlesien 3878 (3873), Sachsen 2578 (2575), Schleswig-Holstein 1167 (1111), Hannover 2493 (2352), Westfalen 2308 (2245), Hessen-Nassau 1687 (1681), Rheinprovinz 3624 (3563) km. Der Zuwachs in den sechs östlichen Provinzen betrug hiernach 224, in den fünf westlichen Provinzen 330 km. Von den übrigen neu in Betrieb genommenen Strecken entfielen auf Hessen 52 km, Bayern 10 km, Sachsen-Coburg-Gotha 8 km, Braunschweig und Sachsen-Meiningen je 2 km. Unter den neuen Strecken waren 23 km Hauptbahnen und 600 km Nebenbahnen. Unter den neueröffneten Hauptbahnen befanden sich die neue Vorortbahn Berlin Potsd. Bhf.-Groß-Lichterfelde Ost (9 km) und die Duisburger Umgehungsbahn (6 km). Die wichtigeren Nebenbahnstrecken waren Büren-Brilon-Stadt (26 km), Lippusch-Bernsdorf (18 km), Gollubien-Karthaus und Berent-Gollubien (32 km), Wipperfürth-Marienheide (13 km), Pattburg-Sonderburg (39 km) und Tingleff-Törsbüll (16 km), Lauterbach-Grebenhain-Crainfeld (25 km), Soltau-Buchholz (45 km), Bremervörde-Buchholz (53 km), Löwenhagen-Gerdauen (60 km), Rominten-Stallupönen (38 km), Sulingen-Bassum (20 km) und Grätz-Kosten (30 km). Außer Betrieb wurde gesetzt die Bahnstrecke Crefeld-Urdingen (6 km) infolge Umbaus des Crefelder Bahnhofs; aus einer Hauptbahn in eine Nebenbahn umgewandelt wurde die Strecke Schoppinitz-Emanuelsegen (12 km). Zweite Gleise wurden eröffnet im ganzen 108 km, darunter Kandrzin-Deutsch-Rasselwitz (33 km), Witzenhausen-Hedemünden (9 km), Goddelau-Erfelden-Hammelstrift (13 km) und Mücka-Niesky (9 km). Dritte Gleise wurden eröffnet zwischen Cassel und Wilhelmshöhe (3 km) und zwischen Elberfeld-Steinbeck und Elberfeld-Döppersberg (1 km). Mit einem vierten Gleise wurde versehen die

Strecke der Berliner Ringbahn von Tempelhof nach Rixdorf (4 km).

Die Verwaltungsverhältnisse haben nur insofern eine Änderung erfahren, als in Cassel und in Frankfurt a/M. je eine zweite Werkstätteninspektion errichtet worden ist. Verlegt wurde die Betriebsinspektion Stendal I nach Salzwedel und die Verkehrsinspektion Glogau nach Liegnitz. Die Zahl der Bahnhöfe erhöhte sich von 2418 auf 2434, die der Haltestellen von 2005 auf 2117, die der Haltepunkte von 1042 auf 1070, im ganzen wuchs somit die Zahl der Verkehrsstellen von 5465 auf 5621, also um eine Anzahl von 156, wovon 117 auf die in Betrieb genommenen Neubaustrecken entfielen. Die Zahl der Hauptwerkstätten erhöhte sich von 60 auf 62, indem zu Cassel und Frankfurt a/M. die bestehenden Werkstätten in je zwei Werkstätten, eine für Lokomotiven und eine für Wagen, getrennt wurden. Die Zahl der Nebenwerkstätten (16) ist die gleiche geblieben. An Betriebswerkstätten kamen zu den vorhandenen 254 acht neue hinzu.

In 63 (63) staatlichen Eisenbahnwerkstätten findet eine planmäßige Ausbildung von Lehrlingen in den hauptsächlichsten Handwerken, die für den Bahnbetrieb erforderlich sind, statt, und die Zahl dieser Lehrlinge stieg im Berichtsjahre von 2492 auf 2533. Für besonders gute Probestücke und gute Führung während der Lehrzeit wurden 91 Lehrlingen Belohnungen, bestehend aus fachwissenschaftlichen Büchern, Reißzeugen und Taschenuhren, in einem Gesamtwert von 865 ℳ zuerkannt. Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten sind von der Eisenbahnverwaltung nicht veranstaltet worden, doch beteiligten sich 27 Lehrlinge der Hauptwerkstatt Speldorf im April 1901 an der Lehrlingsausstellung zu Mülheim a. d. Ruhr und 17 Lehrlinge der Hauptwerkstatt Osterode i. Ostpr. an der Ausstellung des Gewerbevereins zu Allenstein. Von ihnen wurden in Mülheim 21 und in Allenstein 7 durch Preise, Diplome und lobende Anerkennungen ausgezeichnet.

Die Ausgaben der Verwaltung für Gas gingen von 4 469 746 ℳ im Vorjahre auf 4 313 200 ℳ zurück, diejenigen für Elektrizität hoben sich dagegen von 1 031 901 auf 1 269 978 ℳ, also um 238 077 ℳ oder um 23 %. Letztere Mehrausgabe wurde durch Einführung der elektrischen Beleuchtung auf einer Anzahl von Stationen und durch Erweiterung älterer Anlagen veranlaßt. Die Zahl der elektrischen Bogenlichtflammen erhöhte sich auf diese Weise auf 12 920 (11 166), die der Glühlichtflammen auf 49 927 (43 430), im ganzen also um 8251 Flammen oder um 15 %. Die elektrische Kraft wurde auch für den Antrieb von Einrichtungen im Werkstätten- und im Bahnbetriebe (Pumpen, Werkzeugmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen) in ausgedehnterem Maße nutzbar gemacht, indem sich die Zahl der durch elektrische Kraft betriebenen Motoren von 854 auf 1113 vermehrte. Zugleich wurde der Verwendung von Spiritusglühlicht, das sich namentlich für die Außenbeleuchtung als brauchbar erwiesen hatte, eine angelegentliche Fürsorge zugewendet und die Zahl der gebrauchten Flammen stieg von 5093 auf 6548, die Menge des verbrauchten Spiritus von 959 357 auf 1 235 610 l, also um rund 29 %.

Das Fernsprechnetz, welches teils dem Verkehre der Behörden und Dienststellen unter sich, teils auch zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den Abfertigungsstellen und dem Publikum dient, erfuhr im Berichtsjahre eine abermalige Erweiterung, indem die Zahl der Fernsprecher von 12 919 auf 15 103, also um 2184 vermehrt wurde. Von den neueingestellten Fernsprechern wurden 165 bei den Direktionen, 186 bei den Inspektionen und 1669 auf Stationen angebracht.

Betriebsstörungen von längerer als zweitägiger Dauer ereigneten sich 7, von denen 1 auf Schneeverwehung und 6 auf Beschädigung des Bahnkörpers zurückzuführen waren. Die Schneeverwehung betraf die neueröffnete Bahnstrecke zwischen Berent und Karthaus in den Tagen vom 16.—18. Dezember. Dammbeschädigungen traten ein infolge schwerer Regengüsse auf den Strecken Camburg-Molau (4 Tage), Bodenburg-Elze (5 Tage) und Allenstein-Lyck (3 Tage). Eine unvermutete Senkung des 1 m hohen Dammes zwischen Schakenhof und Spierau brachte am 5. Oktober auf der neuen Strecke Löwenhagen-Gerdauen einen gemischten Zug zum Entgleisen, wodurch die Strecke für 4 Tage gesperrt war. Ein ähnlicher Unfall ereignete sich zwischen Skandau und Gerdauen und hatte eine fünftägige Betriebsstörung zur Folge. Die Strecke der linksrheinischen Bahn zwischen Bacharach und Oberwesel wurde am 27. März durch Abstürzen großer Steinmassen von einer 30 m hohen Felswand derart gefährdet, daß der Betrieb dort bis zum 1. April nur durch Umsteigen aufrecht erhalten werden konnte und teilweise umgeleitet werden mußte. Am 1. April gelang es, das Rheingleis wieder frei und für Schnell- und Personenzüge wieder betriebsfähig zu machen. Doch blieb das Berggleis dort noch für weitere 4 Tage gesperrt, bis die den Einsturz drohenden Felsen durch eine Pionierabteilung gesprengt und die abgelösten Massen entfernt worden waren.

Die Gesamtzahl der vorgekommenen Unfälle betrug 1837 (2094), darunter 296 (340) Entgleisungen und 190 (215) Zusammenstöße. Bei diesen Unfällen wurden 566 (616) Personen getötet und 1122 (1267) Personen verletzt, die Zahl der Verunglückten betrug also 1688 (1883). Unter dieser Gesamtzahl waren 319 (338) Reisende, von denen 59 (78) getötet und 260 (260) verletzt wurden. Die Zahl der verunglückten Bahnbediensteten und Postbeamten betrug 1026 (1197), darunter 326 (363) Getötete und 700 (834) Verletzte. Fremde Personen verunglückten 343 (348), und zwar wurden 181 (175) getötet und 162 (173) verletzt. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfielen 0,59 (0,69), auf 1 000 000 Lokomotivkilometer 3,51 (4,13) und auf 1 000 000 Wagenachskm 0,14 (0,16) Unfälle.

Als wichtigere Ergänzung und Verbesserung des Fahrplans ist hervorzuheben, daß zwischen den Provinzialhauptstädten von Ostpreußen, Westpreußen, Posen und Schlesien eine neue Schnellzugverbindung geschaffen wurde durch das D-Zugpaar 15 und 16 und die zwischen Danzig und Dirschau verkehrenden Schnellzüge 17 und 18. Im Tagesdurchschnitt wurden geleistet 502 287 (479 410) Personenzugkm, gegen das Vorjahr also mehr 22 877 oder 4,77 %.

Der Stand der Betriebsmittel erfuhr im Berichtsjahre eine Erhöhung auf 13 196 (12 867) Lokomotiven, 24 307 (23 463) Personenwagen, 6396 (6247) Gepäckwagen und 288 242 (284 670) Güterwagen. Die Gesamtbeschaffungskosten betrugen hiernach 1 669 543 786 (1 620 748 139) ℳ. Zur Beschleunigung der bei Eisenbahnunfällen erforderlichen Hilfeleistung wurden auf 77 Stationen besondere Sanitätszüge aufgestellt, die aus einem Gerätewagen und einem Arztwagen bestehen. — Nachdem sich herausgestellt hatte, daß der überhitzte Dampf dem gesättigten Dampfe von gleicher Spannkraft gegenüber wesentliche Vorteile besitzt, sind zur weiteren Erprobung seiner Anwendbarkeit zunächst 30 Lokomotiven für Dampfüberhitzung eingerichtet worden. — Zur Einschränkung der Rauchplage ist überall, wo ein bezügliches Bedürfnis vorzuliegen schien, mit der Einführung rauchverzehrender Feuerungen weiter vorgegangen.

Die Gesamteinnahmen betrugen 1 353 722 661 (1 392 335 630) ℳ und sind also gegen das Vorjahr um 38 612 969 Mark oder um 2,13 % zurückgegangen. Sie würden um 29 725 452 (28 810 442) ℳ höher gewesen sein, wenn die Reichspost die Leistungen der Eisenbahnverwaltung voll vergütet hätte. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge berechnet stellten sich die Einnahmen auf 43 463 (45 532) ℳ, mithin um 2069 ℳ oder 4,54 % niedriger als im Vorjahre. Von den Einnahmen entfielen auf den Personen- und Gepäckverkehr 383 418 500 (384 020 853) ℳ oder 28,32 (27,58) %, auf den Güterverkehr 884 173 534 (922 785 651) Mark oder 65,32 (66,28) % und auf sonstige Quellen 86 130 627 (85 529 126) ℳ oder 6,36 (6,14) %. Die Einnahmen aus dem reinen Personen- (ausschließlich Gepäck-) Verkehr ergaben 370 088 488 (370 705 050) ℳ. Es hat sich also die tägliche Einnahme aus ihm trotz des geschäftlichen Rückgangs auch im Berichtsjahre auf einem Durchschnitt von mehr als 1 000 000 ℳ erhalten, obwohl in diesem Jahre aus der Einführung der 45tägigen Fahrkartendauer, aus dem Wegfall der Pariser Weltausstellung und der Oberammergauer Passionsspiele Einnahmerückgänge unausbleiblich waren. Von den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr entfielen auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 12 622 (12 869) ℳ. Hiervon wurden im inneren Verkehr 86,04 (85,35) %, im Verkehr mit fremden Bahnen einschließlich des Durchgangsverkehres 13,96 (14,65) % vereinnahmt. Von den Einnahmen entfielen auf die I. Klasse 16 369 407 (17 819 400) ℳ oder 4,42 (4,81) %, auf die II. Klasse 82 438 477 (86 896 161) ℳ oder 22,28 (23,44) %, auf die III. Klasse 145 235 652 (142 100 816) ℳ oder 39,24 (38,33) %, auf die IV. Klasse 118 440 806 (115 599 609) ℳ oder 32,00 (31,18) %, auf Militärbeförderung 7 604 146 (8 289 064) ℳ oder 2,06 (2,24) %. Hiernach brachte auch in diesem Jahre die III. Klasse die größte Einnahme, und ihr Anteil an der Gesamteinnahme erhöhte sich gegen das Vorjahr noch um nahezu 1 %. Der bei Benutzung der beiden höheren Klassen eingetretene Einnahmerückgang ist teilweise auf den Ausfall im Durchgangsverkehr zurückzuführen, der im Vorjahre durch die Pariser Ausstellung eine merkliche Steigerung erfahren hatte. — Die Gesamtzahl der beförderten Personen betrug 595 161 884 (581 633 770), ihre Steigerung um 13 528 114 entsprach einem Prozentsatze von 2,33. Davon kamen auf die I. Klasse 2 124 605 (2 118 615), auf die II. Klasse 58 045 671 (57 788 179), auf die III. Klasse 258 068 192 (279 872 096), auf die IV. Klasse 268 592 457 (234 111 947), auf Militär 8 330 959 (7 742 933). Daß die Anzahl der Reisenden in III. Klasse um mehr als 21 000 000 zurückgegangen ist, wurde veranlaßt durch den Ausbau zahlreicher Straßen- und Kleinbahnlinien in und um Berlin, die der Stadt- und Vorortbahn einen Teil ihres bisherigen Verkehres entzogen. Infolgedessen hat jetzt die Zahl der Reisenden IV. Klasse diejenige der in III. Klasse Reisenden überschritten. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug in runden Zahlen 14 409 gegen 14 025 Millionen im Vorjahre und ist also um nahezu 400 000 000 oder um 2,74 % gewachsen. Davon kamen auf die I. Klasse 223 (235), auf die II. Klasse 1877 (1906), auf die III. Klasse 5349 (5328), auf die IV. Klasse 6245 (5920) und auf Militär 713 (633) Millionen Personenkilometer. Die größte Verkehrsleistung fiel

hiernach der IV. Klasse zu, deren Benutzung auch die größte Steigerung erfuhr. — Die auf jede Fahrkarte von einer Person durchschnittlich zurückgelegte Beförderungsstrecke betrug in I. Klasse 105,15 (111,23), in II. Klasse 32,34 (33,00), in III. Klasse 20,73 (19,04), in IV. Klasse 23,25 (25,29), beim Militär 85,59 (81,80) und im Gesamtdurchschnitt 24,21 (24,11) km. — Die durchschnittliche Einnahme für eine beförderte Person berechnete sich auf 0,62 (0,64) ℳ, für 1 Personenkm auf 2,57 (2,64) ₰, ist also abermals gesunken. In den verschiedenen Wagenklassen betrug die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkm in I. Klasse 7,33 (7,56), in II. Klasse 4,39 (4,56), in III. Klasse 2,71 (2,67), in IV. Klasse 1,90 (1,95), beim Militär 1,07 (1,31) ₰. Der Rückgang in der Einnahme aus der Militärbeförderung wurde dadurch veranlaßt, daß vom 1. April 1901 an der Tarifsatz für beurlaubte Militärmannschaften von 1,5 auf 1 ₰ für das Kilometer herabgesetzt wurde.

Die Einnahmen aus dem Rückfahrverkehr stiegen — und dies ist das hervortretendste Merkmal in den verkehrswirtschaftlichen Erscheinungen des Berichtsjahres — von 132 431 084 ℳ auf 158 954 132 ℳ, mithin um 26 523 048 ℳ oder um 20 %. Diese gewaltige Steigerung ward bewirkt durch die mit dem 4. Juli 1901 in Kraft getretene Ausdehnung der Gültigkeitsdauer aller Rückfahrkarten auf 45 Tage. Dementsprechend kam denn auch von dem gleichen Tage an ein Rückgang in der Verwendung der zusammengestellten Rundreisehefte zur Erscheinung, und die Gesamteinnahme aus diesem Verkehrszweig ermäßigte sich während des Jahres von 25 057 062 ℳ auf 15 412 411 ℳ, also um 9 644 651 ℳ oder um 38 %.

Im Schlafwagenverkehr betrug die Zahl der Reisenden 146 294 (155 921) und die daraus erzielten Einnahmen beliefen sich auf 1 031 060 (1 074 599) ℳ. Die Schlafwagen wurden zu 55,36 % von Reisenden der II. Klasse und zu 44,64 % von Reisenden der I. Klasse benutzt. Der Rückgang in diesem Verkehr hängt mit dem Wegfall der Pariser Ausstellung und der Oberammergauer Passionsspiele zusammen. Auf den vom Staate betriebenen 17 (17) Schlafwagenkursen verkehrten am Jahresschlusse 76 (75) Schlafwagen. Außerdem waren 6 (6) Kurse im Betriebe der internationalen Schlafwagengesellschaft.

Aus dem Verkaufe von Platzkarten in D-Zügen wurden 3 198 446 (3 275 131) ℳ gelöst. Die Zahl der gelösten Karten hat sich jedoch von 2 703 996 auf 2 785 536 Stück, also um 81 540 Stück oder um 3 % gehoben. Speisewagen waren 70 im Betriebe, darunter 5 bahneigne und 65 fremde, außerdem 21 bahneigne Büffetwagen (von denen jedoch 4 im Laufe des Jahres wieder zurückgezogen wurden) und 4 fremde Büffetwagen. Die Gesamtzahl der am Schlusse des Jahres in Gebrauch befindlichen Wirtschaftswagen war also 91 (84). Diese liefen im Berichtsjahre auf 34 (31) verschiedenen Linien.

Unter den den Güterverkehr betreffenden Vorkommnissen ist in erster Linie zu erwähnen, daß das am 16. Juni 1898 zu Paris abgeschlossene Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen am 10. Oktober 1901 in Kraft getreten ist. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ging von 231 000 000 auf 229 000 000, also um rund 2 000 000 oder um 0,82 % zurück. Dabei betrug die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer 25 934 Millionen gegen 27 051 Millionen im Vorjahre, was einem Rückgange um 1116 Millionen oder um 4,13 % entspricht. Die Einnahme aus dem Güterverkehr betrug 884 173 534 (922 785 651) Mark, ermäßigte sich also um 38 612 117 ℳ oder um 4,18 %. Der allgemeine Verkehrsrückgang ist bei sämtlichen Gütergattungen hervorgetreten, lediglich beim Eilgut ist eine kleine Zunahme in den Mengen und in den Transportleistungen zu verzeichnen. Dies hat jedoch seinen Grund darin, daß im Berichtsjahre Leichen und Fahrzeuge, die früher beim Frachtgut nachgewiesen wurden, jetzt beim Eilgut verzeichnet sind. An dem Einnahmeausfall von 38 612 117 ℳ war übrigens allein der Kohlenverkehr mit 20 204 832 ℳ oder mit 54 % beteiligt, ein Umstand, der auf das Darniederliegen der gesamten Industrie während des Berichtsjahres allerdings ein sehr bezeichnendes Licht wirft.

Die durchschnittliche Beförderungsstrecke für 1 t war 116,34 (119,55) km. Die Einnahme für 1 tkm betrug 3,55 (3,52) ₰. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfielen 751 786 (806 888) tkm. Die durchschnittliche Monatseinnahme betrug 73 681 128 (76 898 804) ℳ.

Der Gesamteinnahme von 1 353 722 661 (1 392 335 630) ℳ stand eine Gesamtausgabe von 835 968 931 (828 118 103) ℳ gegenüber; es ergab sich also ein Betriebsüberschuß von 517 753 730 (564 217 527) ℳ. Die Gesamtausgaben erhöhten sich sonach um 7 850 828 ℳ oder um 0,95 %. Von den Ausgaben entfielen auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 26 840 (27 081) ℳ, mithin weniger 241 ℳ oder 0,89 %. Auf je 1000 Lokomotivkilometer kamen 2495 (2500) ℳ, auf je 1000 Wagenachskilometer 64,93 (63,60) ℳ. Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Einnahmen — der Betriebskoeffizient — betrug 61,75 (59,48) und stellte sich also um 2,27 % ungünstiger als im Vorjahre.

Von den Ausgaben entfielen 390 735 453 (383 682 874) ℳ oder 46,74 (46,33) % auf persönliche Ausgaben. Die Zahl der Beamten betrug 134 552 (131 998), sie erhöhte sich um 2654 oder um 2,01 %. Unter ihnen waren 126 682 (123 552) etatsmäßig und 7690 (8364) außeretatsmäßig. Die Zahl der etatsmäßigen Beamten erhöhte sich also um 3310, während die Zahl der außeretatsmäßigen Beamten um 656 zurückging. Die Verhältniszahl der beiden Beamtenklassen stellte sich infolgedessen auf 94,28 (93,67) % und 5,72 (6,33) %. Es trat also im Berichtsjahre eine abermalige Verbesserung im Verhältnis der etatsmäßigen Beamten zur Gesamtzahl ein. Die Gesamtzahl aller Beamten und Arbeiter erhöhte sich von 350 938 auf 352 752, mithin um 2190 oder um 0,62 %.

Die sächlichen Ausgaben erhöhten sich von 444 435 229 ℳ im Vorjahre auf 445 233 478 ℳ oder um 0,95 % und bildeten 53,26 (53,67) % der Gesamtausgaben. Die Steigerung der Ausgaben war demnach im Berichtsjahre eine vergleichsweise geringe.

Der Betriebsüberschuß von 517 753 730 (564 217 527) Mark beziffert sich für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge auf 16 623 (18 451) ℳ und ist gegen das Vorjahr um 46 463 797 ℳ oder um 8,24 % zurückgeblieben. Im Verhältnis zum durchschnittlichen Anlagekapital, welches sich im Berichtsjahre auf 8 077 955 271 (7 898 049 847) ℳ stellte, ergab sich eine Verzinsung von 6,41 (7,14) %. Der Anteil Hessens am Betriebsüberschusse ist auf 9 885 532 (10 579 700) ℳ berechnet worden.

Das Schienengestänge der durchgehenden Gleise bestand aus Stahlschienen auf 44 037 (43 311) km oder 97,10 (96,40) % und aus Eisenschienen auf 1276 (1558) km oder 2,90 (3,60) %. Die Verhältniszahl hat sich also zu gunsten der Stahlschienen um 0,70 % verändert.

Die an Gemeinden zu zahlenden Steuern betrugen im Berichtsjahre an Einkommensteuer 12 171 227 (12 204 905) ℳ, an Realsteuern 1 171 446 (1 164 501) ℳ. Das nach den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 steuerpflichtige Reineinkommen war von 268 339 124 auf 263 083 554 ℳ zurückgegangen, woraus sich eine Steuerermäßigung von rund 230 000 ℳ ergab. Jedoch wurde diese Herabminderung dadurch nahezu ausgeglichen, daß infolge der Erweiterung des Bahnnetzes für neuerrichtete Stationen 196 000 ℳ Einkommensteuern zu zahlen waren, sodaß nur die oben nachgewiesene Minderausgabe von rund 34 000 ℳ verblieb. An außerpreußische Staaten waren zu zahlen 172 338 (164 279) ℳ, wobei die Mehrausgabe durch eine anderweitige vertragliche Festsetzung der an mehrere thüringische Staaten zu zahlenden Pauschbeträge entstand.

Die Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze an Verunglückte und deren Hinterbliebene beliefen sich auf 4 099 283 (3 589 780) ℳ, sie erhöhten sich also um 509 503 ℳ oder um 14,19 %. Die Ursache war, daß im Berichtsjahre mehrere in den Vorjahren vorgekommene größere Unfälle zur vollen Abwicklung gelangten. Es entfielen von diesen Entschädigungen auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 132 (117), auf 1000 Zugkm 12,75 (11,36) ℳ. An den Empfängen waren die Hinterbliebenen von 1563 (1601) getöteten sowie 3139 (2791) verletzte Personen beteiligt.

Die Herstellung von Badeanstalten für die Beamten und Arbeiter der Verwaltung bildet im Interesse der Pflege und Hebung des Gesundheitszustandes den Gegenstand einer unausgesetzten Fürsorge. Die Zahl der am Schlusse des Berichtsjahres zu diesem Zwecke eingerichteten Anstalten betrug 460 (411) mit 581 (477) Brause-, 818 (738) Wannen- und 29 (25) Dampfbädern.

Belohnungen für langjährige treue Arbeit im Dienste der Bahnverwaltung konnten auch in diesem Jahre an zahlreiche Arbeiter gewährt werden, und zwar erhielten 1617 (2294) Arbeiter für 25 jährige Dienstzeit je 30 ℳ, 494 (486) für 35 jährige Dienstzeit je 60 ℳ und 30 (29) für 50 jährige Dienstzeit je 100 ℳ Belohnung. Daß sich die Zahl der auf diese Weise Bedachten und die auch gezahlte Gesamtsumme auf 81 150 (100 880) ℳ verringert hat, ist nicht auf ein früheres Ausscheiden, sondern auf den Umstand zurückzuführen, daß seit 1898 zahlreiche früher im Arbeiterverhältnisse beschäftigte Hilfsbeamte zu etatsmäßigen Beamten aufgerückt sind. Ständigen Arbeitern, die sich vorwurfsfrei führten, wurde bei Beurlaubungen in geeigneten Fällen freie Fahrt gewährt. An 43 (48) Arbeiter wurde das Allgemeine Ehrenzeichen verliehen.

In immer steigendem Maße betätigte sich die Arbeiterfürsorge durch die Krankenkassen, die Unfallversicherung und die Invaliditäts- und Altersversicherung. Auf diesen Zweig der staatlichen Verwaltungstätigkeit werden wir in einem besonderen Aufsatze zurückkommen.

An der Leitung der im Laufe der letzten Jahre ins Leben gerufenen Eisenbahnvereine beteiligten sich mit regem Eifer höhere und mittlere Beamte sowie auch Unterbeamte und Arbeiter. Derartige Vereine bestehen jetzt an 128 Orten mit einem Mitgliederbestande von 93 500 Personen. Neben der Pflege der Geselligkeit sorgen sie für Fortbildung und Wohlfahrt ihrer Mitglieder durch Einrichtung von Büchereien und Lesezimmern,

durch Erteilung unentgeltlichen Rates in Rechts- und Wirtschaftsfragen und durch Gründung von Wohlfahrtseinrichtungen. Als ein besonders erfreuliches Zeichen ist die Einrichtung einer Stiftung zu erwähnen, die unter dem Namen „Eisenbahn-Töchterhort“ die Gewährung von Beihilfen an unverheiratete Töchter von preußischen, hessischen und reichsländischen Eisenbahnbeamten und Arbeitern zur Ausbildung und Förderung ihrer Erwerbsfähigkeit bezweckt. Für diese Stiftung wurde durch freiwillige Beiträge ein Kapital von 100 000 ℳ gesammelt.

Die oberschlesischen Schmalspurbahnen sind auf Grund des Gesetzes vom 24. Januar 1884 mit dem 1. März desselben Jahres als ein Teil des oberschlesischen Eisenbahnunternehmens in den Besitz des Staats übergegangen. Sie besitzen eine Gesamtlänge von 135,84 (130,45) km und sind dazu bestimmt, den Verkehr der Gruben und Hüttenwerke des oberschlesischen Bergreviers untereinander und mit der Vollspurbahn zu vermitteln. Bereits bei der Verstaatlichung waren diese Bahnen an einen Unternehmer verpachtet, und diesem ist auch jetzt noch das gesamte Transportgeschäft auf ihnen bis zum 30. Juni 1904 pachtweise übertragen. Die Bahnanlagen werden von der Königlichen Eisenbahnverwaltung betriebsfähig unterhalten, die übrigen für den Betrieb erforderlichen Leistungen werden dagegen vom Unternehmer auf eigene Kosten ausgeführt; namentlich ist er auch verpflichtet, die Lokomotivkräfte und Fahrzeuge zu beschaffen und betriebsfähig zu erhalten. Als Pachtgeld zahlt der Unternehmer 50 % der tarifmäßigen Sätze nach Abzug jedoch einer aus letzteren ausgeschiedenen Gebühr von 2,4 ₰ und außerdem noch 10 % von den Erträgen dieser Gebühr. Das in den Schmalspurbahnen steckende Anlagekapital betrug 11 834 109 (11 220 432) ℳ. An Betriebsmitteln waren vorhanden 51 (49) Lokomotiven und 3683 (3683) Güterwagen mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 5,83 (5,81) t. Außerdem waren noch 2 Personenwagen zur alleinigen Verfügung des Unternehmers vorhanden. Die beförderten Gütermassen betrugen 3 443 812 (3 620 357) t, gingen also gegen das Vorjahr um 176 545 t oder um 4,88 % zurück. Der Anteil des Eisenbahnfiskus aus der daraus erzielten Frachteinnahme stellte sich auf 1 153 874 (1 188 491) ℳ und erlitt also einen Rückgang um 34 617 ℳ oder um 2,91 %. Die Zahl der Beamten betrug 33 (33), die der Arbeiter 119 (122). Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf 1 206 390 (1 261 995) ℳ, die Gesamtausgaben auf 214 818 (226 348) ℳ, also auf 17,81 (17,94) % der Einnahmen. Der hiernach dem Staat verbleibende Überschuß stellte sich auf 991 572 (1 035 647) ℳ und reichte trotz des gegen das Vorjahr entstandenen Rückgangs von 4,26 % aus, um das im Unternehmen steckende Anlagekapital mit 8,46 (9,23) % zu verzinsen.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Baubericht der preußischen Staatseisenbahnverwaltung** für den Zeitraum vom 1. Oktober 1901 bis dahin 1902 ist dem Landtage zugegangen. Es ergibt sich daraus, daß auf Grund von 16 Eisenbahnkreditgesetzen, die bis zum Jahre 1886 zurückreichen, noch 247 Kredite gegenwärtig laufen. Die 16 Kreditgesetze bewilligten im ganzen 1364 Millionen Mark; darauf sind in der Zeit vom 1. Oktober 1901 bis Ende September 1902: 61 Millionen Mark Ausgaben verrechnet worden. Noch nicht verausgabt waren bis Ende September 1902: 321 Millionen Mark, wovon 249 Millionen auf die drei letzten Kreditgesetze von 1898, 1900 und 1902 entfielen. Neben den Bewilligungen durch Kreditgesetze laufen die Bewilligungen durch das Extraordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung her. Hier sind Bewilligungen noch nicht erschöpft, die bis zum Etat 1892/93 zurückreichen. Auf Bewilligungen in den letzten zehn Etats im Gesamtbetrage von 341 Millionen Mark sind in der Zeit vom 1. Oktober 1901 bis Ende September 1902: 97 Millionen Ausgaben verrechnet worden. Bis Ende September 1902 waren noch nicht verausgabt 114 Millionen Mark. Danach hatte also aus Kreditgesetzen und Etatsextraordinarien die Eisenbahnverwaltung Ende September 1902 noch 435,2 Millionen Mark zur Verfügung, während in dem letzten Jahre 159 Millionen Ausgaben verrechnet waren. Ferner sind den Eisenbahnverwaltungen für 1901 außeretatsmäßig 40 Millionen Mark bewilligt worden, von denen im Etatsjahre 1901: 28 Millionen verwendet wurden, sodaß noch ein Bestand von 12 Millionen verblieb. Im ganzen hat also die Eisenbahnverwaltung in der Zeit vom 1. Oktober 1901 bis Ende September 1902: 187 Millionen Mark außerhalb ihres Ordinariums verausgabt. Von den noch nicht verwendeten 435,2 Millionen entfielen 321,1 Millionen auf Bewilligungen durch besondere Gesetze und 114,1 Millionen auf Bewilligungen durch das Extraordinarium des Etats. Von dem Gesamtbestande entfallen 390,8 Millionen Mark auf Bauausführungen und 44,3 Millionen auf Betriebsmittelbeschaffungen. In dem Bestande für Bauausführungen sind 123,1 Millionen für neue Bahnen, deren Bau noch nicht in Angriff genommen werden konnte, und 10,5 Millionen für neue, zunächst noch vorzubereitende sonstige Bauten enthalten. Von den hiernach zur Verwendung bleibenden 257,3 Millionen Mark entfallen 61,3 Millionen auf in der Hauptsache erledigte Bauten, 115 Millionen auf noch in der Herstellung befindliche neue Bahnen, 8,2 Millionen auf zweite usw. Gleise, 70,2 Millionen auf sonstige Bauten, 2,5 Millionen Mark auf noch nicht begonnene, in Vorbereitung befindliche Bauausführungen aus früherer Zeit. Von dem Ende September 1902 verbliebenen Bestande von rund 435 Millionen Mark werden nach Mitteilung der „Berl. Pol. Nachrichten“ voraussichtlich bis Ende des Etatsjahres 1903 289 Millionen Mark verausgabt werden. Über den Bestand von Betriebsmittelbeschaffungen von 44,3 Millionen Mark ist, soweit es sich um Beschaffungen für die bereits bestehenden Bahnen handelt, mit 26,2 Millionen Mark bereits vollständig verfügt. Die Beschaffungen für die neuen Bahnen, wofür die übrigen 18,3 Millionen Mark bestimmt sind, sind vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Bahnen abhängig und dementsprechend eingeleitet. Zu den noch nicht verausgabten 435,2 Millionen, die in besonderen Gesetzen oder im Extraordinarium des Etats bewilligt sind, treten die Mittel der extraordinären Dispositionsfonds, über deren Verwendung besondere Rechenschaft zu geben ist und die daher in der erwähnten Übersicht nicht nachgewiesen sind. Von diesen Mitteln, über die zum größten Teil verfügt ist, waren Ende September 1902 kassenmäßig noch nicht verausgabt bei dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen außerordentlichen Ausgaben 6,7 Millionen Mark, bei dem Dispositionsfonds zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke 11,3 Millionen und bei dem außeretatsmäßigen Dispositionsfonds 38,9 Millionen Mark. Insgesamt waren demnach kassenmäßig für die Eisenbahnverwaltung an bewilligten Krediten Ende September 1902 noch 492,1 Millionen Mark vorhanden.

— **Über die Erhöhung der Bahnsteige auf der Berliner Stadtbahn**, deren Notwendigkeit in dem Aufsatz in Nr 100 Jahrgang 1902 d. Ztg. begründet wurde, veröffentlicht unser sehr geschätzter Mitarbeiter Regierungs- und Baurat Platt, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, im Zentralblatt der Bauverw. interessante Einzelheiten, aus denen wir folgendes mitteilen: Ursprünglich war geplant, die Aufhöhung in Holz auszuführen; Versuche aber zeigten, daß diese übrigens vergängliche Bauart fast doppelt so schwer werden würde, als der jetzt gewählte Betoneisenbau. Schwierigkeiten bereitet der Ausführung die sehr unregelmäßige Gestalt der Bahnhöfe, welche sich wegen des teuren Grunderwerbs dem zur Verfügung stehenden Gelände anpassen mußten. Das Störendste aber sind die Treppen, die Oberlichter, die Dienstbuden, Warteräume, Schankbuden und dergl. Alle diese kleinen Bauten müssen vorher gehoben werden, ebenso die Blockwerke, weil diese wegen der zu ihrer Bedienung nötigen Kurbel ihre Höhe zum Fußboden nicht verändern dürfen. Die Treppen werden um drei Stufen erhöht. Die geriffelten Zementplatten, welche den künftigen Fußboden der Bahnsteige bilden, erhalten zum Teil länglich-runde Löcher, welche das Aufheben eines Teiles des Bahnsteiges (behufs Freilegung eines Kabels usw.) im Notfall gestatten. Für die beiden Bahnsteige des Schlesischen Bahnhofs, die mit Gepäckkarren befahren werden müssen, sind besonders starke Platten gewählt worden. Das Aufmessen der Bahnsteige, welches nur Nachts bei elektrischem Licht geschehen konnte und viele Mühe erforderte, ist jetzt beendet, sodaß Anfang kommenden Monats mit der Aufstellung der die Platten tragenden Bänke begonnen werden kann. Es sollen möglichst immer ein oder zwei halbe Bahnsteige (wo wegen der Länge derselben zur Zeit nur die Hälfte benutzt wird) zur Einübung der Arbeiter bei Tage hergestellt werden; in jeder Woche können so drei Bahnsteige, abwechselnd eine Nacht freilassend, zur Ausführung gelangen, damit vor dem bereits mit der Charwoche beginnenden stärkeren Osterverkehr alle Aufhöhungsarbeiten beendet sind. Für jede Nacht steht eine Zugpause von nur etwa vier Stunden zur Verfügung, die zum Teil freilich noch durch das Heranschaffen des Materials auf Arbeitszügen gekürzt wird. Für einen mittelgroßen Bahnsteig von etwa 1500 qm sind nicht weniger als 276 t Material erforderlich; das Gewicht des Aufbaues beträgt etwa 184 kg auf 1 qm (bei Holzbau 346 kg!), während die neue Konstruktion für eine Tragfähigkeit von 500 kg auf 1 qm berechnet ist. Angesichts dieser Mehrbelastung mußten natürlich die tragenden Teile auf ihre Festigkeit geprüft und in vielen Fällen erheblich verstärkt werden. Zunächst werden die Bahnsteige der Stadtbahn: Charlottenburg, Savignyplatz, Zoologischer Garten, Thiergarten, Bellevue, Lehrter Bahnhof, Friedrichstraße, Börse, Alexanderplatz, Jannowitzbrücke

und Schlesischer Bahnhof in Angriff genommen werden. Der Bahnhof Warschauer Straße wird in diesem Jahre umgebaut. Grunewald und Eichkamp folgen sodann. Auf der Ringbahn wird die Aufhöhung der verkehrsreicheren Bahnsteige gleichfalls Nachts, die der übrigen zum Teil bei Tage, wahrscheinlich zwischen Ostern und Pfingsten, bewirkt werden.

— **Lieferung neuer Eisenbahnwagen.** Von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung ist die Lieferung von 727 Personen- und Gepäckwagen für bestehende Bahnen und von 104 Personen- und Gepäckwagen für die im Jahre 1903 zu eröffnenden Neubaulinien sowie ferner von 5000 Güterwagen, im ganzen 5831 Wagen, in Bestellung gegeben worden. Unter den zu liefernden Personen- und Gepäckwagen befinden sich 27 vierachsige und 491 dreiachsige Abteilwagen, 180 Gepäckwagen und 33 zweiachsige Post- und Gepäckwagen. Von den für Neubaulinien bestimmten Personen- und Gepäckwagen erhalten die Strecken Löwenberg - Siegersdorf 6, Christianstadt - Grünberg 9, Heimbach-Kreuzau 9, Bergneustadt-Olpe 4, Gerstungen-Vacha-Hünfeld 15, Laubach-Mücke 3, Bielefeld-Lage 6, Celle-Schwarmstedt 6, Lorsch - Heppenheim 5, Lampertheim - Weinheim 14, Ochtrup-Rheine 6, Kirchberg-Hermeskeil 17 und Polzin-Gramenz 4. Unter den Güterwagen sind 73 dreiachsige bedeckte Güterwagen für Schnellzüge, 10 dreiachsige Heizkesselwagen, 80 doppelbodige Viehwagen für 15 t Ladegewicht, 210 Kalkdeckelwagen für 15 t Ladegewicht, 120 vierachsige Plattformwagen für 30 t Ladegewicht, 20 zweiachsige Kohlentrichterwagen für 12,5 t Ladegewicht, 1200 offene Güterwagen für 15 t Ladegewicht, 1400 zweiachsige bedeckte Güterwagen für 15 t Ladegewicht, 1200 zweiachsige Kohlenwagen für 15 t Ladegewicht und 687 zweiachsige Plattformwagen für 15 t Ladegewicht. Von den Güterwagen sollen 765 der Direktion Breslau, 675 Bromberg, 825 Cöln, 993 Essen a. d. Ruhr, 845 Hannover und 703 Magdeburg zugeteilt werden. Die Verteilung von 161 neuen Personenwagen an die einzelnen Direktionsbezirke hat in der Weise stattgefunden, daß von ihnen Altona 14, Berlin 38, Breslau 5, Bromberg 7, Cassel 7, Cöln 12, Danzig 1, Erfurt 7, Essen 1, Frankfurt a/M. 4, Halle 17, Hannover 15, Kattowitz 4, Magdeburg 18, Münster 1, St. Johann-Saarbrücken 2 und Stettin 8 erhalten. Unter diesen Wagen befinden sich 40 vierachsige Durchgangswagen und 20 vierachsige Schlafwagen. Von den ersteren erhielten Altona 4, Berlin 4, Bromberg 7, Cöln 4, Essen 1, Frankfurt 2, Halle 5, Hannover 3, Magdeburg 7 und Stettin 3. Von den Schlafwagen wurden 16 der Direktion Berlin, 2 der Direktion Cöln und 2 der Direktion Frankfurt zugeteilt. Nach Anlieferung der Schlafwagen gibt Berlin 4 Schlafwagen älterer Bauart an Altona und einen Schlafwagen älterer Bauart an Kattowitz ab.

— **Vertragsmuster für Grunderwerbsangelegenheiten.** Für die von den königlichen Eisenbahndirektionen in Zukunft abzuschließenden Verträge in Grunderwerbsangelegenheiten sind vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten neue Muster aufgestellt und durch einen in Nr 6 des „E.-V.-Bl." veröffentlichten Erlaß vom 26. Januar d. J. eingeführt worden. Die Muster betreffen: 1. Verträge über Erteilung der Bauerlaubnis (Besitzübertragung) ohne Einigung über den Gegenstand der Abtretung; 2. Verträge wegen Einigung über den Gegenstand der Abtretung und Erteilung der Bauerlaubnis (Besitzübertragung); 3. Grunderwerbsverträge unter Vorbehalt der Feststellung der Entschädigung; 4. Grunderwerbsverträge ohne jenen Vorbehalt. Den Eisenbahndirektionen sind sachliche Abweichungen von den Entwürfen insoweit gestattet, als dies nach Lage der besonderen örtlichen und rechtlichen Verhältnisse notwendig erscheint. Indessen sind alle Abweichungen nicht ohne ausreichenden Grund und unter sorgfältiger Beachtung der für das Grunderwerbswesen erlassenen besonderen Vorschriften vorzunehmen. Der Wortlaut der Muster nimmt auch auf das Interesse der Entschädigungsberechtigten in ausgiebiger Weise Bedacht, und namentlich sind nach Maßgabe des Erlasses vom 15. November 1900 Bestimmungen vorgesehen, durch welche die abschlägliche Zahlung von Zinsen auch schon vor endgültiger Festsetzung der Abfindungssumme ermöglicht wird.

— **Unfall beim Eisenbahnbrückenbau am Dammtorbahnhof in Hamburg.** Am 1. d. M. stürzte das Gerüst der im Bau begriffenen Eisenbahnüberführung am Dammtorbahnhof ein. Menschen wurden zwar nicht beschädigt, das Ereignis erweckte aber in Hamburg doch Beunruhigung. Wir veröffentlichen daher nachstehende dem „Hamb. Korr." von zuständiger Seite zugehende Darstellung, die auch an sich allgemeines Interesse bietet:

„Gelegentlich der Umgestaltung der Bahnanlagen in Hamburg wird der Dammtordamm verlegt und auf 30 m verbreitert, die vier Gleise der Verbindungsbahn werden mit vier getrennt von einander liegenden eisernen Überbauten über die Straße hinweggeführt. Jeder Überbau besteht aus drei mit Gelenken verbundenen Brückenträgern, deren mittlerer sich auf je zwei an den Kanten des Bürgersteiges stehende Säulen stützt, während die seitlichen Brückenträger auf den Widerlagern und auf dem Mittelträger aufruhen. Die Überbauten müssen aus konstruktiven Gründen in etwas höherer als der endgültigen Lage zusammengebaut werden, sind also nach ihrer Zusammensetzung auf dem Gerüst abzusenken, und zwar geschieht diese Absenkung zunächst auf dem einen, dann an dem anderen Widerlager. Der Überbau für Gleis I (nördliches Gleis) war am 31. Januar d. J. soweit zusammengesetzt, daß die Absenkung vor sich gehen konnte; diese sollte am 1. d. M., also am Sonntag, erfolgen, weil dann auf der Arbeitsstelle anderweite Arbeiter nicht beschäftigt sind. Die Arbeit des Absenkens ist an sich durchaus einfach; es wird eine Anzahl Winden unter die Träger gesetzt, die Winden werden etwas angezogen, dadurch werden die Klötze, auf denen die Träger bislang ruhten, frei und können entfernt werden, sodaß die Brücke nur auf den Winden ruht. Diese werden alsdann langsam nachgelassen, die Brücke senkt sich und die Arbeit ist erledigt.

In dieser Weise war am 1. d. M. Morgens das am Empfangsgebäude liegende Brückenende ohne Schwierigkeit richtig abgesenkt und sicher gelagert. Nachmittags sollte das andere Brückenende gesenkt werden. Der Träger ruhte am Widerlager auf drei mechanischen Winden, auf dem die Säulen umgebenden Gerüst jederseits auf einer Wasserdruckwinde; die Senkung begann, plötzlich versagte eine der Wasserdruckwinden, dadurch stellte sich der Träger schief, die drei auf dem Widerlager stehenden Winden kippten um und die bislang von den fünf Winden aufgenommene Last wirkte allein auf die eine Wasserdruckwinde. Der hierdurch ausgeübten enormen Belastung konnte das die Winde tragende Gerüst nicht widerstehen, es gab nach und der Träger stürzte auf die Straße. — Dank der umsichtigen Anordnung sind Menschen bei dem Unfall nicht verletzt, man kann aber nicht verkennen, daß dies trotzdem leicht hätte eintreten können. Wie groß der Materialschaden ist, läßt sich z. Z. nicht genau übersehen, da der Brückenträger vor Vornahme einer gründlichen Untersuchung erst sorgfältig abgestützt werden muß, um weiteren Schaden zu verhüten. Die bauleitenden und die höheren Beamten waren alsbald nach Eintritt des Unfalls zur Stelle, um die zunächst nötigen Anordnungen zu treffen. Eine nennenswerte Verzögerung des Baues wird durch den Unfall nicht herbeigeführt. Der Unfall würde auch trotz des Versagens der Winde, das als unglücklicher Zufall bezeichnet werden muß, vermieden worden sein, wenn, wie dies bei Montagearbeiten über benutzten Straßen immer zu geschehen pflegt, an Stelle der einzelnen Bockgerüste eine feste, die ganze Straße überspannende und in ganzer Länge abgedeckte Hilfsbrücke montiert worden wäre. Zu einer derartigen recht kostspieligen, durch die Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit bedingten Maßnahme sah sich der Unternehmer im vorliegenden Falle nicht veranlaßt, da die Brücke über unbenutztem Gelände gebaut wird; im übrigen waren auch hier die Gerüste für die normale Beanspruchung völlig ausreichend.

Das Publikum hat hiernach anläßlich des eingetretenen Unfalls keine Veranlassung, wegen Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durch die Bauten bei Umgestaltung der Bahnanlagen in Hamburg in Unruhe zu geraten."

— **Wegen Erbauung einer Schwebebahn nach dem Grunewald bei Berlin** ist die Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen nunmehr an den preußischen Minister für Landwirtschaft, als den für die Benutzung des Grunewaldgeländes zuständigen Minister, herangetreten. Zweck des Planes, der absichtlich vor der Hand nicht auf Einzelheiten eingeht, ist die Erschließung des Grunewalds von der östlichen Seite her. Mit der neuen Schnellbahn wird man vom Mittelpunkte Berlins bis in den Grunewald in etwa 20 Minuten gelangen. Besonderer Wert soll auf häufige Fahrgelegenheit gelegt werden. Es wird beabsichtigt, die schnelle Aufeinanderfolge der Züge auch bei schwachem Verkehr durchzuführen. Eine solche Betriebsart ist bei der Schwebebahn um so leichter durchführbar, als sie nur Motorwagen verwenden wird, die in beliebiger Zahl zu Zügen verbunden werden können. An Wochentagen ist mindestens ein 10 Minuten-Verkehr, an schönen Nachmittagen, Sonn- und Feiertagen ein 5 bis 2½ Minuten-Verkehr vorgesehen. Die schlanke Abwicklung des Betriebes ist durch Anlage von Rückkehrschleifen an den Endpunkten der Bahn (die Züge verkehren daher in ständigem Kreislauf) sowie auf der Grundlage des in Elberfeld glänzend bewährten selbsttätig-elektrischen Blocksystems gewährleistet. Die Bahn soll an einen bequem zu erreichenden Bahnhof einer der bestehenden Schnellbahnlinien Anschluß erhalten, wobei auf die Möglichkeit einer selbständigen oberirdischen oder unterirdischen Weiterführung in das Stadtinnere Bedacht genommen wird. Die Gesellschaft hat sich zunächst auf eine bestimmte Linienführung nicht festgelegt, obgleich es an Anerbietungen von beteiligter Seite nicht fehlt. Maßgebend für die Linienführung im einzelnen werden vielmehr sein die Wünsche, die von den westlichen

Gemeinden als Anlieger der Bahn ausgesprochen worden sind, und das Entgegenkommen dieser Gemeinwesen bei der Ebnung der dem Plan etwa entgegenstehenden Schwierigkeiten.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Januar d. J. in 14 Arbeitstagen 245 213 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 515 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 199 016 und auf den Arbeitstag 14 215 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Januar d. J. auf den Arbeitstag 3300 und im ganzen 46 197 Doppelwagen oder 23,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Januar d. J. 36 218 Doppelwagen gegen 33 284, in Oberschlesien 85 494 Doppelwagen gegen 67 562 und in den drei Bezirken zusammen 366 925 Doppelwagen gegen 299 862 und war demnach im Saarbezirk 2934 Doppelwagen oder 8,8 %, in Oberschlesien 17 932 Doppelwagen oder 26,5 % und in den drei Bezirken zusammen 67 063 Doppelwagen oder 22,4 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Im ganzen Monat Januar d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 438 405 Doppelwagen gegen 374 299, im Saarbezirk auf 63 933 Doppelwagen gegen 58 915, in Oberschlesien auf 158 805 Doppelwagen gegen 129 493 und in den drei Bezirken zusammen auf 661 143 Doppelwagen gegen 562 707 und betrug demnach im Ruhrbezirk 64 106 Doppelwagen oder 17,1 %, im Saarbezirk 5018 Doppelwagen oder 8,5 %, in Oberschlesien 29 312 Doppelwagen oder 22,6 % und in den drei Bezirken zusammen 98 436 Doppelwagen oder 17,5 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1902.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 31. Januar d. J. 65 398 offene Wagen gegen 55 759 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 9639 oder 17,3 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)** erzielte im Betriebsjahre 1902 eine Einnahme von 316 966 ℳ gegen 304 858 ℳ im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen 301 677 (292 428) ℳ, sodaß sich ein Überschuß von 15 289 (12 430) ℳ ergibt, aus welchem laut Beschluß der am 5. d. M. abgehaltenen Generalversammlung wie vorgeschlagen (s. Nr 10 S. 143 d. Ztg.) 15 222 ℳ zur Verteilung von 5 % Dividende (12 124 ℳ = 4 % im Vorjahre) bestimmt werden, während 67 (306) ℳ der Bahnerneuerungsfonds zu erhalten hat. Der gesetzliche Reservefonds betrug am 31. Dezember 1902: 31 000 (31 000) ℳ, der Wert des Mobilar- und Immobilienvermögens 1 838 410 (1 838 107) ℳ.

— **Der sächsische Eisenbahnrat** trat am 4. d. M. Nachmittags 3 Uhr zur 46. Sitzung im Dienstgebäude der Generaldirektion in Dresden zusammen. Nach Begrüßung der erstmalig erschienenen Mitglieder durch den Vorsitzenden, Herrn Generaldirektor v. Kirchbach, nahm der Eisenbahnrat zunächst Mitteilungen über die Beschlüsse der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen über die Tarifierung von Druckausschuß- und Kuvertpapier, landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten, Sahne, Käse, gebrauchten Dampfpflügen und Dampfdreschmaschinen und Zuchttieren, ferner über Anlegung von Petroleumtankanlagen entgegen. An diesen Punkt knüpfte sich aus Anlaß eines besonderen Falls eine längere Debatte, welche schließlich zur Annahme des Antrags führte, daß die Generaldirektion erwägen möge, ob nicht die in dem erwähnten Einzelfall erteilte Erlaubnis zur Errichtung einer Tankanlage zurückgezogen werden könne. Hierauf gelangte als nächster Punkt der Tagesordnung noch ein Antrag der Firma Dresdener Molkerei Gebrüder Pfund auf Gewährung einer Frachtermäßigung für Milch zur Kondensierung zur Beratung. Der Antrag wurde abgelehnt, aber zugleich beschlossen, noch behufs Prüfung der Frage, ob zur Erleichterung der Ausfuhr kondensierter Milch Vergünstigungen gewährt werden möchten, das Gutachten des Landeskulturrats einzuholen. Alsdann wurde, nachdem sich inzwischen die Herren Finanzminister Dr Rüger, Ministerialdirektor Dr Ritterstädt und Geheimer Finanzrat v. Seydewitz eingefunden hatten und vom Vorsitzenden namens des Eisenbahnrats begrüßt worden waren, in die Beratung der Personentarifreform eingetreten und nach längerer Aussprache, in welche der Herr Finanzminister wiederholt eingriff, zunächst bei namentlicher Abstimmung mit 13 gegen 5 Stimmen zu Punkt 1 der Denkschrift beschlossen, eine Reform des Personentarifs für die sächsischen Staatseisenbahnen sobald als möglich und unerwartet des Beitritts anderer Eisenbahnverwaltungen durchzuführen. Drei Mitglieder nahmen an der Abstimmung nicht teil. Gegen 9 Uhr Abends wurde die Beratung abgebrochen, um am 5. d. M. Vormittags 9½ Uhr wieder aufgenommen zu werden. In weiterer Beratung der Tarifreformvorlage wurde Punkt 2 der Denkschrift, wonach die Preisermäßigung für Hin- und Rückfahrt beseitigt werden soll, gegen eine Stimme zum Beschluß erhoben, zu Punkt 3 und 4 sprach der Eisenbahnrat einstimmig die Erwartung aus, daß Einrichtungen getroffen werden, die den vorherigen Ankauf einer größeren Anzahl von Fahrkarten ermöglichen, und erklärte in einer besonderen Resolution, daß er den Reformvorschlägen der Staatsregierung überhaupt nur zustimme, wenn die Anregung einer solchen Erleichterung seitens der Staatsregierung Berücksichtigung erführe. Darauf wurde Punkt 3 in folgender Fassung einstimmig angenommen:

„Rückfahrkarten im Binnenverkehr sowie im direkten Verkehr mit Bahnen, welche für Hin- und Rückfahrt keine Preisermäßigung gewähren, werden nicht mehr ausgegeben; sie bleiben bestehen unter entsprechender Erhöhung für die sächsischen Strecken, im direkten und durchgehenden Verkehr."

Desgleichen wurde Punkt 4 der Denkschrift, wonach im Binnenverkehr gleichzeitig mit der Fahrkarte für die Hinfahrt eine zweite besonders gekennzeichnete, nur am Lösungstage für die Rückfahrt gültige Fahrkarte ausgegeben werden soll, einstimmig gebilligt. Weiter fanden Punkt 5 und 6 der Denkschrift nach längerer Debatte und Ablehnung verschiedener Unteranträge die Billigung der großen Mehrheit des Eisenbahnrats. Hiernach werden die Einheitspreise für das Personenzugkilometer in I. Klasse auf 7, in II. Klasse auf 4,5, in III. Klasse auf 3 und in IV. Klasse auf 2 ₰ und der Schnellzugzuschlag für die I., II. und III. Klasse gleichmäßig auf 1 ₰ festgesetzt. Ein aus dem Schoße des Eisenbahnrats gestellter Antrag auf Führung der IV. Klasse an Sonntagen wurde mit 11 gegen 10 Stimmen angenommen. Auch Punkt 7 der Denkschrift, die Fortgewährung von Freigepäck betreffend, wurde nach längerer Aussprache gegen 5 Stimmen angenommen, der aus der Mitte des Eisenbahnrats gestellte Antrag auf Aufhebung des Freigepäcks und Ermäßigung der Gepäckfracht dagegen abgelehnt. Weiter sollen den Vorschlägen in Punkt 8, 9, 10 und 11 der Denkschrift entsprechend die Preisermäßigung für Gesellschaftsfahrten und zusammengestellte Fahrscheinhefte, ferner die Arbeitermonatskarten, Arbeiterrückfahrkarten, die festen Rundreisekarten und die Sonntagsfahrkarten aufgehoben werden, dagegen die Arbeiterwochenkarten und die Preisermäßigungen für Kinder, Ausflüge zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, Schulfahrten, Ferienkolonien, milden Zwecken und wehrpflichtige Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie sowie für gewisse Verwaltungssonderzüge und die Schülerkarten bestehen bleiben. Diese Beschlüsse — zu Punkt 8 bis 11 — wurden einstimmig gefaßt, nur für Beibehaltung der Preisermäßigung für Gesellschaftsfahrten sprach sich eine Stimme aus. Zu Punkt 12 der Denkschrift sprach sich der Eisenbahnrat nach einer eingehenden Verhandlung dahin aus, daß Monatskarten und Nebenkarten beizubehalten sind, und mit 13 gegen 8 Stimmen dahin, daß die Preise nach 25 Fahrten für Monatskarten, nach 15 Fahrten für Nebenkarten gebildet werden sollen.

Überdies wurde gegen 4 Stimmen der Antrag angenommen, die Abgabe von Monatsnebenkarten auf Ehefrauen, minderjährige Personen und Dienstboten, die den Hausstand des Monatskarteninhabers teilen, zu beschränken.

Hiermit war die Beratung über die Personentarifreform beendet. Es folgten noch Mitteilungen über den nächsten Sommerfahrplan und Besprechung mehrerer aus der Mitte des Eisenbahnrats dazu ausgesprochener Wünsche.

— **Die Vorausbezahlung der Fracht für die Rücksendung gebrauchter Verpackungen** ist auf Anregung der Handelskammer zu Wiesbaden bei den deutschen Handelskammern der Gegenstand eingehender Erörterungen geworden. Gegenwärtig ist es nach der betreffenden Bestimmung der Verkehrsordnung dem Ermessen der Bahn überlassen, ob sie bei der Rücksendung leerer gebrauchter Kisten, Körbe und Fässer Vorausbezahlung der Fracht fordern will oder nicht. Diesen Zustand hält die Wiesbadener Handelskammer jedoch dem Interesse des in ihrem Bezirke bestehenden Weingroßhandels für nachteilig, weil er manchem Käufer die Möglichkeit bietet, die Fässer auch dann noch ohne Zahlung von Fracht zurückzuschicken, wenn sie durch längere Lagerung bereits wertlos geworden sind. Namentlich trete aber für den Verkäufer geradezu eine Schädigung ein, wenn die Fracht für Rücksendung der gebrauchten Fässer bereits in den bezahlten Verkaufspreis einberechnet sei, gleichwohl aber die Rücksendung ohne Frachtzahlung erfolge, denn in solchen Fällen sei die Fracht meist nur schwer beizutreiben und unterbleibe wegen der damit verbundenen Weiterungen und unliebsamen Auseinandersetzungen häufig ganz. — Die Handelskammer zu Chemnitz hat nun durch eine Umfrage in ihrem Bezirke festgestellt, daß der von der Wiesbadener Handelskammer befür-

worteten Maßregel namentlich von den Großbrauereien widersprochen und dieser Widerspruch damit begründet wird, daß die Rücksendung der leeren Fässer schon unter den gegenwärtigen Umständen sehr zu wünschen übrig läßt und sicherlich eine noch lässigere werden, ja vielleicht in vielen Fällen ganz unterbleiben würde, wenn die Absendung nur unter Frachtzahlung erfolgen könnte. Der buchmäßige Wert der von einer Chemnitzer Brauerei nach auswärts versandten Fässer betrage 830 000 ℳ, und dieser Betrag werde eine ganz bedeutende Erhöhung erfahren müssen, wenn der Rücklauf der leeren Fässer durch die Verpflichtung zur Vorauszahlung der Fracht erschwert und noch mehr verzögert werde. Die Handelskammer zu Chemnitz hat unter diesen Umständen von einer Unterstützung des Wiesbadener Antrags Abstand genommen, und in der Tat scheint der bestehende Rechtszustand, wenngleich er ja für den Weinversand unverkennbare Unzuträglichkeiten im Gefolge hat, doch für andere wichtige Erwerbszweige entschiedene Vorteile gegenüber dem unbedingten Frankaturzwang zu bieten; wenigstens dürften die von den Chemnitzer Großbrauereien geltend gemachten Gesichtspunkte in dieser Beziehung ernste Beachtung verdienen. — Im übrigen haben auch, wie wir der Zeitschrift Handel und Gewerbe entnehmen, die Handelskammern zu Berlin, Barmen, Breslau, Flensburg, Frankfurt a/M., Halle, Hanau, Lüdenscheid, Ludwigshafen, Offenbach, Posen, Schweidnitz, Solingen und Villingen sich gegen den Wiesbadener Antrag ausgesprochen.

— **Die neuen Preisaufgaben des Berliner Architektenvereins zum Schinkelfeste 1904** sind mit Frist bis zum 20. November 1903 ausgeschrieben. Aus dem Gebiet des Eisenbahnbaues wird der Entwurf für den viergleisigen Ausbau der Strecke Vohwinkel-Elberfeld verlangt. Die zweigleisige Strecke Vohwinkel-Elberfeld-Steinbeck der Bahnlinie Gruiten-Hagen soll zur Entlastung der Personenzuggleise vom Güterverkehr viergleisig ausgebaut werden. Die Einmündung der Bahn von Cronenberg verbleibt in Elberfeld-Steinbeck. Die Zwischenstationen, die Haltepunkte Elberfeld-Sonnborn und -Zoologischer Garten, sind nur soweit umzugestalten, als es für die Durchführung der beiden neuen Gleise erforderlich ist. Dagegen muß der Bahnhof Elberfeld-Steinbeck, auf dem neben einem mäßigen Personenverkehr der bei weitem größte Teil des Ortsgüterverkehrs von Elberfeld abgewickelt wird, und an den sehr bedeutende industrielle Anlagen angeschlossen sind, unter Belassung an seiner jetzigen Stelle den veränderten Betriebsverhältnissen entsprechend umgestaltet werden. Dabei ist auf eine angemessene Erweiterungsfähigkeit Bedacht zu nehmen. Bei der Überschreitung des Wuppertals ist die Lage der Schwebebahn beizubehalten. Die Wahl des Materials und der Bauart ist freigestellt.

Die Verfasser der mit Staatspreisen gekrönten Entwürfe sind verpflichtet, innerhalb zweier Jahre die auf wenigstens drei Monate auszudehnende Studienreise anzutreten und bei Einreichung des Reiseplans vier Wochen vor Antritt der Reise beim Vorstand des Berliner Architektenvereins die Auszahlung des Preises zu beantragen.

— **Stiftung eines Gedenkblatts für 30 jährigen Eisenbahndienst.** Der Allgemeine Staatseisenbahnverein in Frankfurt a/M. — mehr als 4000 Beamte und Arbeiter umfassend — hat wegen der Schwierigkeit, einen geeigneten Saal zu mieten, erst am 3. d. M. sein Fest des Kaiser-Geburtstags feiern können. Es verlief dies unter überaus großer Beteiligung glänzend; die Festrede hielt Oberbaurat Clausnitzer. Doch soll hier keine weitere Beschreibung gegeben, sondern nur auf eine Programmnummer hingewiesen werden, die außerordentlich beifällig aufgenommen wurde und wohl Nachahmung verdienen dürfte. Auf Anregung des Vorsitzenden des Eisenbahnvereins in Fulda, Regierungs- und Baurat Schwedler, hat eine Anzahl gleicher Vereine, darunter auch der eingangs genannte, beschlossen, denjenigen ihrer Mitglieder, die 30 Jahre und länger im Eisenbahndienst stehen und ihr Interesse am Verein durch mehr als zweijährige Mitgliedschaft bekundet haben, ein dies ausdrückendes Gedenkblatt auf Vereinskosten zu überreichen. Ein derartiges künstlerisch entworfenes und in Zeichnung wie Farbendruck vorzüglich ausgeführtes Blatt wurde von der Königlichen Universitätsdruckerei von H. Stürtz in Würzburg hergestellt und konnte zufolge der eingegangenen zahlreichen Bestellungen verhältnismäßig billig abgegeben werden. Auf die vom Vereinsvorstand erlassene Aufforderung meldeten sich 249 Empfangsberechtigte und zwar 6 Oberbeamte, 145 mittlere Beamte, 64 Unterbeamte und 34 Arbeiter. Der Dienstälteste, ein Betriebskontrolleur, konnte 47 Jahre nachweisen, 1 Lademeister und 1 Schlosser 42 Jahre, 2 Streckenarbeiter 39 und 38 Jahre usw.

Bei oben erwähntem Fest wurden nun diese mit den Jahreszahlen des Eintritts in den Dienst und der Behändigung versehenen und auf den Namen der Empfangsberechtigten ausgestellten Gedenkblätter durch den Vereinsvorsitzenden, Eisenbahn-Direktionspräsidenten Thomé, ausgeteilt, jedoch von Hand zu Hand nur an die 21, die auf eine Dienstzeit von 40 Jahren und mehr zurückblicken, wozu diese sich um den Vorsitzenden auf der Bühne versammelten. Letzterer hielt zunächst eine an die Festversammlung gerichtete Ansprache, in der er davon ausging, daß die Erweckung, Hebung und Stärkung des Standesgefühls eine der Hauptaufgaben des Vereins sei, nicht in dem Sinne, daß die Eisenbahner sich besser dünken sollen als andere, aber dahin, daß ihnen der gebührende Platz in der allgemeinen Hochachtung, den sie in Anbetracht der großen Anforderungen, die der verantwortliche schwere Dienst an sie stellt, verdienen, auch unbeschränkt eingeräumt werde. Durch den Wegfall der früher bestandenen vielen, zunächst für ihr Geldinteresse besorgten und daher oft heftig sich bekämpfenden Privateisenbahnverwaltungen, durch den Ausbau des preußisch-hessischen Staatseisenbahnnetzes ständen jetzt rund 360 000 Beamte und Arbeiter fest zusammen, eine ungeheure Zahl, in der deutsche Kraft, deutscher Fleiß und deutsche Treue in überaus großem Maße angesammelt seien. Daß die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung dank der Intelligenz, der Leistungsfähigkeit, dem Fleiß und der Aufopferung aller ihrer Zugehörigen die erste Stelle unter allen Eisenbahnverwaltungen einnehme, sei unbestritten. Daß diese Bediensteten auch in der Treue für ihren Beruf hoch dastehen, werde nirgendwo angezweifelt. Der Staatseisenbahnverein wolle aber hinsichtlich seiner Mitglieder hierfür den augenfälligen Beweis erbringen, und dieser werde heute erbracht, wenn das zu diesem Zwecke gestiftete Gedenkblatt für 30 jährige und längere Dienstzeit an 249 Mitglieder ausgegeben werden könne, obgleich gewiß bei weitem nicht alle Berechtigten sich gemeldet hätten. Nach weiteren Ausführungen in diesem Sinne, wobei auch darauf hingewiesen wurde, daß die heute geehrten Veteranen die besten Lehrmeister und Vorbilder für die jüngeren Kollegen und Kameraden seien, daß für die letzteren es zur Ehrensache werde, durch Treue, Fleiß und Tüchtigkeit in dem ergriffenen Beruf vorwärts zu kommen, um dereinst gleichfalls zu den Veteranen gerechnet und mit dem Vereinsgedenkblatt ausgezeichnet zu werden, sprach Redner allen Empfangsberechtigten den Dank des Vereins und dessen herzliche Glückwünsche für die ferneren Lebensjahre aus, und behändigte sodann das Gedenkblatt jedem einzelnen der um ihn Versammelten mit freundlichen Worten und einem kräftigen Händedruck.

Es konnte im Verlaufe der Feier und später festgestellt werden, daß nicht nur die Art der Behändigung, sondern vor allem die Tatsache der Zuerkennung dieser in der Austeilung der Gedenkblätter liegenden Ehrung nicht nur unter den direkt Beteiligten, sondern in der ganzen großen Versammlung einen tiefen Eindruck gemacht hatte.

— **Personalnachrichten.** Die bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung als Mitglieder von Eisenbahndirektionen angestellten Regierungsassessoren Dr Lütteken in Cöln, Hanow in Posen, Schlesier in Berlin, Rasch in Elberfeld (bisher in Berlin) und Rosenbaum in Frankfurt a/M., ferner der Eisenbahndirektor Brecht in Kattowitz sind zu Regierungsräten ernannt.

Dem Mitgliede der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen Finanz- und Baurat Rother ist der Titel und Rang als Oberbaurat verliehen.

Österreich.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich nach den vorläufigen Ausweisen für den Monat Januar d. J. gegenüber den Einnahmen des gleichen Monats des Vorjahres wie folgt:

	Januar 1903 Kr.	gegen Januar 1902 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	7 014 343	+ 397 737
Südbahngesellschaft	7 449 149	+ 69 999
Österr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 119 070	— 99 987
Österr. Nordwestbahn:		
garantierte Linie	1 632 177	— 64 500
Ergänzungsnetz	1 010 985	— 58 954
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	616 646	— 70 428
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	957 855	+ 125 439
Lokalbahn Teplitz-Reichenberg .	155 869	+ 12 414
Buschtêhrader Eisenbahn Lit. A	572 356	+ 18 400
„ „ „ B	1 133 687	+ 93 100
Böhmische Nordbahn	764 191	+ 12 226

Die Mehreinnahme bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den böhmischen Bahnen ist hauptsächlich der Steigerung des Kohlenverkehrs zu danken. Der Personenverkehr der böhmischen Bahnen weist infolge der mit Neujahr eingetretenen Tariferhöhungen einen Rückgang auf.

— **Arbeiterschutz bei Eisenbahnen.** Das Reichsgesetzblatt verlautbart eine Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 2. d. M., mit welcher Durchführungsbestimmungen zum Gesetz vom 28. Juli 1902 erlassen werden. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes, welches die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in deren Hilfsanstalten verwendeten Arbeiter betrifft, erstreckt sich auf Staats- und Privatbahnen. Die erwähnte Verordnung schreibt eine Reihe von Sicherheitsmaßnahmen für die Arbeiter vor und trifft besondere Bestimmungen über die Arbeitszeit, Überstunden, Arbeitspausen, Sonntagsarbeit, den Kirchenbesuch an Sonn- und Feiertagen, die Arbeitsordnung, die Verwendung von jugendlichen Hilfsarbeitern und Frauenspersonen sowie endlich über die Durchführung des der Generalinspektion der Eisenbahnen obliegenden Aufsichts- und Überwachungsrechts. Mit der Erlassung dieser Vollzugsvorschriften zum erwähnten Gesetz ist für zahlreiche Arbeiter eine Regelung ihres Arbeitsverhältnisses eingetreten, deren sie bisher entbehrten.

— **Verkehrsinstruktion für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.** Bekanntlich haben vor einiger Zeit zwischen den Vertretern des österreichischen Eisenbahnministeriums und des ungarischen Handelsministeriums Verhandlungen wegen Feststellung von einheitlichen Grundzügen für Verkehrsinstruktionen stattgefunden. Demnächst wird nun die endgültige Feststellung der Grundzüge für die neuen Verkehrsvorschriften sowie der neuen Signalordnung erfolgen. An der Hand der Grundzüge werden sodann in Österreich und Ungarn die neuen Verkehrsinstruktionen ausgearbeitet und bei den Staatsbahnen, wie auch bei den Privatbahnen in Kraft gesetzt werden.

— **Studien über die Einführung des elektrischen Betriebs auf Vollbahnen.** Es wurde zu wiederholten Malen von den eingehenden Studien Mitteilung gemacht, welche von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung der Einführung des elektrischen Betriebs auf Vollbahnen gewidmet werden. Zu diesem Zwecke erfolgte schon vor einiger Zeit die Besichtigung der Veltlinbahn durch eine aus Vertretern des Eisenbahnministeriums und der Eisenbahnbaudirektion zusammengesetzte Kommission. Um die praktischen Studien in bezug auf den elektrischen Betrieb zu vervollständigen, haben in den letzten Tagen Vertreter des Eisenbahnministeriums und der Eisenbahnbaudirektion in Berlin geweilt, um den auf der Strecke Berlin-Zossen von der Studiengesellschaft schon seit längerer Zeit versuchsweise eingeleiteten elektrischen Schnellbahnbetrieb aus eigener Anschauung kennen zu lernen und insbesondere die daselbst verwendete, von der Aktiengesellschaft Siemens & Halske gebaute elektrische Lokomotive, deren Leistungsfähigkeit durch die unmittelbare Zuleitung eines Stroms in der Stärke von 10 000 Volt auf ein überaus hohes Maß gesteigert wird, zu besichtigen.

— **Brückenbestellungen der Staatseisenbahnverwaltung.** Auf Grund der von den Staatsbahndirektionen dem Eisenbahnministerium vor kurzem erstatteten Berichte über die auf dem Betriebsnetze der einzelnen Staatsbahndirektionen neu herzustellenden oder auszuwechselnden Brücken wird nunmehr von dem Eisenbahnministerium die Feststellung des Programms für die vorzunehmenden Brückenbestellungen erfolgen. Das Programm wird zunächst nur die im laufenden Jahre zu liefernden und aufzustellenden Brücken im annähernden Kostenbetrag von 1 000 000 Kr. umfassen. Doch wird sich diesem Programm noch im Verlaufe dieses Jahres die Feststellung der im Jahre 1904 zu bestellenden Brücken und deren Bekanntgabe an die Brückenbauanstalten anschließen. Die Vergebung der für die Strecke Sambor-Landesgrenze ausgeschriebenen Brücken steht demnächst bevor. Die Ausschreibung der Brücken für die Linie Schwarzach-Gastein der Tauernbahn ist noch im Laufe dieses Frühjahres zu gewärtigen.

— **Süd-norddeutsche Verbindungsbahn.** Zwischen der Regierung und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn haben vor kurzem Besprechungen stattgefunden, welche die Deckung des Aufwandes für die von der Gesellschaft vorzunehmenden Investitionen, insbesondere für den die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn belastenden Anteil der Kosten des Bahnhofumbaues in Reichenberg sowie die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln zum Gegenstand hatten. Über die Art der Deckung des in Rede stehenden Aufwandes ist zwischen den zuständigen Ministerien bereits Einverständnis erzielt worden und wird voraussichtlich schon demnächst auf dieser Grundlage das Übereinkommen mit der Verwaltung der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn abgeschlossen werden.

— **Notstandstarife.** Das Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit den beteiligten Privatbahnverwaltungen für eine größere Anzahl von Bezirken in Böhmen, Mähren und Schlesien, in welcher eine Not an Streu- und Futtermitteln herrscht, besonders ermäßigte Tarife für diese Artikel eingeführt.

— **Der neue allgemeine Zolltarif für das österreichisch-ungarische Zollgebiet.** Im Anschluß an unsere Mitteilung in Nr 11 S. 159 d. Ztg. teilen wir noch mit, daß für die hauptsächlichsten Eisenbahnbedarfsartikel im Zolltarif folgende Zollsätze (durchweg für je 100 kg) vorgesehen sind, und zwar für Schienen ohne Rücksicht auf das Profil, auch gebohrt, auf das laufende Meter im Gewichte: a) von 15 kg oder mehr 6 Kr., b) unter 15 kg 7,20 Kr.; für Schienenbefestigungsmittel: Laschen, Keile, Schienennägel, Unterlagsplatten, Fixierungsringe usw. (mit Ausnahme von Schrauben, Schraubenbolzen und Muttern), Eisenbahnschwellen aus Eisen (Holzschwellen sind zollfrei), Schienenstühle beträgt der Zollsatz 14 Kr.; für Ausweichvorrichtungen, Kreuzungsstücke, Schiebebühnen, Wechsel, Bremsvorrichtungen, Puffer und dergleichen schwere Eisenbahnmaterialien: a) roh, auch gescheuert 14 Kr., b) in anderer Weise gewöhnlich bearbeitet 20 Kr.; für Fahrzeuge der Eisenbahnen und Straßenbahnen und zwar Güterwagen und Untergestelle: a) aus Eisen 24 Kr., b) aus Eisen und Holz 19 Kr.; für ungepolsterte Personenwagen, ferner Post-, Kondukteur- und andere Dienstwagen für Eisenbahnen 26 Kr.; für gepolsterte Personenwagen für Eisenbahnen, Personenwagen für Straßenbahnen, gepolstert oder ungepolstert 32 Kr. (Wagen für elektrische Bahnen können je nach Wunsch der Partei auf eine der folgenden Arten verzollt werden: a) wenn der Motor abmontiert und gesondert zur Verzollung gestellt wird, ist dieser nach Nr 539, der Wagen selbst dagegen nach jener Nummer zu verzollen, unter die er seiner sonstigen Beschaffenheit nach fällt; b) wird der Motor zusammen mit dem Wagen zur Verzollung gebracht, so gelangt jener Zollsatz zur Einhebung, unter den der Wagen seiner seiner sonstigen Beschaffenheit nach fällt, und außerdem für je 100 kg des Gesamtgewichtes von Wagen und Motor ein Zuschlag von 8 Kr.); für Lokomotiven und Tender sowie Lokomobilen 29 Kr.; für Eisenbahnachsen und Radeisen (Naben, Radreifen, Räderscheiben, Radsterne), auch abgedreht, abgeschliffen 14,50 Kr.; für Eisenbahnräder und Eisenbahnradsätze, fertige, mit einem Durchmesser: a) von 36 cm oder mehr 14,50 Kr., b) unter 36 cm 20 Kr.; für Blatt- und Spiralfedern für Eisenbahn- und Straßenbahnfahrzeuge 15,50 Kr.; für Telegraphen-, Läute-, Signal- und Eisenbahnsicherungsvorrichtungen, Telephone und Mikrophone, Blitzschutzvorrichtungen (ausschließlich Blitzableiter), elektrische Meß- und Zählapparate im Stückgewichte: a) von 5 kg und darüber 120 Kr., b) unter 5 kg 240 Kr.

Übrige europäische Länder.

— **Besoldung der belgischen Eisenbahnangestellten.** Nach der „Indépendance belge" beabsichtigt der belgische Eisenbahnminister, diejenigen Bediensteten, welchen eine große Verantwortlichkeit obliegt, namentlich die mit dem Signal- usw. Wesen auf der Strecke betrauten, in der Besoldung erheblich zu verbessern. Bisher hatten diese Bediensteten keinen finanziellen Vorzug.

— **Eisenbahnerörterungen in der französischen Abgeordnetenkammer.** Die Beratung des Budgets der öffentlichen Arbeiten und der Eisenbahn-„Konventionen" hat in der Pariser Kammer Anlaß zu den üblichen verschiedenartigen Wünschen und Klagen sowie zu sehr erregten Szenen gegeben. Um zuerst etwas hervorzuheben, was bezeichnenderweise nicht weiter gesponnen wurde, so ist das die Verstaatlichungsfrage. Die vorige Kammer hatte kurz vor ihrer Auflösung, um sich bei den Wählern in ein gutes sozialistisches Licht zu setzen, mit erheblicher Mehrheit einen aus dem Hause selbst hervorgegangenen Antrag angenommen, der den sofortigen Rückkauf zweier großer Eisenbahnnetze forderte. Dieser parlamentarische Schritt ist ohne jede ernstliche Folgen geblieben, und jetzt hat die Kammer neue unfruchtbare Kundgebungen nach dieser Richtung garnicht für angebracht gehalten; abermals ein Beweis, daß der Verstaatlichungsgedanke bei den in Frankreich herrschenden Schichten wirklich keine Fortschritte macht. Und doch waren auch diesmal die Erörterungen hauptsächlich von sozialistischen Momenten durchtränkt. Es kamen wieder die schönsten großen Pläne vor, die am Kostenpunkt scheitern oder auf die lange Bank geschoben werden. So verwahrte sich von vornherein der Abg. Plichon gegen die starken Abstriche, welche am Budget der öffentlichen Arbeiten vorgenommen seien, und warf dessen Leiter, Minister Maruéjouls, vor, daß er gegenüber dem Finanzminister sein Gebiet nicht

genügend verteidigt habe. Er berief sich auf das große Programm, welches die Kammer zum Ausbau der französischen Wasserstraßen und ihrer zweckdienlichen Verbindung mit dem Eisenbahnnetze beschlossen habe, dessen Ausführung aber nicht vom Fleck komme. Und doch seien gewisse Arbeiten von höchster Dringlichkeit, wie der Kanal von Saint Quentin und der Nordkanal. Weil der Ausbau nicht zur rechten Zeit erfolgte, hätten jüngst 1600 Schiffe auf einer Strecke von 50 km im Kanal von Saint Quentin infolge Wassermangels liegen bleiben müssen. Redner führte an, Deutschland habe seine Eisenbahnen und Schiffahrtswege in einer für Frankreich beunruhigenden Weise ausgebaut. Auch sei es durchaus notwendig, eine entsprechende französische Zufahrtlinie zum Simplon herzustellen, um den Durchgangsverkehr für Frankreich wieder zu erobern, den die Durchbohrung des Gotthard verloren gehen ließ.

Abgeordneter Bourrat, einer der eifrigsten Verfechter der Verstaatlichung, warf dem Minister vor, nicht dafür zu sorgen, daß die Eisenbahngesellschaften ihre Verpflichtungen einhielten, diese täten nichts, um ihre Linien mit den Schiffahrtstraßen in Verbindung zu bringen. Im Gegenteil verhinderten sie absichtlich aus Eigennutz die richtige Ausbeutung der letzteren. Bourrat verlas eine Kundgebung des Vorgängers von Maruéjouls, Baudin, welcher deshalb den Eisenbahngesellschaften tadelnde Vorstellungen machte. Darauf versicherte Abg. Baudin, was neue Linien betreffe, so habe er als Minister stets deren Anschluß an die Schiffahrtstraßen im Lastenheft zur Bedingung gemacht, und er sei überzeugt, daß sein Nachfolger sich von denselben Grundsätzen leiten lasse. Minister Maruéjouls seinerseits teilte mit, er werde einen Gesetzentwurf einbringen, welcher den Wünschen des Abg. Bourrat in dieser Richtung volle Genugtuung biete. Ferner beschwerte sich Bourrat darüber, daß die Südbahngesellschaft mit ihrem Material nicht die Truppenbeförderungen zum großen Manöver habe leisten können, sondern sich Material borgen mußte. Zu dieser Ausstellung hat der Präsident des Verwaltungsrats der Südbahn, Leon Aucoc, dem Minister eine Erklärung eingesandt, welche in der Pariser Presse veröffentlicht wird und feststellt, daß die Südbahn neben den Manöverzügen auch den vollen gewöhnlichen Verkehr aufrecht erhalten habe, während in Kriegszeiten dieser vollständig eingestellt würde. Zudem sei es praktisch gewesen, aus dem Gebiet der Orléans- und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn kommende Truppen in deren Wagen ohne Umladung bis ans Ziel zu bringen. Schließlich bemängelte Bourrat, daß die Eisenbahngesellschaften die Syndikate ihres Personals mit schelen Augen ansähen, dagegen sich selbst in einem Syndikat organisiert hätten, und daß ihre Direktoren und Dienstvorsteher alle Woche zusammenkämen. Minister Maruéjouls berief sich betreffs des großen Arbeitsprogramms darauf, ihm sei wohl bewußt, daß man ihn gerade als Vorsitzenden der Kommission für die großen Bauten zum Minister gemacht habe; der Nordkanal sei besonders der Gegenstand seiner Beschäftigung, und unterdessen würden am Kanal von Saint Quentin die nötigen Verbesserungen gemacht. Auf die Klage, daß gewissen Unterbeamten die versprochene Aufbesserung ihrer Bezüge nicht gewährt werde, betonte der Minister, der betreffende Abgeordnete wisse sehr wohl, daß Ersparungen nötig seien, um den Staatshaushalt im Gleichgewicht zu halten. Hier griff der Finanzminister Rouvier mit derben Worten ein. Er müsse die Kammer doch wieder einmal zum Gefühl der Wirklichkeit zurückrufen. Man scheine zu vergessen, daß die erste Sorge der Regierung die Fernhaltung der Defizits sein müsse. Zugleich Ersparnisse und die Aufbesserung der Angestellten zu verlangen, sei unmöglich.

Besonders scharfe Angriffe und starken Skandal machten die Sozialisten beim „Budget der Eisenbahnkonventionen", d. h. der das Verhältnis zwischen dem Staat und den großen Eisenbahngesellschaften und die beiderseitigen Rechte und Pflichten regelnden Verträge, welche im Jahre 1883 verlängert und abgeändert wurden. Der Abg. Bourrat fragte den Minister, wie es mit dem Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit usw. der Eisenbahnangestellten (Zehnstundentag und Verbesserung der Alterspensionen) stehe. Diese parlamentarische Mißgeburt schleppe sich nun schon sechs Jahre hin und könne nicht leben und nicht sterben. Die Kammer hat den Entwurf bereits zweimal, 1897 und 1901, mit großer Mehrheit beschlossen. Das letzte Mal geschah es kurz vor den Neuwahlen als Wahlmanöver; bei der damaligen Beratung wurde der Mehrheit direkt ins Gesicht gesagt, sie wage nur deshalb für das unausführbare Gesetz einzutreten, weil sie insgeheim bestimmt erwarte, daß der verständigere Senat es doch verwerfe bezw. sehr stark abschwäche. Hier wiederholt sich zugleich das Schauspiel, daß dieselben Personen als verantwortliche Minister viel sparsamer mit dem Staatssäckel umgehen, als sie früher, während sie nur Volksvertreter waren, getan. Solcher Wechsel war schon nicht ganz mit Unrecht Herrn Baudin vorgeworfen worden. Auf Bourrats jetzige Anfrage vertröstete zunächst Minister Maruéjouls mit dem Hinweise, die Senatskommission prüfe den unter dem Namen „Gesetz Berteaux" bekannten Entwurf, und er, der Minister, sei ganz geneigt, ihr die Aufgabe zu erleichtern. Nun hielt der Nationalist Failliot für angebracht, mit fremdem Gaule zu pflügen und der Regierung Verlegenheit mit dem Antrag zu bereiten. Der Arbeitsminister solle beim Senat auf die Fertigstellung des Gesetzes dringen. Dieser Eingriff war selbst dem Vater des Gesetzes, dem Abg. Berteaux, unangenehm und er suchte ihn abzuwehren. Sodann verdarb wieder der Berichterstatter über das Budget der Konventionen, der „progressistische" Abg. Sibille, das Spiel, indem er ausführte, die Lage sei jetzt nicht mehr dieselbe, wie bei der ersten Votierung des Gesetzes im Jahre 1897. Durch mehrere ministerielle Verfügungen sei unterdeß die Stellung der Eisenbahnbediensteten wesentlich verbessert worden. In der Gestalt, wie der Entwurf derzeit dem Senat vorliege, würde er über 140 000 000 Fr. Jahreskosten verursachen. Diese Einwürfe machten die Herren Berteaux und Bourrat und vor allem die Sozialisten ganz böse. Ersterer rief erregt, Herr Sibille spreche nicht im Namen der Kommission, er habe es vorgezogen, sich zum Anwalt der großen Eisenbahngesellschaften zu machen und eine Reihe ganz persönlicher Bemerkungen vorzubringen. Bourrat richtete an den Minister die Frage, ob die von Sibille vorgebrachten Fragen genau seien, und der Sozialist Cadenat aus Marseille schrie wütend, vom Minister seien dem Abg. Sibille falsche Zahlen, die früher nie vorgebracht, mitgeteilt worden. Wie der Ministerpräsident Combes vor einigen Tagen in der Kulturkampffrage das Werk der republikanischen Verteidigung verraten habe, so verrate jetzt der Arbeitsminister das Interesse der Eisenbahnarbeiter. Herr Maruéjouls erwiderte würdig und fest: Ich bin immer ein wohlerzogener Mann und ein Ehrenmann gewesen, würde aber aufhören es zu sein, wenn ich die Frage des Abg. Cadenat in der Form, wie sie gestellt, beantworten wollte. Darauf ertönte lebhafter Beifall, anderseits Entrüstung seitens der Sozialisten. Abg. Cadenat wollte auf den Minister losstürzen, wurde aber aufgehalten und schrie Herrn Maruéjouls zu: „Ich haue Ihnen ein Paar Ohrfeigen hinein!" Als nachher Cadenat in den Wandelgängen der Kammer Vorwürfe über sein Auftreten gemacht wurden, zerkratzte er seinem Kollegen Chapuis mit den Nägeln das Gesicht! Minister Maruéjouls führte indes aus, in der vorliegenden Ausdehnung sei das Arbeitergesetz unmöglich: in seinem Alter gebe er sich keinen Täuschungen mehr hin. Man müsse beiderseits Zugeständnisse machen. Er werde sich für das Erreichbare im Senat bemühen. Danach genehmigte die Kammer nach zweitägigen Erörterungen das Budget der öffentlichen Arbeiten und der Eisenbahnkonventionen und nahm folgende Resolution Bourrat an: „Die Kammer geht, im Vertrauen, daß die Regierung vom Senat die Votierung des Eisenbahnangestelltengesetzes erreichen wird, zur Tagesordnung über." Diese etwas widerspruchsvolle Lösung ist nicht geeignet, Eindruck zu machen. Der „Temps" schildert denn auch die ganze Kundgebung ziemlich wegwerfend als Komödie, wobei jedoch der Minister mit seiner bewiesenen Energie das Heft in der Hand behalte.

— **Die Bahn von Miramas nach L'Estaque.** Zu gunsten der auch in Nr 96 Jahrg. 1902 d. Ztg. erwähnten Bahn von Miramas (an der Bahnlinie Arles-Marseille, 33 km südöstlich von Arles) nach L'Estaque (11 km von Marseille), die der Eisenbahnkommission der französischen Deputiertenkammer zur Beratung vorliegt, macht sich eine lebhafte Bewegung im Departement des Bouches-du-Rhône geltend, und man verlangt dringend, daß eine Verbindung dieser beiden Orte durch den Küstenstrich endlich als von öffentlichem Nutzen erklärt und die seit 20 Jahren geforderte Herstellung der Bahn nach dem Vertrag vom Jahre 1883 der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn übertragen werde. In der von dem „Syndicat d'initiative de Provence" und verschiedenen anderen Körperschaften eingereichten Petition wird geltend gemacht, daß die Güterüberfüllung auf den Kais und Bahnhöfen von Marseille täglich mehr die Notwendigkeit einer neuen Linie erfordere, welche die Hafenbahnen mit dem Sammelbahnhof von Miramas verbinde. Außerdem würde die Herstellung dieser Bahn einen der landschaftlich schönsten Punkte der dortigen Gegend erschließen.

— **Verstaatlichung der Jura-Simplonbahn.** Eine der verschiedenen Fragen, welche den Rückkauf der Jura-Simplonbahn verwickelt machen, ist die Regelung der von mehreren schweizerischen Kantonen und norditalienischen Städten und Kreisen für den Simplondurchstich übernommenen Beiträge. Nach längerer Verzögerung hat jetzt die Regierung des größten schweizerischen Kantons, Bern, dem Großen Rat des Kantons eine Vorlage betreffs Zustimmung zum freihändigen Rückkauf der Jura-Simplonbahn durch den Bund unterbreitet, in welcher der Kanton auf die schon geleistete Beihilfe von im ganzen 847 000 Fr. verzichtet, dafür aber den Rest der noch versprochenen Beihilfe mit 592 000 Fr. behält. Es wird in der Vorlage wieder darauf hingewiesen, daß der Simplondurchstich die Voraussetzung des erstrebten Berner Alpendurchstichs (Lötsch-

bergbahn) sei. Von Interesse ist folgende Bemerkung des Berner Regierungsberichts: Allerdings habe sich der Bund bei der Festsetzung des Kaufpreises der Jura-Simplonbahn weniger großmütig gezeigt, als seinerzeit gegenüber der schweizerischen Zentralbahn, Nordostbahn und Unionbahn. Der Kaufpreis von 104 000 000 Fr. stehe bedeutend unter dem Betrag des Gesellschaftskapitals von 121 620 000 Fr. (Subventionsaktien einbegriffen, aber ohne Genußscheine). Er reiche gerade hin, um die Prioritäts- und Stammaktien, deren Kurs über Pari stehe, zum Nennwert zurückzuzahlen. Immerhin erscheine die Wahl des vereinbarten freihändigen Rückkaufs für die Interessenten das richtigste.

— **Die Bahnverbindung mit dem Oberengadin.** In der Schweiz verspricht man sich sehr viel von der im nächsten Sommer erfolgenden Eröffnung der Albulabahn, die, wie der Berner „Bund" ausführt, an Kühnheit und Überraschungen die Gotthardbahn noch übertreffen werde. Das Berner Blatt rühmt, daß in Deutschland sehr reges Interesse für die neue Alpenbahn herrsche und daß die deutschen Bahnen bei der Vereinbarung der Sommerfahrpläne besondere Rücksicht genommen hätten, sodaß schweizerischerseits von Rorschach nach Chur drei neue, vom 1. Juli d. J. ab fahrende Züge eingelegt werden konnten. Einer davon ist ein durchgehender Schnellzug Berlin-München-St. Moritz, der die ganze Strecke in 20 Stunden zurücklegt. Er fährt von Berlin ab 9 Uhr Abds., von St. Moritz (vorerst Celerina) 11 Uhr Vorm. Natürlich muß wegen Wechsels der Spur in Landquart umgestiegen werden.

— **Simplontunnel.** Der Fortschritt der Tunnelbohrung betrug im Januar auf der Nordseite, wo man auf eine Strecke ungünstigen Gesteines stieß, durchschnittlich 6 m für den Tag, auf der Südseite 5 m. Der Wasserausfluß auf der Südseite beträgt immer noch 880 Sekundenliter. Ende Januar hatte der Sohlstollen auf der Nordseite eine Länge von 8610 m, auf der Südseite eine solche von 6011 m, zusammen 14 621 m. Es bleiben also noch über 5000 m zu erstellen, was bis zu dem vertragsmäßigen Termin, Mai 1904, unmöglich erscheint.

— **Zeitweiliges Komitee bei dem russischen Ministerium der Verkehrsanstalten für die Verteilung der Bestellungen von Schienen und rollendem Material.** Die durch Allerhöchsten Befehl vom 1./14. Februar 1902 berufene Konferenz für die Beratung über die Frage der Verteilung der fiskalischen Bestellungen von Schienen und rollendem Material hat die Bildung eines zeitweiligen Komitees bei dem Ministerium der Verkehrsanstalten für notwendig erachtet. Dieser Beschluß hat die Allerhöchste Bestätigung erhalten.

Das betreffende Komitee, welches die Verteilung der Bestellungen zu regeln haben wird, wird aus dem Vorsitzenden, zwei Vertretern des Finanzministeriums, zwei Vertretern des Ministeriums der Verkehrsanstalten und je einem Vertreter des Landwirtschaftsministeriums und der Reichskontrolle bestehen. Der Vorsitzende wird auf Vorstellung des Ministers der Verkehrsanstalten aus der Zahl der höheren Beamten des Verkehrsministeriums durch Allerhöchsten Erlaß, die Mitglieder werden von den betreffenden Ministern und dem Reichskontrolleur ernannt. Zur Beschlußfähigkeit des Komitees wird außer der Anwesenheit des Vorsitzenden noch diejenige von mindestens je einem Vertreter des Finanz- und des Landwirtschaftsministeriums und der Reichskontrolle erforderlich sein. Zu den Sitzungen des Komitees können auch andere Personen herangezogen werden, welche beratende Stimme erhalten. Die Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt; bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

Zu den Pflichten des Komitees gehört: a) die Sammlung von Daten über die Produktionsfähigkeit der Fabriken, welche rollendes Material, Schienen und andere beim Eisenbahnbau erforderliche Metallteile herstellen, über die mechanische Ausrüstung dieser Fabriken und über die vorliegenden fiskalischen Bestellungen; b) die Zusammenstellung der Liste derjenigen Fabriken, welchen diese Bestellungen übergeben werden können; c) die Verteilung der Bestellungen auf die Fabriken und d) die vorläufige Beratung anderer, vom Minister der Verkehrsanstalten vorgelegter Fragen, welche sich auf die Bestellungen beziehen. Angaben über die Leistungsfähigkeit, die mechanische Ausrüstung und die Produktionsbedingungen der Fabriken werden von den Beamten der Fabrikinspektion gesammelt. Im Falle der Notwendigkeit kann das Komitee zu diesem Zwecke seine Mitglieder abkommandieren.

Die Verteilung der Bestellungen erfolgt unter Beobachtung der Bedürfnisse der Eisenbahnen und der vaterländischen Industrie auf Grund entsprechender Vorschriften. Diese werden von einer besonderen Konferenz ausgearbeitet, welche aus den Ministern der Verkehrsanstalten, der Finanzen und dem Reichskontrolleur besteht. Unter Einwilligung der Privatbahnen kann das Komitee auch deren Bestellungen verteilen. In diesen Fällen wird je ein Vertreter der betreffenden Bahnen mit Stimmrecht zu den Sitzungen des Komitees herangezogen.

Die Beschlüsse des Komitees können vom Minister der Verkehrsanstalten unmittelbar ausgeführt werden, wenn a) der Beschluß einstimmig gefaßt worden ist, oder b) wenn zur Mehrheit auch die Stimmen der Vertreter des Finanz-, Landwirtschafts- und Kontrollressorts gehören. Trifft dies nicht zu, so greift eine sehr weitschweifige Verhandlung platz, bei der endlich, wenn unter den beteiligten Mitgliedern des Komitees keine Einigung erzielt werden kann, der Kaiser den Streitfall entscheidet.

Soweit aus den Verhandlungen in der Presse entnommen werden kann, ist dieses Komitee bereits in Tätigkeit getreten und hat seine Arbeit mit der gleichmäßigen Verteilung der fiskalischen Aufträge begonnen.

— **Eine Verkürzung der Eisenbahnverbindung zwischen Moskau und Kiew** wird bald verwirklicht werden. In den letzten Jahren hat sich die russische Staatsregierung wiederholt mit der Aufgabe der Herstellung einer besseren Verbindung der beiden Residenzen mit dem wichtigen Handelspunkt Mittelrußlands, Kiew, beschäftigt. Es ist zur Zeit der Bau der großen Eisenbahnlinie von Petersburg über Witebsk-Orscha-Shlobin nach Kiew noch lange nicht fertiggestellt und schon beschäftigt sich die Gesellschaft der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn damit, eine bessere, d. h. namentlich eine kürzere Verbindung zwischen Kiew und Moskau zu schaffen. Die Gesellschaft hat bei der Bewerbung um die Konzession eine Linienführung über Konotop, Tereschtschenskaja, Michailowski-Chutor, Sseredina-Buda und Nawlja nach Brjansk in Vorschlag gebracht, wodurch die Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahngesellschaft im Vergleich zu allen im Wettbewerbe befindlichen Linien eine Verkürzung der Entfernung zwischen Kiew und Moskau erzielen würde. Aus der vorbezeichneten Linienführung geht hervor, daß der Plan der genannten Eisenbahngesellschaft dahin geht, nur eine Verbindungslinie zwischen den Stationen Brjansk und Konotop der ihr bereits gehörigen Linie Moskau-Brjansk-Woroshba-Konotop-Kiew herzustellen. Nach den Karten geurteilt ist die Wegabkürzung, die durch die Erbauung der Linie Brjansk-Konotop erreicht werden wird, keine sehr nennenswerte; wenn dennoch die Kommission für Eisenbahnbauten sich bereits im Juni 1902 für die neue Linie aussprach, so darf wohl angenommen werden, daß mit dem Bau der geplanten Linie auch noch andere wirtschaftliche oder militärische Vorteile verbunden sein werden, die zunächst noch nicht deutlich zu Tage treten. Einen unerwünschten Aufschub hat die Ausführung des geplanten Unternehmens dadurch erfahren, daß die Stadt Ssjewsk, Station der Strecke Brjansk-Lgow, unterdessen darum nachgesucht hatte, an die neue Bahn angeschlossen zu werden, und zwar durch eine entsprechende Veränderung in der Linienführung. Bei einer eingehenden Prüfung des Gesuches gelangte die Kommission für Eisenbahnbauten jedoch zu dem Beschlusse, daß es bei ihrer früheren Entscheidung sein Bewenden zu behalten habe, weil durch die von der Stadt Ssjewsk in Vorschlag gebrachte Veränderung der Zweck der neuen Bahn, nämlich die Verkürzung der Eisenbahnverbindung zwischen Kiew und Moskau, nicht erreicht werden würde. Dagegen sprach sich die Kommission im Prinzip für den Bau einer Zweigbahn nach Ssjewsk aus.

Fremde Weltteile.

— **Bagdadbahn.** Die erste Strecke der Bagdadbahn, die 182 km lange Linie Konia-Eregli, deren Genehmigung durch den Sultan bekanntlich unmittelbar bevorsteht, soll nach einer Meldung der Frkf. Ztg. aus Konstantinopel abweichend von dem bei den Anatolischen Bahnen befolgten System nicht als Privatbahn, sondern als türkische Staatsbahn gebaut, aber von den Anatolischen Bahnen betrieben werden. Das Kapital wird durch eine von der Pforte aufzunehmende Staatsanleihe von 54 000 000 Fr. beschafft, deren Ausgabe in Deutschland und Frankreich in Aussicht genommen ist. Die Anleihe wird durch 100 000 £ der Zehnten gesichert, mit deren Verwaltung die „Dette publique" betraut ist.

— **Über neue sibirische Verkehrspläne und die wirtschaftliche Bedeutung des Ob-Jenissei-Kanals** insbesondere enthält das Zentralbl. d. Bauv. folgende Mitteilungen: Um die Mitte der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts wurden die Arbeiten zur Herstellung einer Kanalverbindung zwischen den beiden großen Strombecken des Ob und Jenissei in Angriff genommen. Vom Ket, einem Nebenfluß des Ob, ist unter Benutzung von teilweise verbesserten Zuflüssen ein etwa 8 km langer Kanal zum Kleinen und Großen Kas (Nebenfluß des schiffbaren Jenissei) geführt worden. Durch diesen Kanal wollte man eine schiffbare Verbindung schaffen, die von Tjumen über Irkutsk hinaus bis nach Kjachta sich erstrecken sollte.

Die Bausummen wurden aber von der Regierung so unschlüssig und säumig in kleinen Teilzahlungen angewiesen, daß nur der mittlere Teil des die Flüsse Ket und Kas verbindenden Kanals vollendet werden konnte. Bei Normalwasser ist der Kanal Schiffen von höchstens 80 t Tragfähigkeit, bei Niedrigwasser von nur 20—25 t zugänglich. Die Flüsse Ket und Kas sind bisher so unvollkommen verbessert worden, daß von einer Durchlaßfähigkeit des Kanals zur Zeit noch nicht gesprochen werden kann. Trotzdem im Zeitraum von etwa 20 Jahren für dieses Kanalunternehmen rund 4 Millionen Rubel (etwa 8,6 Millionen Mark) verausgabt sind, ist der eigentliche Zweck desselben auch nicht annähernd erreicht worden.

Nach den Mitteilungen der russischen Zeitschrift „Östliche Rundschau“ wird jetzt im russischen Ministerium der Verkehrswege ein neuer Entwurf begutachtet, der den Ausbau des Kanals für Schiffe von 150—170 t Tragfähigkeit befürwortet. Die Bauarbeiten sollen auf 10 Millionen Rubel (etwa 21,50 Millionen Mark) veranschlagt sein. Die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals wird von der genannten Zeitschrift in folgender Weise begründet.

Die sibirische Eisenbahn wird nach ihrem vollständigen Ausbau, selbst wenn sie ein zweites Gleis erhalten sollte, voraussichtlich nicht imstande sein, alle Ausfuhr- und Durchgangsgüter zu bewältigen. Minderwertige sibirische Rohstoffe werden wegen der hohen Beförderungskosten die Eisenbahn überhaupt nicht benutzen. Für die wirtschaftliche Erschließung der nördlichen Gebietsteile des Ob und Jenissei erscheint der Kanal ganz besonders wichtig. Die Bezirke Turuchansk und Jenisseisk verfügen über Eisen- und Kupfererze, über Steinsalz, Graphit- und Kohlenlager; stellenweise tritt Onyx, Jaspis, Bernstein und Achat auf. Der Graphit von Turuchansk könnte wegen seiner vorzüglichen Eigenschaften den russischen Markt beherrschen. An der Unteren Tunguska sind Malachit- und Asbestlager entdeckt worden; der Reichtum der Gewässer im Norden ist so groß, daß Fische wegen Absatzmangels häufig fortgeworfen werden und verfaulen. Die Ausbeutung der Bodenreichtümer nördlich der sibirischen Eisenbahn wird erst bewirkt werden können, wenn das Kanalunternehmen im geplanten Umfang durchgeführt ist.

Seitdem der Versuch, die Nordküste Sibiriens auf dem Wege des nördlichen Eismeeres der Handelsschiffahrt zu erschließen, durch die ungünstigen Eisverhältnisse des Karischen Meeres als gescheitert zu betrachten ist, wird die Verbindung Nordsibiriens mit Europa auf einem anderen Wege erstrebt werden müssen. Die geplante Obdorsk-Eisenbahn wird in absehbarer Zeit die Bezirke Tomsk und Tobolsk mit dem Weißen Meer verbinden und im Anschluß an den Ob-Jenissei-Kanal für das Gebiet des Jenissei und für Ostsibirien einen wichtigen Verkehrsweg bilden, auf dem auch ostsibirisches Getreide, das bisher vom europäischen Markt ausgeschlossen war, zur Ausfuhr gelangen könnte. Bei aller Rückständigkeit des landwirtschaftlichen Betriebes und trotz der im allgemeinen noch spärlich besiedelten Gebiete verfügt Ostsibirien über Getreideüberschüsse, deren Ausfuhr über Archangel auf dem Wege der Perm-Kotlas-Eisenbahn wegen der hohen Kosten sich als unvorteilhaft herausgestellt hat. Nach dem Ausbau des Ob-Jenissei-Kanals im geplanten Umfang wird Getreidebau in Ostsibirien auch für Ausfuhrzwecke lohnend erscheinen und sibirisches Getreide auf dem europäischen Markt in Wettbewerb treten können.

— **Bau von Eisenbahnlinien in Britisch-Indien.** Nach einer Mitteilung aus Kalkutta hat der Staatssekretär für Indien den Bau einer Eisenbahnlinie von Saidapet (Station der South Indian Railway) nach dem Schnittpunkt der Madras Railway mit der South Indian Railway genehmigt. Diese neue Linie, deren Spurweite 1 m betragen wird, wird eine Länge von 8,38 engl. Meilen haben und soll die Bezeichnung „Marina Loop of the South Indian Railway“ erhalten. Die Baukosten schätzt man auf 1 491 997 Rupien. — Ferner hat die indische Regierung die Vorarbeiten für eine Eisenbahnstrecke Dindigul-Palni-Tirupur-Satyamangalam und eine Zweigbahn Satyamangalam-Mettupalaiyam durch die South Indian Railway Cy genehmigt. Die Länge dieser Linie nebst der Zweigbahn wird auf 135 englische Meilen angegeben.

(„Reichsanzeiger“ nach „Bulletin Commercial“.)

— **Eine große Kolonialbahn in Portugiesisch-Angola.** In Nr 1 der Deutschen Kol.-Ztg. vom Anfang Januar d. J. veröffentlicht Herr Karl Singelmann folgende Mitteilung: „Die South Africa Cy hat sich bekanntlich gegenüber der deutschen Regierung verpflichtet, nördlich des 14. Grades von Rhodesia oder Betschuanaland aus eine Eisenbahn nach der Angolaküste nicht früher zu bauen, als bis eine Eisenbahn südlich des 14. Grades, Deutsch-Südwestafrika durchschneidend, hergestellt ist. Nun entschloß sich vor drei Jahren die portugiesische Regierung, auf eigene Kosten eine Bahn nördlich des 14. Grades von Benguella nach Caconda und dem Barotse-Reiche zu bauen, wozu die Mittel durch besondere Abgaben der an dem Bahnbau am meisten interessierten Landstriche und Industrien aufgebracht werden sollten, nämlich 6% auf den aus Südangola, 3% auf den aus Nordangola ausgeführten Kautschuk, 10 Reis auf jedes Kilo der in Portugal eingeführten Baumwolle. Als ich auf diesen Bahnbau in der Kolonialzeitung vor drei Jahren zu sprechen kam, gab ich bereits meiner Meinung dahin Ausdruck, daß doch wohl noch fremde Kapitalien hinzugezogen werden müßten. Und so ist es auch gekommen. Ohne daß irgend jemand, der nicht direkt beteiligt war, auch nur eine Ahnung hatte, ist jetzt binnen 14 Tagen durch Vermittlung eines Lissaboner Advokaten zwischen dem im südlichen Kongostaat usw. stark engagierten Engländer Williams und der portugiesischen Regierung ein Vertrag zustande gekommen, wodurch einem englischen Konsortium der Bahnbau Lobito-Benguella-Caconda-Ostgrenze übertragen wird, während die für diesen Bahnbau bisher vereinnahmten besonderen Abgaben zur Weiterführung der Loanda-Ambacabahn nach Malange verwandt werden sollen. Williams hat zwei Millionen Mark Kaution hinterlegt, und die Arbeiten sollen bereits am nächsten 1. März beginnen. Binnen 18 Monaten, vom 1. Januar 1903 an, ist die Strecke Lobito-Monte Saboa fertigzustellen, binnen dreier Jahre, vom 1. Januar 1903 an, sind die ersten 200 km dem Betriebe zu übergeben, und in jedem weiteren Jahre sind 200 km fertigzustellen bis zur Ostgrenze. Die Bahn muß binnen acht Jahren, vom 1. Januar 1903 an gerechnet, fertig sein. Der Staat hat keinerlei Lasten, erhält 10% aller ausgegebenen Aktien und 5% des Reingewinns und gewährt dem Konsortium Minenrechte in der Ausdehnung von 120 km nach jeder Richtung seitlich der Bahn, der entlang auch eine Telegraphenlinie geführt wird. Die Bahn soll den westlichen Teil der Transkontinentalbahn Angola-Mozambique bilden. Um die Vorteile dieses Bahnbaues sofort auszunutzen, wird in Kürze durch Acto addicional das Dekret betreffs Gründung einer großen Ackerbaukolonie im Hochlande von Caconda erlassen, das vollständig frei von Sumpfkrankheiten ist. Die Ansiedlung in diesem fruchtbaren, mineralhaltigen und für Europäer durchaus besiedelungsfähigen Gebiet soll allen Nationen freistehen, und den Kolonisten sollen provisorische Wohnungen zur Verfügung gestellt werden, wie ihnen auch Saatgut und Ackergeräte vorgestreckt werden sollen.“

Im Anschluß hieran entnehmen wir nun den „Berl. N. Nachr.“, daß die Verhandlungen in der portugiesischen Kammer über die dem Engländer Williams erteilte Konzession zum Bau der 1400 km langen Eisenbahn in Südwestafrika von Lobito (Angola) nach der Ostgrenze zu Ende geführt sind. Die Zeitung knüpft hieran die Vermutung, daß Portugal mit dem Grundsatz, in Angola große durchgehende Bahnlinien nur auf Staatskosten zu bauen, also private Unternehmungen nicht zuzulassen, gebrochen habe, da sich dieser Standpunkt nicht aufrechterhalten ließ. Aus diesem Grunde sei auch anzunehmen, daß die portugiesische Regierung, welche bereits im Sommer 1900 in den Cortes eine Vorlage über den Bau einer portugiesischen Staatsbahn vom Porto Alexandre oder der Tigerbai nach der deutsch-portugiesischen Grenze zum Anschluß an die deutsche Otavibahn beraten ließ, dieses Vorhaben jetzt fallen lasse, indem sie entsprechend dem Williamsschen Vertrage auch der Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft entgegenkomme und ihr ihren Wünschen entsprechend gestatte, auch die portugiesische Strecke auf eigene Kosten der Gesellschaft auszuführen.

— **Die technischen Anlagen der Venezuelabahn.** Aus Anlaß der gegenwärtigen Vorgänge an der Ostküste von Südamerika bringt Regierungsbaumeister Blum im „Tiefbau“ genaue Mitteilungen über den Anteil der deutschen Industrie und Technik an der großen Venezuelabahn. Vom technischen Standpunkt ist die Bahn hochbedeutsam dadurch, daß ein großer Teil durch ganz unwegsames Gebirgsland geführt werden mußte, was die Feststellung der Linie ungemein erschwerte. Nicht weniger als 86 Tunnel liegen in der Gebirgsstrecke von 74 km Länge, neben welcher die Talstrecke noch 105 km umfaßt. Der oberste Scheiteltunnel der ganzen Bahn liegt 1227 m über dem Meeresspiegel. Die Bodenbewegung betrug 3 500 000 cbm, die Zahl der Brücken 215, die der eisernen Viadukte 47. Der Transport der Baustoffe war so erschwert, daß sie nur mit Packtieren heranzuschaffen waren, weshalb alle eisernen Brücken zerlegbar in Deutschland hergestellt wurden. Für die Talübergänge wurden Gerüstbrücken gewählt, deren Träger bei mittlerer und größerer Spannweite Fachwerkträger einfachster Bauart waren. Für die Förderung der Materialien wurde bei Las Mostazzas über eine riesige Schlucht ein 1670 m freihängendes Transportkabel aus bestem Stahl gespannt, wodurch Einzellasten von 400 kg in zwei Minuten über das Tal geschafft wurden. Aus Deutschland stammen ebenfalls alle Betriebsmittel, wie die starken Tendermaschinen und die Durchgangswagen mit Drehgestellen. Von dem leitenden Oberingenieur und Direktor C. Plock waren im voraus alle Maßnahmen so genau getroffen, daß die Fertigstellung der Bahn anderthalb Jahre

vor der festgesetzten Frist erfolgte. Unter ihm waren u. a. Abteilungsingenieur Höhne aus Dresden, Abteilungsingenieur Froning aus Dortmund und für die Durchberechnung der Eisenbrücken Regierungsbaumeister Benkenburg in Dortmund. Der Wert der aus Deutschland bezogenen Baumaterialien betrug 18000000 ℳ. Die Höchstzahl der Arbeiter betrug an einem Tage 5000. Beteiligt waren bei den Lieferungen u. a. die Firmen Krupp (Essen), Union (Dortmund), Gutehoffnungshütte (Oberhausen), v. d. Zypen & Charlier (Cöln), Velten & Guilleaume (Mülheim a. Rh.).

Allgemeines.

— **Über die Zimmereinrichtungen des neuen Schnellpostdampfers „Kaiser Wilhelm II.“** des Norddeutschen Lloyd, der auf der Werft des Stettiner Vulkan im Bau ist, teilt der „Bremer Leuchtturm“ mit, daß sie nahezu fertig sind und den Besucher durch ihre geschmackvolle und gediegene Ausführung überraschen. Die Kajüten sind sehr geräumig; ihre Wände werden gebildet von polierten wertvollen Rahmenhölzern in verschiedener Farbenschattierung mit Füllungen von Lincrusta und Pegamoid. Nach dem Urteil aller, die den Dampfer in seinem jetzigen Zustande gesehen haben, wird er schon durch die Vollkommenheit seiner Inneneinrichtung eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges werden. Außer zahlreichen Kajüten, die mit Badezimmer und Toilettenraum versehen sind, erhält das Schiff acht Luxuswohnungen, die je aus Schlaf-, Wohn- und Bade- nebst Toilettenraum bestehen; ferner sind auch zwei sogen. „Kaiserzimmer“ vorhanden, die außer den Räumen, welche die Luxuswohnungen haben, noch je einen Eßsalon besitzen. Auch sonst wird der Dampfer in seiner Inneneinrichtung Neuerungen aufweisen, die von den Fahrgästen als große Annehmlichkeiten begrüßt werden dürften. Auf dem Sonnendeck wird ein Wiener Café eingerichtet, in dem die Reisenden jederzeit Getränke aller Art und feinstes Gebäck finden werden; bei schönem Wetter kann man Tischchen und Stühle vor das Café stellen und ein Kaffeehausleben im Freien darstellen. Wer zu schreiben hat, findet nicht nur in einem behaglich eingerichteten Schreibzimmer alles nötige vor, sondern auch noch einen besonderen Raum mit Schreibmaschinen und einer Stenographistin, die ihm alle Mühe abzunehmen bereit ist. Wer endlich zu viel Geld und sonstige Wertsachen bei sich hat, kann all dies in einem feuer- und diebessicheren Schrank unterbringen, der ähnlich wie diejenigen bei den Banken mit Fächern für die Einleger eingerichtet ist.

Rechtsprechung.

— **Inwieweit ist eine Eisenbahnverwaltung verpflichtet, die Dienstverrichtungen ihrer Angestellten zu beaufsichtigen?** Der VI. Zivilsenat des Reichsgerichts hatte sich am 20. November v. J. mit den Ansprüchen auf Ersatz des Schadens zu beschäftigen, den der Kläger eines Abends auf einer im Eigentum der Beklagten stehenden, zu ihrem Bahnhof führenden Straße dadurch erlitten hatte, daß die dort angebrachte Laterne nicht brannte. Die Eisenbahngesellschaft hatte sich zu ihrer Entlastung auf die Bestimmung des § 831 des Bürgerlichen Gesetzbuchs berufen, wonach zum Ersatz nicht verpflichtet ist, wer bei der Auswahl der zu der fraglichen Dienstverrichtung bestellten Person die „erforderliche Sorgfalt“ beobachtet hat, jedoch war die Vorinstanz zur Verurteilung gelangt. Diese Entscheidung hat das Reichsgericht indessen aufgehoben, da es — im Gegensatz zum Oberlandesgericht — den Entlastungsbeweis der Beklagten nicht ohne weiteres als nicht erbracht erachtete. Zweifellos ist — so meinte der höchste Gerichtshof —, daß die Beklagte verpflichtet war, die in ihrem Eigentum befindliche, dem Verkehr des Publikums dienende Straße in der verkehrsüblichen Zeit beleuchtet zu erhalten. Hat der Stationswärter, welcher von ihr dazu bestimmt war, die Laterne nicht angezündet, so hat sie indessen für den daraus entstandenen Schaden nur dann zu haften, wenn dieser Beamte bei seiner Anstellung nicht ein für seinen Dienst geeigneter ordentlicher Mann war. Dieses Beweisergebnis kann mangels besonderer, von dem Kläger anzuführender Umstände nicht dadurch erschüttert werden, daß der Stationswärter sich während des Dienstes als unzuverlässig erwies, zumal — gemäß § 831 des Bürgerlichen Gesetzbuchs — schon der Beweis genügt haben würde, daß die Beklagte bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt annehmen durfte, die von ihr ausgewählte Person sei zu den ihr übertragenen Verrichtungen geeignet. Jede Verrichtung eines Angestellten zu beaufsichtigen, ist übrigens auch nach dem Gesetz kein Geschäftsherr verpflichtet, und demgemäß kann auch nicht in allen Fällen von ihm ein Entlastungsbeweis verlangt werden; das gilt nur von solchen Leistungen, welche unter der Leitung des Geschäftsherrn vorgenommen zu werden pflegen. Zur Beaufsichtigung des Stationswärters bei seinen Dienstverrichtungen war demnach die Beklagte gemäß § 831 nicht gehalten. Wenn sich der Kläger auf § 823 stützen will, so hat er eine schuldhafte Verletzung der der Beklagten obliegenden Beaufsichtigungspflicht zu beweisen, denn ist der Geschäftsherr bei der Annahme des Angestellten mit gebührender Sorgfalt verfahren, so ist er zu der Meinung berechtigt, daß dieser eine einfache Arbeit ordentlich und pünktlich verrichten werde. Demgemäß war das Urteil aufzuheben und die Sache selbst zur weiteren Prüfung an die Vorinstanz zurückzuverweisen. C.

Bücherschau.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.** Herausgegeben von Dr jur. Georg Eger, Regierungsrat. Breslau. J. U. Kern.

Der soeben erschienene Band XIX, Heft 2 bringt zunächst 54 Entscheidungen. Dr jur. v. Weinrick-Karlsruhe erörtert die Haftpflicht der Post für Beschädigung von Reisenden, verglichen mit der Eisenbahnhaftpflicht nach deutschem Handelsrecht. Rechtsanwalt Dr Fuld-Mainz behandelt die Haftpflicht der Eisenbahnen für Bruch von Gußwaren (vergl. die Mitteilung in Nr 8 S. 108 d. Ztg.). Der Herausgeber bespricht die Bezeichnung des Unternehmens und des Unternehmers im Gesetz und die zeitliche und räumliche Begrenzung des Enteignungsrechts. Den Abschluß machen Literaturnachweise betreffend das Eisenbahnrecht.

— **Handkommentar zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Aus der Praxis für die Praxis bearbeitet von Dr jur. W. Hertzer. Berlin 1902. Verlag von Otto Liebmann. Preis 4 ℳ.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, eine nicht nur für Juristen und Bahnbeamte, sondern auch für die gesamte Handelswelt verständliche und brauchbare Erklärung der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu liefern. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend hat er anschließend an den Wortlaut des Gesetzes die einzelnen Rechtsbegriffe kurz und sachgemäß erläutert. Zugleich aber ist er auf die einschlägigen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs und des Handelsgesetzbuchs zurückgegangen und hat auch den vom Deutschen Eisenbahnverkehrsverband herausgegebenen „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften“ sorgfältige Berücksichtigung zu teil werden lassen. Die einzelnen in der neueren Praxis und Wissenschaft aufgetauchten streitigen Fragen sind dem Zweck des Buches entsprechend in knapper und klarer Form ohne unnötige Weitschweifigkeit erörtert, und soweit nötig, ist hierbei auch die Rechtsprechung in den Bereich der Betrachtung gezogen. Es bedarf wohl kaum der Bemerkung, daß das Buch, da das österreichische Betriebsreglement sich in seiner Wortfassung mit der deutschen Verkehrsordnung nahezu vollständig deckt, auch zum Gebrauche in Österreich vollständig geeignet und verwendbar ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. März d. J. wird die an der Nebenbahnstrecke Siegburg-Bergneustadt gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Station Lohmar auch für den Privattelegramm-, Gepäck-, Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Für die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist die Station Lohmar nicht eingerichtet.

Elberfeld, den 3. Februar 1903. (313)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw. und für Koks zum Hochofenbetrieb nach diesen Gebieten vom 10. August 1902.

Am 15. Februar d. J. tritt der Nachtrag I in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des Tarifs eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze mit der Maßgabe, daß die Frachtsätze für Eisenerz ab Station Offenbach (Dillkreis) mit Gültigkeit vom 1. April d. J. in einigen Verkehrsbeziehungen Erhöhungen erfahren haben. Ferner enthält der Nachtrag Frachtsätze für Eisenerz nach Station Ruhrort Hafen des Direktionsbezirks Essen und teilweise ermäßigte Frachtsätze von Station Erbach i/Wstw. des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. sowie Frachtsätze für Koks usw. zum Hochofenbetrieb von den Stationen Alsdorf, Eschweiler, Kohlscheid, Mariagrube und Morsbach b/Aachen des Direktionsbezirks Cöln. Abdrücke des Nachtrags zum Preise von 0,10 ℳ. bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 6. Februar 1903. (314)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe I — Bromberg, Danzig, Königsberg — vom 15. Juli 1901.

Am 15. Februar 1903 gelangt der Nachtrag 1 zur Einführung.

Derselbe enthält hauptsächlich:

1. Entfernungen und Frachtsätze
   a) für die neu aufgenommenen Stationen der Strecken Goldap-Stallupönen, Gerdauen-Löwenhagen, Berent-Carthaus i/Wpr., Culm-Unislaw, Konitz-Lippusch, Bütow-Lauenburg i/Pm., Schlochau-Reinfeld i/Pom., Broddydamm-Dt.=Eylau, Schmentau-Skurz,
   b) für die neu aufgenommenen Stationen Alt=Weynothen, Barkoschin, Grünwalde, Jeblonsken, Katharinenflur, Kranichbruch, Lettberg, Long, Lunau, Papiollen, Richnau, Schertingswalde, Slesin, Thorn Uferbahn;
2. neue Entfernungen für die im Haupttarif bereits vorhandenen Stationen Baldenburg, Gr.=Neudorf, Reinfeld i/Pom., Rummelsburg i/Pom.;
3. die durch Eröffnung der unter 1 a aufgeführten Strecken abgekürzten Entfernungen;
4. Änderungen und Ergänzungen einzelner Ausnahmetarife sowie die nachstehenden neuen Ausnahmetarife:
   a) Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe,
   b) Zucker-Ausnahmetarife 14, 14 a und L,
   c) Ausnahmetarif 17 für den Übergangsverkehr nach verschiedenen Kleinbahnen,
   d) Ausnahmetarife E 1 und E 2 für Eisen und Stahl,
   e) Ausnahmetarif H für Holzzellstoff (Cellulose);
5. sonstige Änderungen und Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. April 1903 ab gültig. Die Entfernungen und Frachtsätze für Thorn Uferbahn gelten vom 1. März 1903 ab.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Bromberg, den 7. Februar 1903. (315)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. werden die auf Seite 13 des Nachtrags XXI zum Tarifheft 2 vorgesehenen Schnittentfernungen
Adlig=Neudorf-Braunschweig in 666 km,
„ „ -Hoheweg in 679 km
abgeändert. Gleichzeitig wird für die Beförderung von Gießerei-Roheisen von Blankenburg Harz nach Gera (Reuß) preußische Staatsbahn im Ausnahmetarif 8 des Tarifhefts 3 ein Frachtsatz von 0,53 ℳ. für 100 kg eingeführt.

Erfurt, den 9. Februar 1903. (316)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die Beförderung von Gießerei-Roheisen von Differdingen und Rodingen, Stationen der Prinz Heinrichbahn, nach Guben und Tegel, Stationen des Direktionsbezirks Berlin, kommen am 15. Februar 1903 direkte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den Güterabfertigungsstellen der genannten Stationen erfragt werden können.

Straßburg, den 3. Februar 1903. (317)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.

Am 1. März d. J. werden die bayerischen Stationen Bellenberg, Heising, Mallersdorf, Seulbitz und Straß=Moos sowie die preußischen Stationen Czersk und Neuschottland des Direktionsbezirks Danzig, Marggrabowa des Direktionsbezirks Königsberg und Neuwedell des Direktionsbezirks Bromberg in den direkten Güterverkehr einbezogen. Das Nähere über die Tarifberechnung und über die Verkehrsbeschränkungen einzelner Stationen ist bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen sowie im hiesigen Auskunftsbureau, Bahnhof Alexanderplatz, zu erfahren.

Berlin, den 4. Februar 1903. (318)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif. Heft 12.

Am 15. Februar 1903 kommen für die Beförderung von Gießerei-Roheisen von Differdingen und Rodingen, Stationen der Prinz Heinrichbahn, nach Lorenzdorf, Station des Direktionsbezirks Breslau, direkte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen der beteiligten Stationen.

Straßburg, den 3. Februar 1903. (319)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 7. Februar d. J. treten für die Beförderung von Eisenerz usw. von den Stationen Geilshausen, Rosbach v. d. H. und Rückershausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach den Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, der Station Eschweiler des Direktionsbezirks Cöln und den Hochofenstationen des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken sowie von verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld nach Station Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen Ausnahmesätze in Kraft. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 3. Februar 1903. (320)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1903 kommen
a) für gebrannte Steine, wie unter Ziffer 6 der Position Steine des Spezialtarifs III der Güterklassifikation genannt,
b) für Braun- und Steinkohlen bei Aufgabe in Wagenladungen die besonderen Zuschläge von 0,06 ℳ. für 100 kg auf der Lokalbahn Wilhermsdorf-Markt Erlbach in Wegfall.

München, den 5. Februar 1903. (321)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit gelangt für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate usw. von Heilbronn Südbahnhof nach Friedrichshafen transit ein ermäßigter Ausnahmefrachtsatz von 0,94 ℳ. für 100 kg zur Einführung.

Stuttgart, den 4. Februar 1903. (322)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. April d. J. treten die in den Heften 1 und 2 des Verbandsgütertarifs für den Verkehr zwischen den Stationen der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn einerseits und den Stationen der holländischen Eisenbahngesellschaft, der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen, der niederländischen Central- und der Nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft anderseits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze außer Kraft.

Elberfeld, den 5. Februar 1903. (323)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Reinerz in den Gütertarif für den obenbezeichneten Verband aufgenommen. Bis zur Herausgabe eines Nachtrages sind der Frachtberechnung die im Tarif für die Station Rückers — die jetzige Station Rückers=Reinerz führt fortan die Bezeichnung Rückers — enthaltenen Entfernungen unter Anstoß von 7 km zugrunde zu legen.

Breslau, den 6. Februar 1903. (324)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.

Im Tarif für die Beförderung lebender Tiere, Teil II, vom 1. Mai 1896 kommen mit dem 1. April d. J. die besonderen Tarifvorschriften des Abschnitts C (Tiere in Stallungswagen) mit Ausnahme des ersten Absatzes, der die Frachtsätze und die Mindestfracht angibt, zur Aufhebung. Vom genannten Zeitpunkt ab werden

nach den allgemeinen Tarifvorschriften im deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil 1, für Zuchtpferde und -Fohlen sowie Rennpferde in Stallungswagen, sofern bei der Aufgabe die vorgesehenen Bescheinigungen beigebracht werden, 70 % der bisherigen Fracht erhoben; hiermit ist gegen die bisherige Frachtberechnung zum Teil eine geringe Frachterhöhung verbunden.

Schwerin, den 2. Februar 1903. (325)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Im Gütertarif für die Gruppe IV kommt am 15. d. M. für Schlackensendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Peine nach Vöhrum ein Ausnahmefrachtsatz von 0,06 ℳ. für 100 kg zur Einführung.

Hannover, den 6. Februar 1903. (326)
Königliche Eisenbahndirektion.

In den Gütertarif für die Gruppe IV (Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster), die Gruppenwechseltarife I II/IV (Ostdeutsch-nordwestdeutscher Verkehr), III/IV (Berlin Stettin-nordwestdeutscher Verkehr), IV/V (Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Verkehr), die Gütertarife für den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Verkehr, den Oldenburg-mittel-deutschen und Altonaer Verkehr und den Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr wird mit Gültigkeit vom 1. April 1903 folgende Zusatzbestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden."

Die zusätzliche Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Hannover, den 5. Februar 1903. (327)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Februar d. J. kommt für die Beförderung von Gütern des Ausnahmetarifs 5, Klasse II (Düngemittel, Erden, Schlacken usw.) zwischen Siershahn, Station des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., und Rodingen französische Grenze im deutsch-Prinz Heinrichbahn-Güterverkehr (Tarifheft 5) ein direkter Frachtsatz im Betrage von 5,82 ℳ. für 1000 kg zur Einführung.

Straßburg, den 4. Februar 1903. (328)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-niederdeutscher Güterverkehr.

Der durch Tarifnachtrag XIII am 1. Januar d. J. eingeführte Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer findet vom 1. April d. J. ab im Versande von den Stationen der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn nicht mehr Anwendung.

Essen, den 6. Februar 1903. (329)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnittarif vom 16. Juli 1900.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1903 kommt der Nachtrag VII zur Ausgabe. Derselbe enthält neben anderen, teilweise bereits ausgeschriebenen Änderungen und Ergänzungen hauptsächlich Anstoßsätze für die neu eröffneten Lokalbahnstationen Eschenbach in Mfr., Hardhof, Markt Erlbach und Wolfmannshausen.

München, den 7. Februar 1903. (330)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. tritt für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Tonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5 a — von Löwenberg i. d. M. nach Schönholz ein Ausnahmefrachtsatz von 0,15 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 5. Februar 1903. (331)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Vom 15. Februar d. J. ab wird die Station Ludwigshafen a/Rh. der pfälzischen Bahnen als Versandstation in die im Tarifheft 2 bestehenden Ausnahmetarife 9, 9a, 9b und 9d für Eisen und Stahl etc. einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 2. Februar 1903. (332)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Februar 1903 wird die Station Wiesenburg i. Sachsen in den Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen der bayerischen und sächsischen Staatsbahn einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 9. Februar 1903. (333)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa sind mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. Nachträge erschienen und durch unsere Wirtschaftsverwaltung in Dresden-Neustadt zu beziehen. Mit den aus diesen Nachträgen zu ersehenden Änderungen und Ergänzungen bleiben die im Jahre 1902 für den Elbumschlag gewährten Vergünstigungen auch im laufenden Jahre in Kraft.

Dresden, den 9. Februar 1903. (334)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

In den Magdeburg-Halle-sächsischen und norddeutsch-sächsischen Tierverkehr wird am 15. Februar d. J. die Station Posthausen der sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, den 9. Februar 1903. (335)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Feld- und Pflastersteinen im Binnenverkehr der Greifswald-Grimmener Eisenbahn die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien der preußischen Staatsbahnen in Kraft. Die Frachtsätze sind bei den Abfertigungsstellen und den Zugführern zu erfahren.

Grimmen, den 4. Februar 1903. (336RM)
Die Direktion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil III, Heft 2 vom 20. August 1902.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, wird die Station Székelyfalu-Burszentgyörgy der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen in die Serien 1 bis 3 des obenbezeichneten Tarifes einbezogen.

Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoß von 11 Centimes für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für den Verkehr von der Station Nagy-Lévárd.

Die Station Székelyfalu-Burszentgyörgy rangiert in die Gruppe 3 der Reexpeditionstabelle.

Wien, am 5. Februar 1903. (337)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mais (Kukurutz), von Bahn- oder Schiffsstationen unterhalb Budapest herstammend, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Wien-Quaibhf. . .	
„ Wien-Donauuferbahnhof	
„ Wien-Lagerhaus k. k. St. B.	110 h
„ Wien-Praterquai k. k. St. B.	
„ Korneuburg . . .	102 „
„ Wien K. F. J. B. tr., K. F. N. B. tr., Ö. N. W. B. tr., St. E. G. tr. . .	113 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien-Quaibhf. . .	
„ Wien-Donauuferbahnhof	
„ Wien-Lagerhaus k. k. St. B.	105 h
„ Wien-Praterquai k. k. St. B.	
„ Korneuburg . . .	97 „
„ Wien K. F. J. B. tr., K. F. N. B. tr., Ö. N. W. B. tr., St. E. G. tr. . .	108 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien-Quaibhf. . .	
„ Wien-Donauuferbahnhof	
„ Wien-Lagerhaus k. k. St. B.	146 h
„ Wien-Praterquai k. k. St. B.	
„ Korneuburg . . .	138 „
„ Wien K. F. J. B. tr., K. F. N. B. tr., Ö. N. W. B. tr., St. E. G. tr. . .	149 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 h, bei Aussig-Landungsplatz 10 h für 100 kg beträgt.

Wien, am 6. Februar 1903. (338)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mais (Kukurutz)
a) nach Hamburg, Harburg oder Lübeck,
b) nach Hamburg seewärts, Harburg seewärts oder Lübeck seewärts
treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
Wien II (K. F. J. B.) trs.	106 ₰	96 ₰
„ K. F. N. B. „		
„ St. E. G. „		
„ Ö. N. W. B. „		
Wien = Quaibhf. (k. k. St. B.)	103 „	93 „
„ D. U. B. der K. F. N. B.		
„ =Lagerhaus k. k. St. B.		
„ =Praterquai k. k. St. B.		
Korneuburg	95 „	85 „

Nach Schönpriesen=Umschlag ermäßigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg.

Nach Dresden=Elbquai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig=Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 6. Februar 1903. (339)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.
Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Tarif Teil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1899.
Ausscheiden der Stationen Emden und Papenburg.

Mit 31. März 1903 scheiden die Stationen Emden und Papenburg der kgl. Eisenbahndirektion Münster aus dem Rh. W. Ö. U. E. V. vollständig aus und treten infolgedessen mit diesem Termine alle für den Verkehr mit den genannten Stationen in den in der Überschrift bezeichneten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze etc. außer Wirksamkeit.

Wien, am 3. Februar 1903. (340)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Berichtigung des Ausnahmetarifes Nr 22.

Mit sofortiger Gültigkeit sind in dem im Nachtrag V zum Tarif Teil II, Heft 1 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes auf Seite 13 enthaltenen Ausnahmetarif Nr 22 bei dem Artikel „Butter“ die Worte: „frische, gesalzene“ zu streichen.

Wien, am 3. Februar 1903. (341)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April d. J. treten für Schulfahrten und Ferienkolonien anderweite Fahrpreisberechnungen ein; außerdem ist der Nebengebührentarif erweitert worden. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Aalen.

Stuttgart, den 6. Februar 1903. (342)
Direktion
der württ. Lokaleisenbahnen.

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs an:
1. Bürsten- und Klempnerwaren,
2. Chemikalien, Farben, Lacken etc.,
3. Eisen, Eisenwaren und Werkzeug,
4. Briketts, Holz- und Schmiedekohlen,
5. Nutz- und Brennholz,
6. Schmieröl, Rüböl, Petroleum, Putzwolle, Seifen, Talg etc.

für das Rechnungsjahr 1903 soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen sind zu dem
für Los 1 und 2 am 3. März 1903,
„ „ 3 „ 4 „ 4. März 1903,
„ „ 5 „ 6 „ 5. März 1903
jedesmal Vormittags 10 Uhr anberaumten Submissionstermine an die unterzeichnete Abteilung einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im diesseitigen Geschäftszimmer II eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar pro Los bezogen werden.

Die geforderten Proben sind spätestens 5 Tage vor dem Verdingungstermin einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Schöneberg, den 7. Februar 1903. (343)
Colonnenstraße 31.
Betriebsabteilung der Eisenbahnbrigade.

Verdingung von 3 815 000 kg Mineralschmieröl in 16 Losen für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Halle a/S., Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. Februar 1903, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau**, daselbst Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1903.

Berlin, den 5. Februar 1903. (344)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 5000 kg Hanf, 12 500 kg Bindfaden, 4700 kg Plombenschnur, 33 000 m Zugleinen, 280 Stück Schnürleinen, 5000 m Bremsleinen, 80 000 m Lampendochte, 350 kg Fadendochte, 16 000 Stück Harzfackeln und 30 000 kg Plomben für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin und Halle, sowie 23 500 m Uhrgewichtsleinen für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle, Magdeburg, Königsberg i/Pr. und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Februar 1903, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. März 1903.

Berlin, den 3. Februar 1903. (345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 135 500 kg gemahlener Kreide in 2 Losen, 1790 kg rotem Zinnober, 1820 kg rotem Zinnober (Imitation), 3630 kg Chromgrün, 11 800 kg hellem Ocker, 26 400 kg Goldocker, 10 300 kg gebrannter Umbra, 15 900 kg ungebrannter Umbra, 900 kg Schieferschwarz, 9200 kg Kienruß, 1500 kg Beinschwarz, 8000 kg fertiger Spachtelfarbe, 5800 kg trockner Spachtelfarbe, 500 Briefen Goldbronze in je 1 Lose, 75 400 kg Caputmortuum in 2 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i/Pr., Bromberg, Halle a/S. und Magdeburg. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. Februar 1903, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin**, W. 35 Schöneberger Ufer 1—4, **Proben** an die im Angebotbogen genannten Werkstätteninspektionen bis spätestens zum 23. Februar einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 28. März 1903.

Berlin, den 5. Februar 1903. (346)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 1 612 000 kg Putzbaumwolle (Garnabfall) in 15 Losen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Halle a/S., Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Februar 1903, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin**, W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1903.

Berlin, den 5. Februar 1903. (347)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Offene Stellen.

Vorsteher der Buchhalterei

zu möglichst baldigem Antritt gesucht.

Meldungen unter Beifügung eines Lebenslaufs und der Zeugnisse, sowie mit Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an die Direktion der Westfälischen Landes-Eisenbahngesellschaft zu Lippstadt. (348)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 13. | 14. Februar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 5 des Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke bei.

Nochmals: „Der Spediteur im deutschen Verkehrsleben."

Vom Kaiserlichen Verkehrsinspektor **Pitsch** in Basel.

Die Schriftleitung der Österreichischen Zoll- und Speditionszeitung hat die Liebenswürdigkeit gehabt, mir einen Aufsatz zuzusenden, der sich mit meinen Ausführungen in Nr 4 d. Ztg. befaßt. Da in jenem Aufsatz alle die Einwände enthalten sind, die auch andere Verfasser gegnerischer Richtung gegen meine Ausführungen erhoben haben, erscheint es mir angezeigt, gerade ihn nicht mit Stillschweigen zu übergehen. Ich werde mich so kurz wie möglich fassen und nur diejenigen Ausführungen der Gegenschrift besprechen, die für die Beweisführung des Verfassers besonders kennzeichnend sind und die unter Umständen den Glauben erwecken könnten, meine Behauptungen ständen wirklich, wie der Verfasser behauptet, auf tönernen Füßen.

In der Gegenschrift heißt es wörtlich: 1. „Was er vorbringt, sind jedoch ausschließlich unrichtige Tatsachen. Unwahr ist es, daß die Spediteure nur den Fernsammelverkehr pflegen, wahr hingegen ist, daß sie bei genügendem Vorhandensein des Gutes auch in den kürzesten Relationen Sammelverkehre kultivieren."

Daß auch Sammelverkehre auf kürzere Entfernungen bestehen, habe ich nie bestritten. Ich habe nur gesagt, daß die Spediteure mit Vorliebe den Sammelverkehr auf weite Entfernungen pflegten. Ich mache den Herren Spediteuren hieraus auch gar keinen Vorwurf, sondern finde diese Bevorzugung des Fernverkehrs durchaus natürlich, da der letztere mehr abwirft als der Nahverkehr und es wohl eine unbestrittene Tatsache ist, daß Güter für den Fernsammelverkehr meistens leichter zu haben sind, als solche für den Nahverkehr. Außerdem darf nicht vergessen werden, daß das Ansammeln von Gütern im Nahverkehr noch besonders dadurch erschwert wird, daß die Lieferfristen der Bahnverwaltungen im Nahverkehr sehr kurz bemessen sind und daß der Spediteur diese kurzen Lieferfristen im Sammelverkehr nicht immer innehalten kann, wenn er die Vorteile des Tarifs voll ausnutzen will.

2. „Unwahr ist es ferner, daß es keinem Spediteur eingefallen ist, allen seinen Kunden dieselben Vorteile zu gewähren. Wahr ist es hingegen, daß die Sammelspediteure durchweg mit festen Tarifsätzen, die in Zirkularen eventl. gedruckten Tarifen kundgemacht sind, arbeiten."

Auf diese Behauptung brauchte ich eigentlich garnicht näher einzugehen, da der Verfasser sie sofort vorsichtig wieder abschwächt, indem er wörtlich erklärt: „Daß der Spediteur jemandem, der ihm z. B. regelmäßig 5000 kg in den Sammelverkehr liefert, einen niedrigeren Satz bieten muß, liegt nicht nur in den allgemeinen Grundsätzen, aus welchen der Sammeltarif hervorgegangen ist, sondern auch speziell in den Tarifen der Bahn begründet, die ja für 5000 kg auch einen niedrigeren Satz aufstellt als beispielsweise für 1000 kg."

Daß diese freimütige Erklärung meine Behauptungen nur bestätigt, bedarf für den keines weiteren Beweises, der meine Ausführungen ohne Voreingenommenheit gelesen hat. Im übrigen behaupte ich, daß keineswegs in jedem einzelnen Falle eine Gewichtsmenge von 5000 kg (dies hohe Gewicht ist wohl nicht unabsichtlich angenommen) erforderlich ist, um Vorzugspreise zu erhalten. Der streng rechnende Geschäftsmann wird sich solche auch schon bei 1000 kg sichern, wenn er weiß, daß seine Kundschaft dem Spediteur erwünscht ist. Außerdem möchte ich den Verfasser fragen, ob es ihm nicht bekannt ist, daß der Konkurrenzkampf der Spediteure unter sich sie vielfach zu Übernahmen verleitet, die den Selbstkosten gleichkommen oder sie doch nur um weniges übersteigen. Ob solche Übernahmen ausgeführt werden, um einen Kunden einer Konkurrenzfirma zu entziehen oder eine Sammelladung auf 10 t zu bringen, ist ganz gleichgültig. Tatsächlich genießt in einem solchen Falle der betreffende Versender einen Vorzug, den der Spediteur keinem der übrigen Mitverfrachter gewähren kann, wenn er überhaupt einen Gewinn erzielen will. Daß derartige Fälle trotz der gedruckten Tarife der Spediteure in allen solchen Orten, wo eine rücksichtslose Konkurrenz im Speditionsgeschäft vorherrscht, durchaus nicht zu den Seltenheiten gehören, weiß jeder, der Gelegenheit hatte, einen Einblick in das Speditionsgeschäft zu tun. Richtig ist es allerdings, daß solche Übernahmen von allen soliden Firmen bedauert werden. Richtig ist es

aber auch, daß selbst die solidesten Firmen schließlich doch zu solchen Übernahmen gezwungen werden, wenn der Abbruch, den ihnen eine rücksichtslose Konkurrenz zufügt, gewisse Grenzen überschreitet.

Vielleicht wird man mir hierauf erwidern, daß die lebhafte Konkurrenz, die im Speditionsgeschäft vorherrschend ist, der Allgemeinheit zu gute komme. Bis zu einem gewissen Grade gebe ich dies zu. Wenn diese Wettbewerbsbestrebungen aber übermäßig werden, wie dies leider recht häufig der Fall ist, so werden durch sie nicht nur die Interessen der Geschäftswelt, sondern auch die der Spediteure verletzt. Ich bin daher überzeugt, daß es selbst in den Kreisen der letzteren viele Personen gibt, die einer Änderung der Verhältnisse durchaus nicht ablehnend gegenüberstehen. Allerdings haben sich in vielen verkehrsreichen Orten die mächtigeren Spediteure zusammengeschlossen, um die rücksichtslose und die kleine Konkurrenz zu unterdrücken. Dagegen ist an und für sich eisenbahnseitig nichts einzuwenden, da derartige Genossenschaften die Gefahren, die auch für die Bahnen in einer ungezügelten Konkurrenz liegen, abschwächen. An eine lange Lebensdauer solcher Gemeinschaften glaube ich aber schon deshalb nicht, weil das Publikum ihnen mißtrauisch gegenübersteht und weil in der Regel einzelne Firmen, die gezwungen oder freiwillig einer solchen Verbindung beitreten, Opfer bringen müssen. Daß die letzteren stets unsichere Genossen sind und daß sie vielfach die erste beste Gelegenheit benutzen, um den Ring zu sprengen, wird auch dem Herrn Verfasser nicht unbekannt sein.

3. „Die Praxis zeigt, daß das Publikum den Spediteur auch dann vorziehen würde, wenn er gar keinen Tarifnachlaß zu gewähren in der Lage wäre. Herr Pitsch selbst gesteht zu, daß der Spediteur eine weitaus kürzere Lieferfrist zu gewähren in der Lage ist, weil er direkt verfrachtet."

Es fällt mir garnicht ein, den Spediteur aus dem Verkehrsleben ausschalten zu wollen. Ich weiß sehr wohl, daß dies garnicht möglich wäre und daß er in den internationalen und allen solchen Verkehren, die durch Wasserfrachten beeinflußt werden, garnicht entbehrt werden könnte. Ich habe dies in meinem Aufsatz auch hervorgehoben und kann nur annehmen, daß meine diesbezüglichen Ausführungen dem Herrn Verfasser entgangen sind. Dagegen halte ich es für mehr als hart, wenn ein Geschäftsmann auch gegen seinen Willen gezwungen werden kann, sich in den einfachsten Verbindungen eines Vermittlers zu bedienen. Tatsache ist es, daß die Spediteure z. Z. vielfach schneller als die Bahn liefern. Ich habe daher auch im vorletzten Absatz meines Aufsatzes ausdrücklich betont, daß mit der Herabminderung des Unterschiedes zwischen der Stückgut- und der Wagenladungsfracht gleichzeitig eine durchgreifende Reform der Stückgutbeförderung verknüpft werden müsse, wenn die Tarifreform überhaupt wirken solle. Daß eine Beschleunigung der Stückgutbeförderung namentlich dann sehr gut möglich ist, wenn die Mengen im Fernverkehr zunehmen, bezweifele ich keinen Augenblick.

4. „Wie aber würde die Tarifgleichheit von der Bahn aussehen? Darüber gibt Herr Pitsch eine für jeden logisch Denkenden völlig einfache, geradezu gemeinverständige Antwort: Alle haben mehr zu bezahlen!"

Das habe ich aus dem einfachen Grunde nicht gesagt, weil es nicht zutreffend ist. Der Verfasser wird kaum in Abrede stellen wollen, daß nur ein Teil der Geschäftswelt in der Lage ist, sich eines Sammelspediteurs zu bedienen. Ja, ich behaupte sogar, daß derjenige Teil, der Vorteile aus dem Sammelverkehr genießt, der bei weitem kleinere ist. Die Verhältnisse würden sich also so gestalten, daß der größere Teil der Geschäftswelt aus der Tarifreform einen Vorteil ziehen und nur der kleinere eine Einbuße erleiden würde. Weiter bekenne ich offen: ich bin wirklich der Ansicht, daß der Verlust, der einem Teil der Geschäftswelt aus der Reform erwachsen würde, nicht die Vorteile aufwiegen könnte, die für die Allgemeinheit in der Tarifgleichheit liegen. Ich stehe mit dieser meiner Ansicht durchaus nicht allein, sondern teile sie mit zahlreichen, durchaus einsichtigen Geschäftsleuten, die in der Gleichheit vor dem Zoll- und Eisenbahntarif die gesundeste Grundlage für eine ersprießliche Konkurrenz erblicken. Im übrigen ist es doch selbstverständlich, daß mein Vorschlag durchaus nichts Fertiges ist und daß er, wenn er wirklich in Erwägung gezogen werden sollte, unzweifelhaft auch noch andere Verschiebungen nötig machen würde. Ich habe auch nichts dagegen, wenn das gewünschte Ziel auf einem anderen Wege erreicht wird. Durchaus ablehnend stehe ich jedoch einem Vorschlage gegenüber, der mir aus Spediteurkreisen zugegangen ist. Nach diesem sollte die Eisenbahn das Sammelgeschäft selbst in die Hand nehmen und jedem, Spediteur oder Nichtspediteur, gestatten, sich an diesem zu beteiligen. Für mich ist dieser Vorschlag schon deshalb unannehmbar, weil sich die Übernahme eines solchen Geschäfts meines Erachtens nicht mit der Stellung der Eisenbahnen im öffentlichen Leben verträgt und weil durch die Übernahme des Sammelgeschäftes durch die Bahn an der jetzigen Lage wenig oder garnichts geändert werden würde, da die Bahnen doch unmöglich alle Stationen in ihren Sammelverkehr einbeziehen könnten. Immerhin beweist dieser Vorschlag, der mir von zwei Seiten zugegangen ist, daß auch in Spediteurkreisen keineswegs eine volle Zufriedenheit mit den augenblicklichen Verhältnissen besteht.

5. „Nun ist allerdings durch diesbezügliche Untersuchungen festgestellt, daß eine solche Mehreinnahme, die auf dem ausschließlichen Stückgutgeschäfte der Bahn beruht, in der Schlußbilanz nicht als ein Aktivum der Bahn erscheinen kann, weil die Regiekosten dabei unverhältnismäßig steigen. Diesbezüglich verweisen wir auf die ausgezeichneten Ausführungen des Herrn Josef Klein am vorjährigen Spediteurtage in Budapest, in welchen es heißt: ‚Meines Wissens war es nicht allein die Erkenntnis dessen, daß, wer eine komplette Ladung der Eisenbahn aufliefert, ein Anrecht auf billigere Fracht hat, sondern es war vielmehr wohlverstandener Egoismus, indem die Eisenbahnen sich die kolossalen Plackereien, Reklamationen, Regiespesen, Verschleppungen, Lieferfristüberschreitungen, Beraubungen der einzelnen Kolli, mehrfache Umladungen, fortwährende Vermehrung der Aufnahme- und Abgaberäume usw. usw. vom Halse schaffen wollten.'"

Daß sich auf allen denjenigen Stationen, die z. Z. einen lebhaften Sammelverkehr haben, die Abfertigungskosten erhöhen würden, ist selbstverständlich. Ebenso ist es richtig, daß sich die Einnahmen aus dem bisherigen Stückgutverkehr um annähernd 7 % vermindern würden. Stellt man aber diesen Mehrausgaben und Ausfällen die Mehrfrachten gegenüber, die sich aus der Beförderung des jetzigen Sammelgutes als Stückgut ergeben müßten, so wird man bald zu der Überzeugung gelangen, daß durch die angedeutete Tarifreform die Bilanz der Bahnen unter keinen Umständen verschlechtert werden könnte.

Die Ausführungen des Herrn Klein entsprechen allerdings den Ansichten, die in den ersten Jahren nach Einführung des jetzigen Tarifs in deutschen Eisenbahnkreisen vielfach vertreten waren. Diese ängstliche Auffassung war auch eine durchaus natürliche. Die Tarifreform fiel in die Zeit der Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen. Man befand sich also gerade in einer Übergangszeit, die wohl Hoffnungen zu erwecken, aber keine tatsächlichen Anhaltspunkte für die künftige Gestaltung der Verhältnisse zu bieten vermochte. Man mußte daher vorläufig noch mit dem Bestehenden rechnen, und ich gebe gern zu, daß das damals Bestehende nicht gerade dazu angetan war, hoffnungsfreudige Anschauungen zu zeitigen.

Diese Verhältnisse änderten sich aber, als nach Vollendung der Verstaatlichung der Einfluß immer sichtbarer zutage trat, den das große preußische Staatsbahnnetz, wenn es mit den übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen Hand in Hand geht, auf die Gestaltung des inneren deutschen Verkehrs auszuüben vermag. Wenn dieser Einfluß nun auch bisher noch nicht voll zur Geltung gekommen ist, so hat er doch bereits so wesent-

liche Vereinfachungen in der Abfertigung und Beförderung herbeigeführt, daß man mit Zuversicht hoffen darf, daß schließlich auch die Reform der Stückgutbeförderung, die ja bereits angebahnt ist, zu einem alle Teile befriedigenden Resultat führen wird. Und dies ist der Kernpunkt der ganzen Frage, bei deren Beurteilung man nie außer acht lassen sollte, daß der Zugang größerer Stückgutmengen keineswegs nur belastend, sondern vielfach auch entlastend wirkt.

Jedenfalls steht es fest, daß mit der Zunahme des Stückgutes die Möglichkeit, direkte Stückgutwagen zu bilden, wächst und daß durch die Bildung direkter Stückgutwagen nicht allein die Versandhallen entlastet, sondern auch die Umladungen verringert werden. Außerdem darf man nicht vergessen, daß sich die Vermehrung des Stückgutes nur auf großen Stationen fühlbar machen würde und daß das aufgelieferte Stückgut ja nicht angesammelt, sondern täglich abgeschoben wird. Die übrigen Plackereien, die der Stückgutbeförderung hindernd in den Weg treten sollen, kommen heute kaum noch in Betracht, da deren Begleichung inzwischen wesentlich vereinfacht ist.

6. „Wir haben es schon einmal gesagt, die Spediteure und das verfrachtende Publikum sollen den Bahnverwaltungen das Defizit bezahlen, welches ihr verkehrtes Tarif- und Betriebssystem verschuldet haben."

Der Verfasser hat sich in den Gedanken eingelebt, die deutschen Staatsbahnverwaltungen suchten mit allen Mitteln, die ihnen zu Gebote stehen, den ganzen Stückgutverkehr an sich zu reißen, und zwar nur aus dem selbstsüchtigen Grunde, ihre heruntergekommenen Finanzen zu verbessern. Woher kennt der Verfasser die Absichten der deutschen Staatsbahnverwaltungen? Oder sollte er wirklich glauben, die paar Fachleute, die sich hin und wieder in der Presse über diesen Gegenstand äußern, schwatzten nur aus der Schule? Da kennt er die Verhältnisse in Deutschland doch sehr schlecht. Wenn wirklich solche Absichten der deutschen Staatsbahnverwaltungen amtlich bekannt wären, so würde es ganz gewiß keinem Beamten einfallen, vorzeitig an die Glocke zu schlagen. Man lasse also die deutschen Staatsbahnverwaltungen, die mit solchen Veröffentlichungen garnichts zu tun haben, doch vollständig aus dem Spiele und beschäftige sich nur mit den wirklichen Attentätern, die auf die Entschließungen der deutschen Staatsbahnverwaltungen tatsächlich kaum größeren Einfluß auszuüben vermögen, als der Herr Verfasser selbst.

Doch nun wieder zur Sache. Der Verfasser geht in seiner vorstehenden Behauptung viel weiter als ich. Während ich nur auszuführen suchte, unser jetziges Tarifsystem sei in einer bestimmten Beziehung verbesserungsbedürftig, erklärt er kurz und bündig, das ganze Tarif- und Betriebssystem ist ein verkehrtes. Ist diese Behauptung richtig, und ich zweifle nicht daran, daß der Herr Verfasser davon überzeugt ist, so erheischen es nicht allein die Interessen der Allgemeinheit, sondern auch die der Eisenbahnen, dies unglückliche Tarifsystem so schnell wie möglich zu beseitigen. Und nun frage ich den Herrn Verfasser, ob er wirklich glaubt, daß alsdann an Stelle des jetzigen Tarifsystems ein neues treten würde, das das Sammelgeschäft in derselben Weise oder noch mehr begünstigte, als das bisherige? Nein, wenn eine Tarifreform wirklich notwendig werden sollte, dann würde die große Spannung, die jetzt zwischen der Stückgut- und der Wagenladungsklasse besteht, unzweifelhaft beseitigt werden und dann von selbst der Zustand eintreten, den ich nicht aus Abneigung gegen die Spediteure, sondern im Interesse der Allgemeinheit und auch der Eisenbahnen für erwünscht halte. Zu denken gibt es aber doch, daß der Herr Verfasser das jetzige Tarifsystem kurz und bündig als verkehrt bezeichnet und trotzdem für dessen Beibehaltung mit größter Entschiedenheit eintritt.

Zur Frage des elektrischen Betriebes auf den schwedischen Staatsbahnen

liegt jetzt der interessante Bericht vor, den die Kgl. Eisenbahndirektion in Stockholm am 23. Dezember 1902 dem Könige hierüber erstattet hat. Am 4. Oktober 1901 war diese Behörde beauftragt worden, sich über das Gutachten zu äußern, das vom sogen. „Wasserfallskomitee" über die Frage erstattet war, welche im Staatsbesitz befindlichen Wasserfälle zur Lieferung der elektrischen Betriebskraft für die Staatsbahnen am geeignetsten wären. Die Eisenbahndirektion hatte aber zur Erledigung dieses Auftrages ihre Untersuchung u. a. auch darauf erstreckt, welche Fortschritte man in den letzten beiden Jahren in der Anwendung der elektrischen Betriebskraft im Eisenbahnwesen gemacht hatte. In diesem letzten Punkt bezeichnet die Eisenbahndirektion als Ergebnis auf Grund eingehender Studien, daß 1. ohne Unzuträglichkeit der elektrische Betrieb auf einer mit Dampfkraft betriebenen Linie eingeführt werden kann, ohne daß der Dampfbetrieb aufzuhören braucht, daß 2. die Einführung des elektrischen Betriebes es nicht erfordert, die bei der Dampfkraft übliche Betriebsweise der Führung starker Züge in kleinerer Zahl zu verlassen und zur Führung vieler und kleiner Züge überzugehen, daß ferner 3. bei fast allen Staatsbahnlinien sich vollkommen zureichende Kraftquellen für elektrischen Betrieb in geeigneten Abständen von einander und von den Eisenbahnlinien vorfinden. Diese Kraftquellen bestehen im mittleren und nördlichen Schweden aus Wasserfällen allein, im südlichen Schweden teils aus solchen, teils aus Torfmooren, die für die elektrischen Betriebsmaschinen das Brennmaterial liefern. Technisch bestehe also kein Hindernis, auf dem ganzen Staatsbahnnetz elektrischen Betrieb einzuführen.

Die wirtschaftliche Seite der Frage aber liege so: Wenn man auf einer Bahnstrecke mit den durchschnittlichen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen der schwedischen Staatsbahnen den elektrischen Betrieb statt des Dampfbetriebs einführt und dabei die Dampfbetriebsmittel austauscht gegen Betriebsmittel für elektrische Kraft zu demselben Wert, so bleiben die jährlichen Ausgaben zur Verzinsung des in den Kraftquellen und den festen Teilen der elektrischen Einrichtungen angelegten Kapitals mit $3^1/_2$ %, die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten des Materials sowie die übrigen durch den elektrischen Betrieb hervorgerufenen Kosten zusammengenommen ziemlich genau gleich den gleichzeitig fortfallenden Kosten des Dampfbetriebs. Freilich ist dieser Berechnung der ungewöhnlich hohe Preis von 20 Kr. (= 21,25 *M.*) für die Tonne Steinkohlen zugrunde gelegt, während der jetzt von den Schwedischen Staatsbahnen zu zahlende Preis nur 15 bis 17 Kr. beträgt. (Nach dem Etat der preußischen Staatsbahnen für 1903 beträgt dort der Durchschnittspreis nur 10,77 *M.*!) Aber der Bericht meint, da der elektrische Betrieb immer billiger werde, je stärker der zu bewältigende Verkehr wachse, da die Fortschritte des elektrischen Betriebes zu immer niedrigeren Preisen führten, und da ferner eine weitere Steigerung des Kohlenpreises wohl zu erwarten sei, so könne man auch in wirtschaftlicher Beziehung kein Hindernis zur Einführung des elektrischen Betriebes erkennen.

Dies sei für Schweden von umso größerer auch nationaler Bedeutung, als man durch verständige Ausnutzung der Wasserfallkräfte und des inländischen Torfbrennmaterials den Staatsbahnbetrieb vom Bezuge des ausländischen Brennstoffs unabhängig mache.

Hiernach spricht die Eisenbahndirektion ihre bestimmte Ansicht dahin aus, daß man den weitgehendsten Ersatz der Dampfkraft durch elektrischen Betrieb auf den Staatsbahnen als eine nicht aufzuschiebende Maßregel ins Auge fassen muß; der nationalwirtschaftliche Gewinn sei so bedeutend, daß im Vergleich zu ihm die nur bei niedrigen Steinkohlenpreisen geringeren Dampfbetriebskosten nicht in Betracht kommen.

Wieviel auch noch an der technischen Vollkommenheit selbst der besten bis jetzt bekannten Systeme des elektrischen Betriebes fehlen möge, so könne das doch keinen Zweifel daran aufkommen lassen, daß man den Weg des Wechsels in der Betriebskraft der Staatsbahnen beschreiten müsse; es könne das nur zu sorgfältiger Überlegung über die Reihenfolge des Wechsels und den Zeitpunkt des Beginns führen.

Dabei sei zunächst zu bemerken, daß die Reform mit Rücksicht auf das unendlich große Kapital, das von neuem auf die Staatsbahnen aus diesem Anlaß verwendet werden müsse, eine lange Zeit und eine vorsichtige und systematische Einführung bedürfe. Schon deshalb sei es geboten, sobald als möglich zu beginnen, denn jedes Jahr, das bis zur Einführung verfließe, bedeute einen wirtschaftlichen Verlust, eine Versäumnis in der Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Landes. Auch müsse man die geeigneten Wasserfälle und Torfmoore bei Zeiten für den bezeichneten Zweck bereit halten. Für eine

Verzögerung spreche nur die Möglichkeit, in der Zwischenzeit im Ausland reichere Erfahrung zu sammeln. Aber Schwedens Lage sei doch so besonders geartet, daß die ausländischen Erfahrungen keinen alleinigen Leitfaden abgeben könnten. So sei in Deutschland die Aufmerksamkeit der Elektrotechniker z. Z. vor allem auf die Erreichung einer für jetzt in Schweden entbehrlichen möglichst hohen Geschwindigkeit bei Schnellzügen gerichtet. In der Schweiz und in Italien stelle der zeitweilig ungewöhnlich große Personenverkehr seine besonderen Forderungen; so viel man in Schweden gewiß von den Vereinigten Staaten zu lernen habe, so müsse das alles doch den heimischen Verhältnissen angepaßt und danach geändert werden. Es sei daher vom Auslande kein Muster für den elektrischen Bahnbetrieb zu holen, vielmehr habe die Eisenbahndirektion einen eigenen Plan für dessen Einführung schon jetzt ausgearbeitet, der nun dem König unterbreitet wird.

Nach diesem Plan ist der erste Schritt, der geschehen muß, die Anordnung gründlicher Vorstudien über die neuesten Verbesserungen teils in der Leitung für Kraftübertragung mittels hochgespannter Ströme auf größere Entfernungen, teils in dem Bau von elektrischen Lokomotiven für den Betrieb mittels Wechselstrom, teils in Anordnungen für Arbeitsstromsammlung auf der Lokomotive, sodaß diese kürzere Strecken ohne Stromzufuhr laufen kann, teils über elektrischen Eisenbahnbetrieb im allgemeinen. Diese Studien erfordern Reisen der Sachverständigen sowohl in Europa wie in den Vereinigten Staaten. Erst nach Abschluß dieser Studien müsse man über das anzuwendende elektromotorische System schlüssig werden und alsdann Vorschläge für die Ausführung solcher elektrischen Anlagen auf einer kürzeren Bahnstrecke machen, auf der dann die Versuche zur Feststellung der technischen Einzelheiten festzustellen wären.

Die Direktion denkt nun im Laufe dieses Jahres mit der Ausarbeitung der Pläne für die Anlage einer solchen Versuchsbahn fertig zu werden, sodaß am Ende dieses Jahres die Anträge auf Beschaffung der hierzu erforderlichen Geldmittel gestellt werden können. Im Jahre 1904 soll dann die Bestellung und Einrichtung des elektrischen Materials für die Versuchsbahn folgen, die Versuche begonnen und während des Jahres 1905 fortgesetzt werden. Gleichzeitig hiermit und unter Benutzung der gewonnenen Erfahrungen sollen die Einzelpläne für die Einführung der elektrischen Betriebskraft in größerer Ausdehnung auf bestimmten Bahnstrecken, die sich hierzu besonders eignen, ausgearbeitet, auch die Fragen wegen Ankaufs von Wasserfällen und Torfmooren in Privatbesitz erledigt werden.

Da die Kosten sowohl für die Versuchsbahn wie für die sonstigen größeren Anlagen auch noch nicht annähernd berechnet werden können, so bittet die Direktion schließlich für jetzt nur um die Erlaubnis, in den Voranschlag für 1903 bei dem Titel: „Maschinenabteilung" die Kosten für die Studienreisen eines Ingenieurs in Amerika und Europa und für sonstige Vorbereitungen mit zusammen 15 000 Kr. einstellen zu dürfen.

Die in den Zeitungen verbreitete Nachricht, daß man sich in schwedisch-norwegischen Regierungskreisen bereits schlüssig gemacht habe, als Versuchsstrecke für den elektrischen Betrieb die Linie Christiania-Malmö zu wählen, ist u. E. innerlich höchst unwahrscheinlich. Diese beiden Städte liegen mehr als 500 km von einander entfernt. Auf schwedischer Seite würde man der Zeitungsnachricht zufolge als Krafterzeuger die Wasserfälle des Trollhättan benutzen, Norwegen würde die Kraft aus seinen Kraftwerken von Kykkelsrud entnehmen. Hierzu muß jedoch bemerkt werden, daß die Trollhätta-Wasserfälle von Malmö rund 300 km entfernt sind, vor allem aber, daß zwar die Eisenbahn von Malmö nach Gothenburg Staatsbahn ist, die Bahnen von dort über Trollhätta zur norwegischen Grenze aber Privatbahnen sind. Es ist daher kaum anzunehmen, daß die schwedische Staatsbahn mit ihrer ersten Versuchsstrecke sich auf den Trollhätta stützen wird. Überdies ist der oben mitgeteilte amtliche Bericht so neuen Datums und spricht für ein so ungemein vorsichtiges und schrittweises Vorgehen der schwedischen Staatsregierung, daß Beschlüsse über die Versuchsstrecke umsoweniger gereift sein können, als dazu Verständigungen auch mit der norwegischen Staatsbahnverwaltung nötig wären. Bei dem Reichtum der Wasserläufe und Wasserfälle im mittleren Schweden spricht alles dafür, daß man die Versuchsstrecke dort und nicht im südlichen Schweden wählen wird.

v. M.

Baubericht der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

Nach dem vorgenannten Bericht für den Zeitraum vom 1. Oktober 1901 bis dahin 1902, welcher dem Abgeordnetenhause mit Schreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. Januar d. J. zugegangen ist, sind alle vor dem Jahre 1886 bewilligten Baukredite zur endgültigen Erledigung gekommen. Auch aus dem Jahre 1886 stehen nur noch ganz geringfügige Beträge offen, während die durch das Gesetz vom 1. April 1887 bewilligten Kredite bereits früher vollständig abgewickelt waren. Was nun die wichtigeren zur Zeit noch schwebenden Bauausführungen anlangt, so ergibt der Bericht darüber folgendes: 1. Der durch das Gesetz vom 11. Mai 1888 bewilligte Betrag von 6 000 000 ℳ für den Erweiterungsbau der Brücken bei Dirschau und Marienwerder, dessen Kosten von Preußen und vom Reiche gemeinsam getragen werden, ist bis auf einen Rest von 765 000 ℳ verausgabt, welch letzterer für die wenigen noch rückständigen Vervollständigungsarbeiten an den Brücken und am Bahnhof Dirschau ausreichen wird. Die schlüssige Fertigstellung des ganzen Baues wird voraussichtlich mit Ende des nächsten Etatsjahres erfolgen. 2. Für den Umbau und die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Hamburg und Altona sind im Gesetz vom 8. April 1889 im ganzen 15 900 000 ℳ bewilligt, welche jetzt bis auf 451 000 ℳ verausgabt sind. Die in Betracht stehenden Bauten sind nahezu völlig ausgeführt und rückständig sind nur noch diejenigen, die mit der 1893 in Angriff genommenen weiteren Umgestaltung der Hamburger Eisenbahnanlagen — Neubau eines Hauptbahnhofs, siehe unten Nr 26 — zusammenhängen. Aus der Veräußerung solcher Grundstücke, die infolge der Verlegung des Personenbahnhofs in Altona freigeworden sind, wurden bis Ende September 1902 Kaufgelder in Höhe von 1 203 000 ℳ gelöst, welche bei der Generalstaatskasse vereinnahmt wurden. 3. Der Bau einer Eisenbahn von Rogasen nach Dratzig, für welchen das Gesetz vom 10. Mai 1890 einen Betrag von 7 000 000 ℳ aussetzt, ist bis auf verschiedene Nacharbeiten an den Bahnhöfen vollendet. Von dem bewilligten Kredit ist ein Betrag von 1 765 000 ℳ noch nicht verwendet und diese Mittel werden nur zum Teil noch erforderlich sein. 4. Dagegen werden die für den Bau einer Bahn von Callies nach Wulkow einerseits und nach Arnswalde anderseits durch das gleiche Gesetz zur Verfügung gestellten 8 150 000 ℳ, von welchen noch rund 2 000 000 ℳ unverwendet sind, voraussichtlich bei den noch erforderlichen umfangreichen und trotz eifriger Förderung zeitraubenden Restarbeiten ganz zur Verwendung kommen. 5. Die Arbeiten für die Verbindung der Bahnhöfe in Beuthen O/S. sind in der Hauptsache beendigt, auch ist der Ausbau der Verbindungsbahn zwischen Beuthen O/S. und der Bahn nach Chorzow völlig fertiggestellt. Von der Bausumme zu 5 400 000 ℳ sind noch 1 350 000 ℳ verfügbar, die für die Herstellung der Bahnverbindung Chorzow-Kattowitz und die damit in Zusammenhang stehenden Bauten ausreichen werden. 6. In Breslau hat die Ausführung der viergleisigen Umgehungsbahn und die Herstellung des Rangierbahnhofs Brockau, für welche rund 20 000 000 ℳ veranschlagt sind, weitere Fortschritte gemacht, und namentlich ist der Umbau des Bahnhofs Mochbern beendet. Die weiteren Arbeiten, für welche noch 2 750 000 ℳ verfügbar sind, gelangen gleichzeitig mit dem Umbau des Hauptbahnhofs — siehe unten bei Nr 30 — zur Ausführung. 7. Auf der Strecke Fordon-Schönsee, für welche aus preußischen Staatsmitteln durch das Gesetz vom 20. Juni 1891 der Betrag von 12 400 000 ℳ zur Verfügung gestellt war, ist der aus dem Grunderwerb anhängige umfangreiche Prozeß durch Vergleich erledigt worden. Der restliche Bestand des Baugeldes von 3 400 000 ℳ wird voraussichtlich für die noch notwendigen erheblichen Arbeiten ausreichen. 8. Auf der durch das Gesetz vom 6. Juni 1892 genehmigten Bahn Geestemünde-Stade sind von den bewilligten 6 600 000 ℳ noch 500 000 ℳ verfügbar geblieben, die für die Umgestaltung der Anschlußbahnhöfe Geestemünde und Stade ausreichen werden. 9. Die umfangreichen Restarbeiten, die auf der durch das Gesetz vom 3. Juli 1893 genehmigten Bahn von Rothfließ nach Rudczanny erforderlich sind, wurden nach Möglichkeit gefördert. Der noch verfügbare Rest von 2 273 000 ℳ wird teilweise erspart werden. 10. Ein gleicher Sachverhalt liegt in betreff der Bahn von Berent nach Bütow vor, wo die Restbauten, für die noch 700 000 ℳ verfügbar sind, sich sämtlich in Ausführung befinden. 11. Für den Bau einer Bahn von Rothfließ nach Zinten hatte das Gesetz vom 29. April 1894 einen Betrag von rund 7 800 000 ℳ ausgesetzt, von welchem jetzt rund 7 000 000 ℳ verausgabt sind. Die Restarbeiten werden noch längere Zeit erfordern, den noch verfügbaren Restbetrag von 800 000 ℳ aber voraussichtlich nicht voll in Anspruch nehmen. 12. Auf der durch das Gesetz vom 8. April 1895 genehmigten Bahn Jablonowo-Riesenburg mit Abzweigung nach Marienwerder sind die bewilligten 6 000 000 ℳ bis auf einen Restbetrag von 700 000 ℳ verbaut, der voraussichtlich für die noch rückständigen Arbeiten ausreichen wird. 13. Dagegen haben sich die beim Bau der Eisenbahn von Gandersheim über Bodenburg einerseits nach Elze, anderseits

nach Düngen eingetretenen Dammrutschungen den Bau so verteuert, daß die noch verfügbaren 570 000 ℳ. für die noch rückständigen Arbeiten vielleicht nicht ausreichen werden. Jedoch hat jetzt auch die letzte Reststrecke Bodenburg-Gandersheim am 1. Oktober 1902 dem Verkehr übergeben werden können. 14. Für die Bahn von Buchholz nach Bremervörde, welche am 1. Februar 1902 dem Betriebe übergeben ist, wurden im Laufe des Jahres 1 700 000 ℳ. verwendet, und der noch verfügbare Restbetrag von rund 400 000 ℳ. wird voraussichtlich die noch rückständigen Kosten decken. 15. Der Bau der Bahn von Trompet nach Cleve ist als Generalunternehmung vergeben und wird, da der Grund und Boden jetzt bis auf wenige Grundstücke zur Verfügung steht, so gefördert werden, daß die Fertigstellung, für welche noch 3 500 000 ℳ verfügbar sind, voraussichtlich bis zum Sommer 1904 wird erfolgen können. 16. Die durch Gesetz vom 3. Juni 1896 genehmigte Bahn von Konitz nach Lippusch wurde im Berichtsjahre unter Aufwendung von rund 1 600 000 ℳ. so gefördert, daß die Betriebseröffnung am 15. Juli 1902 erfolgen konnte. 17. Gleichzeitig wurde auch der Bahnbau von Bütow nach Lauenburg i. Pommern tatkräftig gefördert und die Eröffnung dieser Strecke konnte am 1. September 1902 erfolgen. Damit sind diese bislang vom Bahnverkehr kaum berührten Grenzgebiete Pommerns und Westpreußens jetzt auch nach Süden und Norden hin an das übrige preußische Staatsbahnnetz angeschlossen, was ihre wirtschaftliche Entwicklung voraussichtlich beleben und fördern wird. 18. Auf der Neubaulinie Brackwede-Paderborn wurde die Teilstrecke Brackwede-Schloß Holte am 2. Dezember 1901, die Strecke Paderborn-Sennelager am 1. Juli 1902 und die Reststrecke Schloß Holte-Sennelager am 1. Oktober 1902 dem Verkehr übergeben. Die für diesen Bau zur Verfügung stehenden Beträge von 3 238 000 ℳ., von denen zur Zeit noch 1 263 000 ℳ. verfügbar sind, werden für die noch ausstehenden Restarbeiten nicht zulangen und der zur Deckung des Mehrbedarfs erforderliche Nachkredit wird durch die nächste Gesetzvorlage beantragt werden. 19. Von der Bahn von Simmern einerseits nach Kirchberg i. Hunsrück, anderseits nach Castellaun ist die Reststrecke Simmern-Castellaun am 28. Oktober 1901 dem Verkehr übergeben worden. 20. Der Bau der Eisenbahn von Schweidnitz nach Charlottenbrunn, für den durch Gesetz vom 8. Juni 1897 der Betrag von 4 150 000 ℳ. bewilligt ist, konnte nach Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen im Berichtsjahre durch Inangriffnahme der Erdarbeiten und Brückenbauten begonnen werden. Da der erforderliche Grund und Boden zur Verfügung steht, so steht einem raschen Fortschreiten des Baus nichts mehr im Wege. 21. Für die Bahn von Petersdorf im Riesengeb. nach Ober-Polaun in Böhmen wurde durch Gesetz vom 20. Mai 1902 ein Nachtragskredit von 2 640 000 ℳ. bewilligt. Die wichtige Verbindungslinie nach Böhmen wurde am 25. Juni 1902 bis Schreiberhau eröffnet und am 20. Oktober 1902 bis Ober-Polaun in vollen Betrieb genommen. Die noch verfügbaren Mittel von 2 500 000 ℳ. sind zur Vollendung des Baus voraussichtlich ausreichend. 22. Für den Bau der Bahnstrecke von Münster i. Westf. nach Coesfeld sind die gesetzlichen Bedingungen noch nicht erfüllt. Dagegen wird auf der anschließenden Strecke Coesfeld-Borken mit dem Bau nächstens begonnen werden, und auf der weiteren Strecke Borken-Empel ist der Betrieb seit dem 1. August 1902 eröffnet. Für die noch notwendige Ergänzung der Anlagen stehen hier restlich 1 166 000 ℳ. zur Verfügung, die voraussichtlich ausreichen werden. 23. Der Bahnbau Treuenbrietzen-Nauen, für welchen durch Gesetz vom 20. Mai 1898 die Summe von 11 580 000 ℳ. ausgesetzt ist, hat solchen Fortgang genommen, daß die Teilstrecke Wildpark-Nauen am 1. September 1902 dem Betriebe übergeben werden konnte. Auch ist der Ausbau der südlich anschließenden Bahnstrecke Treuenbrietzen-Jüterbog als Hauptbahn nahezu vollendet. Für die Reststrecke Wildpark-Treuenbrietzen, die im nächsten Frühjahr in Angriff genommen werden soll, stehen noch 6 000 000 ℳ. zur Verfügung. 24. Für den Bau einer Hauptbahn Hamm-Osterfeld stellt das Gesetz vom 25. Mai 1900 einen Betrag von 18 200 000 ℳ. zur Verfügung, um auf diese Weise die Bahnen des Kohlenreviers zu entlasten. Auf den Strecken Osterfeld-Gladbeck und Hamm-Pelkum ist der Bahnkörper fertig und auf der ganzen Zwischenstrecke sind die Erdarbeiten in der Ausführung begriffen, auch sind einige größere Brücken bereits fertiggestellt. Bei der größeren Ausdehnung, die für den Bau in Aussicht genommen werden muß, wird noch ein Nachtragskredit erforderlich sein, der durch die nächste Gesetzvorlage beantragt werden wird. 25. Zum Bau einer Hauptbahn von Oppeln (Groschowitz) längs des rechten Oderufers nach Brockau ist in das Gesetz vom 20. Mai 1902 die Summe von 19 917 000 ℳ. eingestellt, um auf diese Weise eine Entlastung der oberschlesischen Bahnstrecke zwischen Oppeln und Breslau herbeizuführen. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.

Von größeren Bauten, für welche die Gelder nicht durch besondere Gesetze, sondern im Extraordinarium der alljährlichen Etatsgesetze bewilligt wurden, sind folgende zu erwähnen: 26. Für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen bei Hamburg sind die Gesamtkosten auf 36 533 000 ℳ. veranschlagt. Seit dem Jahre 1893/94 sind auf diesen Betrag in einzelnen Raten bewilligt 21 000 000 ℳ., und hiervon wurden inzwischen 12 371 000 ℳ. verausgabt. Im Berichtsjahre wurden die Unter- und Überführungen, Brücken und Viadukte nahezu vollendet und die Empfangsgebäude auf den Bahnhöfen Schanzenstraße und Dammtor soweit fertiggestellt, daß sie voraussichtlich am 1. Mai d. J. in Benutzung genommen werden können. Am Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhofe Hamburg wurde mit Herstellung der Fundamente begonnen und die Lieferung und Aufstellung der eisernen Bahnsteighalle vergeben. 27. Die mit einem Kostenanschlage von 8 850 000 ℳ. im Jahre 1895/96 begonnene Erweiterung des Stettiner Bahnhofs in Berlin ist nahezu fertiggestellt und ebenso 28. der Ausbau der an den Schlesischen Bahnhof zu Berlin anschließenden Strecken der Ostbahn und Schlesischen Bahn, wofür im Jahre 1896/97 Ausgaben in Höhe von 8 800 000 ℳ. in Aussicht genommen wurden. 29. Die Bauten an den seit dem Jahre 1897/98 genehmigten Vorortgleisen vom Schlesischen Bahnhof in Berlin nach Erkner haben im Berichtsjahre einen solchen Fortgang genommen, daß die Gleise am 1. Oktober 1902 in Betrieb genommen werden konnten. Von der in Aussicht genommenen Bausumme von 7 300 000 ℳ. waren bis dahin 5 800 000 ℳ. verausgabt. 30. Für den Umbau des Oberschlesischen Bahnhofs in Breslau und der anschließenden Stadtverbindungsbahn ist eine Ausgabe von 6 500 000 ℳ. in Aussicht genommen. Der Umbau der Verbindungsbahn ist inzwischen soweit gefördert, daß das nördliche Gleis in Betrieb genommen werden konnte. 31. Die Erweiterung der Bahnhofanlagen in Crefeld, die auf einen Kostenbetrag von 7 500 000 ℳ veranschlagt ist, wurde im Berichtsjahre soweit gefördert, daß die Inbetriebnahme des Rangier- und Ortsgüterbahnhofes am 1. Oktober 1902 erfolgen konnte. 32. Auf dem Bahnhofe zu Neuß, dessen Erweiterung voraussichtlich einen Kostenaufwand von 10 500 000 ℳ. erfordern wird, sind die Erd- und Maurerarbeiten zur Hochlegung der in die Erweiterung fallenden Strecken nahezu beendigt. 33. Der seit dem Jahre 1896/97 betriebene Erweiterungsbau des Hauptbahnhofs zu Essen, für welchen ein Aufwand von 6 080 000 ℳ. in Aussicht genommen war, ist soweit gefördert, daß die Erd- und Maurerarbeiten nahezu beendet sind und das neue Empfangsgebäude in Benutzung genommen werden konnte. Die bisherigen Ausgaben stellten sich auf rund 5 500 000 ℳ. 34. Über den Erweiterungsbau des Bahnhofs Dortmund schweben noch Verhandlungen mit der Stadt, durch welche sich die auf 11 500 000 ℳ. veranschlagten Gesamtkosten möglicherweise noch erhöhen werden. 35. Für die seit dem Jahre 1898 in Bau begriffene Erweiterung des Bahnhofs zu Wiesbaden sind bislang 4 367 000 ℳ. verausgabt worden. Gegen das ursprüngliche Projekt sind wesentliche Bedenken erhoben worden, die voraussichtlich eine Erhöhung des Kostenanschlages auf 17 140 000 ℳ. erforderlich machen werden. 36. Der Umbau des Bahnhofs Kattowitz ist seit dem Jahre 1899 in Arbeit und auf 7 700 000 ℳ. veranschlagt. Die Bautätigkeit konnte sich jedoch bislang nur auf den Güterbahnhof erstrecken, wo die Oberbauarbeiten angemessen fortschritten.

Seit dem Jahre 1878 wird in planmäßigem Vorgehen die Zusammenfassung der Weichen und Signale betrieben und hat auch im Berichtsjahre wieder eine wesentliche Förderung erfahren. Für diese im Interesse der Betriebssicherheit so wichtige Maßregel sind in dem bezeichneten Zeitraume im ganzen 22 300 000 ℳ. bewilligt worden. Verausgabt wurden für diesen Zweck im Berichtsjahre 2 277 000 ℳ. und in der ganzen Zeit seit 1878 zusammen 17 965 000 ℳ. Die betreffende Einrichtung wurde im letzten Jahre auf 96 Stationen eingeleitet und weitergeführt; fertiggestellt wurde sie auf 44 Stationen.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Kaiser als Gast des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten.** Es war wohl das erstemal, daß Se Maj. der Kaiser die Räume des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten betrat, als er am 10. d. M. Abends bei dem Staatsminister Budde speiste und dann zwei Vorträge anhörte, die vom Geh. Oberbaurat Blum und vom Regierungs- und Baurat Scholkmann im Festsaal des Ministeriums über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs gehalten wurden. Um den Kaiser scharte sich eine glänzende Versammlung. Zu seiner Seite saßen der Hausherr und der Reichskanzler Graf Bülow. Das gesamte Staatsministerium mit

wenigen Ausnahmen, der Unterstaatssekretär, die Direktoren und die meisten Räte des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, eine Anzahl hoher Beamter der übrigen Ministerien, die Vorstände der Reichs-, Staats- und städtischen Behörden mit ihren höchsten Beamten, die Generalität der Verkehrstruppen, zahlreiche Vertreter der Parlamente, der Finanzwelt und der Industrie waren anwesend.

An der Rückwand des Saales waren eine Anzahl von Modellen der hauptsächlichsten Sicherheitsvorrichtungen, insbesondere Stellwerke und Blockwerke aufgestellt. Das Modell einer durch 2 Bahnhöfe begrenzten Strecke mit einer Blockstation in der Mitte und den zugehörigen Signalen nahm fast die ganze Breite des schönen Festraumes ein. Es befand sich vor den ersten Zuhörerplätzen, während hinter ihm die Rednertribüne an der Rückwand des Saales aufgebaut war. Geheimerat Blum entwickelte in knappem, lichtvollem Vortrage die zahllosen Sicherheitsvorkehrungen, die bei der Fahrt mit einem Eisenbahnzuge von ihrem Beginn bis zu ihrem Ende in Wirksamkeit treten, um den Zug mit seinen Insassen vor jeder Gefahr zu behüten. Er schilderte zunächst die Grundbedingungen der Betriebssicherheit, die tadellose Beschaffenheit des Unterbaus und des Oberbaus wie der Betriebsmittel, die Einrichtungen der Bahnhöfe und der Weichenstellung insbesondere. Die Bedeutung des Signalwesens und die gewaltigen Fortschritte, die in der Betriebssicherheit durch die Einführung der elektrisch betriebenen Blockwerke gemacht seien, um deren Vervollkommnung sich die Firma Siemens & Halske unvergängliche Verdienste erworben habe, wurden eingehend gewürdigt und dabei die Vorzüge der deutschen, die Bedienung durch Blockwärter voraussetzenden Blockeinrichtungen vor dem rein selbsttätigen, den menschlichen Willen bei der Blockung der Züge ausschaltenden amerikanischen System lebhaft hervorgehoben. Die jetzt bei allen Personenzügen der preußisch-hessischen Staatsbahnen eingeführte durchgehende Bremsung wurde erwähnt und die neue deutsche Erfindung der Heißdampfvorrichtung bei Lokomotiven als ein Mittel zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Ersparung von Heizstoff bezeichnet. Redner streifte die Frage der selbsttätigen Kupplung und der ungeheuren ihrer baldigen Einführung entgegenstehenden Schwierigkeiten. Er wies dann auf die Notwendigkeit hin, bei dem stets wachsenden Verkehr die Sicherheit durch weiteren Ausbau der Bahnhöfe und durch tunlichste Trennung der Gleise für die schnellfahrenden und die langsamfahrenden Züge zu erhöhen, den Ausbau der Wasserstraßen zur Entlastung der Eisenbahnen zu pflegen, und betonte namentlich, daß für die stete Erhöhung der Betriebssicherheit finanzielle Opfer nicht gescheut werden dürfen. Die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung insbesondere, wie das gesamte deutsche Eisenbahnwesen stehe in der Sicherheit allen Eisenbahnen der Welt voran; diesen Ruhm müsse man sich bewahren. Die Blüte der Eisenbahnen fördere zugleich die deutsche Industrie, für welche die großen Aufträge der Staatsbahnverwaltungen ein wichtiges Mittel seien, den Platz an der Sonne, den sie sich erkämpft habe, zu behaupten.

Waren die Ausführungen des Geheimerat Blum mehr zusammenfassender Natur, gaben sie mehr einen allgemeinen Überblick, so ging Regierungs- und Baurat Scholkmann auf die Einzelheiten des neuesten Standes der Sicherheitsvorkehrungen ein, indem er diese an der Hand der Modelle zur anschaulichen Darstellung brachte. Er versetzte sich selbst in die Rolle eines verantwortlichen Stationsvorstehers, der vor dem Auge und Ohr der Anwesenden alle die verwickelten Vorgänge bei der Bewegung eines Zuges auf der oben geschilderten, im Modell vorgeführten Strecke vorüberziehen ließ. Er schilderte insbesondere die Sicherheit des Weichenverschlusses durch das Hakenschloß, das Zunge und Backe der Weiche aneinanderpreßt und mit der Weichenstellvorrichtung derartig verbunden ist, daß, wenn etwa dieser Zusammenschluß durch dazwischen gefallene Gegenstände (Steine, Erde, Schnee, Eis usw.) gehindert wird, alsdann sich dieser Umstand sogleich bemerkbar macht und zugleich das Stellen der Weiche bis zur Beseitigung des Hindernisses unmöglich macht. Besonders eingehend schilderte Redner die durch den Altenbekener Unfall so brennend gewordene Frage der selbsttätigen Blockung durch den fahrenden Zug. Er führte eine höchst sinnreiche Vorrichtung vor, wonach das Fahrsignal für den in eine Blockstrecke einfahrenden Zug solange in dieser Stellung elektrisch verriegelt bleibt, bis der Zug bei der Ausfahrt aus der Blockstrecke einen mit der Fahrschiene verbundenen Schienenkontakt mit seiner letzten Achse durchfahren hat. Sobald dies geschehen, ist nun erst für den Blockwärter die Möglichkeit gegeben, die durchfahrene Strecke zu entblocken, während ohne solche Vorkehrung die Möglichkeit besteht, daß der vorliegende Blockwärter irrtümlicher- oder nachlässigerweise die Strecke freigibt, ehe die Vorüberfahrt erfolgt ist, und während der Zug etwa durch einen Unfall auf der Strecke festgehalten wird. Um zu zeigen, in wie hohem Grade die jetzt vervollkommneten elektrischen Block- und Weichenstelleinrichtungen geeignet sind, menschlichen Irrtümern vorzubeugen oder sie zu berichtigen, machte Redner selbst als Stationsvorsteher „eine Dummheit", wie er sich ausdrückte, indem er ein irrtümliches Signal zu geben versuchte, was ihm aber wegen der bestehenden Verriegelungen nicht gelang. — Redner ging weiter auf die neueren vervollkommneten Weichen- und Signal-Stellwerke ein, bei denen die Kraftanstrengung, welche das Ziehen der Signal- und Weichenhebel verursacht, beseitigt und durch elektrische Kraft ersetzt wird, sodaß eine leichte Handbewegung zum Stellen der schwersten und entferntesten Signale und Weichen genügt.

Wir verzichten auf weitere Einzelheiten aus diesem durch die Anschaulichkeit der Vorführungen besonders fesselnden Vortrage und erwähnen nur noch die letzten statistischen Anführungen über die jetzt erzielte Sicherheit des Reisens auf den preußischen Staatsbahnen. Diese ist bekanntlich so groß, daß es keinen Platz weder auf der Straße noch im Hause, weder zu Wasser noch zu Lande gibt, wo man vor Unfällen sicherer ist, als in einem fahrenden Eisenbahnzuge. Dies wurde auf Grund der Unfallstatistik der preußisch-hessischen Staatsbahnen in den beiden an sich hierfür keineswegs günstigen Jahren 1900 und 1901 durch folgende humorvolle Angabe beleuchtet: Wer zur Zeit der Thronbesteigung des ersten preußischen Königs 1701 einen Eisenbahnzug bestiegen und in ihm bis heute unaufhörlich 1200 km täglich zurückgelegt hätte, würde jetzt die Wahrscheinlichkeit haben, wenigstens verletzt zu werden. Wer aber durchaus sich sein Lebenslicht durch einen Eisenbahnunfall ausblasen lassen wolle, der hätte schon zu Zeiten des Kaisers Augustus in den Zug steigen müssen und hätte jetzt noch 300 Jahre zu fahren, ehe er sein Ziel erreichte.

Mit diesen Ausführungen, die die Heiterkeit Sr Majestät und der übrigen Zuhörer erregten, schloß Redner. Der Kaiser dankte den beiden Vortragenden, deren Ausführungen er mit größter Aufmerksamkeit gefolgt war, ließ sich die Einzelheiten der vorgeführten Modelle ausführlich und unter lebhaftester Anteilnahme erklären und verweilte noch lange im anregendsten Gespräch unter der Versammlung. Erst nach 11 Uhr verabschiedete sich Se Majestät von dem Hausherrn und dessen Gemahlin. Die Gesellschaft hatte sich inzwischen in zwanglosem Gespräch bewegt, während ein reich besetztes Büffet Erfrischungen bot. v. M.

— **Ständige Tarifkommission.** In der am 6. und 7. d. M. in Berlin abgehaltenen 79. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefaßt worden:

Angenommen wurden die Anträge auf: 1. Abgabe von Niederschriften der ständigen Tarifkommission und der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen an Korporationen; 2. Einführung allgemeiner Tarifvorschriften für Privatgüterwagen; 3. Änderung der Kontrollvorschriften für Ausfuhrgüter nach Binnenstationen; 4. Änderung der Frachtberechnung für Eilgut verschiedener Tarifklassen, das auf einen Frachtbrief aufgeliefert wird: 5. Aufnahme von Montagewagen für elektrische Bahnen unter die Bestimmungen für Fahrzeuge; 6. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichnis der Kesselwagengüter und zwar: Acetonrückläufe, Chlorcalciumlauge und Klärmittel, die bei der Verarbeitung von Kalirohsalzen gewonnen werden; 7. Aufnahme von Kunstbaumwolle in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 8. Änderung der Position „Papiere" des Spezialtarifs I durch Aufnahme von Papierhülsen; 9. Ergänzung der Position „Reis" des Spezialtarifs I durch Aufnahme von Reisflocken; 10. Klarstellung der Tarifierung von Gold- und Silberleisten; 11. Änderung der Güterklassifikation hinsichtlich der verschiedenen Arten von Fußbodenbelagmasse; 12. Aufnahme von Braunkohlenbitumen in die Position „Asphalt" des Spezialtarifs II; 13. Versetzung von Eisenchlorür in den Spezialtarif II; 14. Ergänzung der Position „Lumpen" des Spezialtarifs III durch Aufnahme von Lumpenabfällen, Schrenzlumpen und abgenutzten Weberlitzen (die bisherige Position „Lumpenabfälle und Schrenzlumpen" des Spezialtarifs III fällt weg); 15. Klarstellung der Position „Panoramen" des Spezialtarifs III hinsichtlich der Frachtberechnung für Rundgemälde; 16. Aufnahme von Salz und Seifensiederunterlaugen in den Spezialtarif III; 17. Beförderung von Motorzweirädern als Reisegepäck.

Abgelehnt wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme von Holzstoffpapier zum Bekleben von Strohpackpappen in den Spezialtarif I; 2. Änderung der Bestimmungen über die Berechnung der Beförderungspreise für Leichen; 3. Änderung der Vorschriften über Fahrpreisermäßigungen für Schulfahrten.

Einem Unterausschuß überwiesen wurden die Anträge auf Festsetzung besonderer Lieferfristen für Schnellzuggut und auf Aufnahme von Bestimmungen über die Beförderung von Expreßgut in den Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Von der Tagesordnung abgesetzt wurden die Anträge auf: 1. Ergänzung der Zusatzbestimmung IV zu § 58 der Verkehrsordnung (Verpackung von Einstreupulver zu Düngezwecken); 2. Aufnahme von chromhaltigen Laugen in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; 3. Aufnahme von Maniokaknollen in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 4. Aufnahme von un-

gereinigtem Abstoßfett in den Spezialtarif II; 5. Aufnahme von schwarzem, zur Klärung nicht geeignetem Abstoßfett in den Spezialtarif III.

Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bedürfen zu ihrer Durchführung der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

— **Zur Feier des 25 jährigen Bestehens der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen** und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten fand am 6. d. M. im großen Saale des Hotels „Kaiserhof" in Berlin ein Festmahl statt, zu welchem die Königliche Eisenbahndirektion Berlin im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten eingeladen hatte. An diesem nahmen teil von der preußischen Staatsregierung der Minister der öffentlichen Arbeiten Budde, Unterstaatssekretär Fleck und mehrere vortragende Räte des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, vom Reichseisenbahnamt der Präsident Dr Schulz, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Kraefft und Geheimer Regierungsrat Behrendt, von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen der Vorsitzende, Eisenbahndirektionspräsident Kranold, und die Vertreter der der ständigen Tarifkommission angehörenden deutschen Eisenbahnen sowie auch die Präsidenten der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und der Gotthardbahn als Vertreter der schweizerischen Eisenbahnen, vom Ausschusse der Verkehrsinteressenten die Vertreter der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie Deutschlands. Ferner waren von ehemaligen Mitgliedern der ständigen Tarifkommission erschienen: Staatsminister v. Thielen, der ehemalige Generaldirektor der Sächsischen Staatseisenbahnen v. d. Planitz u. a.

Die Reihe der Toaste bei dem Festmahl eröffnete Staatsminister v. Thielen durch ein begeistert aufgenommenes Hoch auf den Kaiser als Hort des Friedens und Förderer der wirtschaftlichen Interessen und des Verkehrs, an dessen Ausgestaltung die ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten durch ihre 25 jährige Tätigkeit einen großen Anteil hätten. Von der preußischen Staatsregierung begrüßte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Festteilnehmer und hob die verdienstvolle Tätigkeit der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten in bezug auf die Fortentwicklung der deutschen Eisenbahntarife, insbesondere der einheitlichen Güterklassifikation auf den deutschen Eisenbahnen hervor. Von dem Vorsitzenden der ständigen Tarifkommission, Eisenbahndirektionspräsidenten Kranold, dem Vorsitzenden des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, Geheimen Kommerzienrat Frentzel, und anderen Herren wurde auf das einmütige Zusammenwirken der Vertreter der Eisenbahnen und der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie in bezug auf die weitere Ausgestaltung der deutschen Eisenbahntarife hingewiesen. Neben diesen ernsten Reden erhielt die Tätigkeit der ständigen Tarifkommission und des Verkehrsausschusses noch eine humoristische Beleuchtung, indem der Generaldirektor der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, Geheimer Oberregierungsrat Roth, aus den gemeinschaftlichen Verhandlungen der ständigen Tarifkommission und des Verkehrsausschusses einige Redeblüten zum besten gab, die bei den Festteilnehmern allgemeine Heiterkeit hervorriefen. Im weiteren Verlaufe des Festmahls wurden noch verschiedene Glückwunschschreiben und -Telegramme von ehemaligen Mitgliedern der ständigen Tarifkommission und des Verkehrsausschusses verlesen. Nach Aufhebung der Tafel blieben die Festteilnehmer noch längere Zeit in zwangloser Unterhaltung beisammen. Das Fest nahm einen in jeder Beziehung würdigen, harmonischen Verlauf und wird den Teilnehmern stets in angenehmer Erinnerung bleiben.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Dezember 1902 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen — 15 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 7 bei Personenzügen), 27 Entgleisungen in Stationen (davon 10 bei Personenzügen), 4 Zusammenstöße auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 21 Zusammenstöße in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 6 Reisende, 15 Bahnbedienstete und 1 Postbeamter verletzt.

— **Der Etat der Reichseisenbahnverwaltung** gelangte am 10. und 11. d. M. in der Budgetkommission des Reichstags zur Verhandlung. Der Berichterstatter, Dr Paasche, entwickelte zunächst in großen Zügen seine allgemeinen etatsrechtlichen Bedenken gegen die bisherige Art der Aufstellung des Etats für die einmaligen Ausgaben. Er erkannte an, daß die Eisenbahnverwaltung seinen von ihm schon früher geäußerten Bedenken gegenüber diesmal die Forderung sehr knapp und dem wirklichen Bedarf entsprechend aufgestellt habe. Er hoffe aber, daß man, wie es im einzelnen Falle schon geschehen sei, in Zukunft lieber erst eine Summe zur Aufstellung und Vorbereitung des Entwurfs fordern solle, um dann auf Grund der endgültig festgestellten Linien und Baupläne an den Reichstag mit Forderungen heranzutreten. Nur so könne das Ausgabebewilligungsrecht des Reichstags gewahrt werden. Diesen Forderungen stellte der Regierungsvertreter, Geheimerat Glöckner, verschiedene Bedenken entgegen unter Hinweis darauf, daß die Schwierigkeiten bei der generellen Aufstellung des Entwurfs nicht immer übersehen werden können, daß auch vielfach die bewilligten Gelder durch Lieferungsaufträge bereits festgelegt seien, wenn auch ihre Ausgabe nicht in den Übersichten erscheine, daß ja auch die bewilligten Kredite nur flüssig gemacht werden, wenn sie wirklich gebraucht werden, und dergl. mehr. In der Kommission fand die Anregung des Berichterstatters fast allseitig Zustimmung. Namentlich die Vertreter aus Elsaß-Lothringen, Abgg. Riff und Hauß, erklärten sich grundsätzlich damit einverstanden, und Dr Müller-Sagan nannte in voller Zustimmung zu den Ausführungen des Abg. Dr Paasche die jetzige Art der Etataufstellung eine Pauschalwirtschaft, die von einer geordneten Finanzkontrolle durch den Reichstag noch weit entfernt sei. Der Abg. Riff wies als Beispiel auf den Bahnhof Mülhausen hin, für den eine erste Rate von 1 600 000 ℳ bereits 1898 bewilligt wurde, während jetzt im Jahre 1903 noch nicht einmal diese Summe ausgegeben ist, aber trotzdem für 1900 und 1901 zwei weitere Raten von je 500 000 ℳ eingefordert seien. Aber in Mülhausen wisse man noch garnicht einmal, wo der Personenbahnhof hingebaut werde, und er bat um Auskunft darüber. Hier stellte sich nun heraus, daß die Eisenbahnverwaltung an der Verzögerung weniger schuld sei, als die Gemeindeverwaltung, die jetzt in ihrer sozialistischen Zusammensetzung noch viel weniger geneigt zu sein scheine, den Plan zu fördern. Im allgemeinen darf man annehmen, daß die Eisenbahnverwaltung dem vom Berichterstatter geäußerten Wunsche in Zukunft mehr als bisher Folge leisten wird. Von den einzelnen Titeln der einmaligen Ausgaben wurden nur die ersten sechs glatt bewilligt. Beim letzten, der für die Fertigstellung der elektrischen Lichtanlage auf dem Bahnhof Straßburg 145 000 ℳ fordert, kam es zu einer ziemlich lebhaften Auseinandersetzung über die neulich auf dem Bahnhof in die Luft geflogene Mischgasanstalt, wobei der Abg. Riff nachdrücklich verlangte, man solle ein solches gefährliches Unternehmen nicht mitten auf den Personenbahnhof setzen und dadurch außergewöhnlich große Gefahren für Leben und Gesundheit der Reisenden heraufbeschwören. Geheimerat Sarre führte zwar den Nachweis, daß nicht durch eine besondere Eigenschaft des Acetylens, sondern durch das Ausströmen des Gases in einen geschlossenen Raum die Explosion erfolgt sei, wie sie bei jeder anderen Gasanstalt erfolgen könne, und daß man deswegen, weil der Fall bisher ohne Beispiel dastehe, keinen Anlaß habe, den Bau der Gasanstalt an anderer Stelle in Aussicht zu nehmen. Es wurde jedoch von verschiedenen Seiten der direkte Wunsch ausgesprochen, diese gefährliche Anstalt außerhalb Straßburgs wieder zu erbauen, und schließlich wurde eine dahingehende Resolution einstimmig angenommen. Eine kurze Erörterung über die Beleuchtung der Eisenbahnwagen, wobei der Wunsch nach baldiger Einführung der Elektrizität mehrfach ausgesprochen wurde, führte zu dem Ergebnis, daß auch die Eisenbahnverwaltung den Wunsch anerkannte, aber auf die Schwierigkeiten und die Unsicherheit dieser Beleuchtung hinwies.

Eine Erörterung entspann sich über die Frage, ob die Reichseisenbahnen Saar- oder Ruhrkohlen verwenden sollen, und über die elektrische Beleuchtung. Auf Anfragen aus dem Kreise der Kommission wurde regierungsseitig erwidert, daß die Lokomotiven so stark angelegt seien, daß die Leistung für elektrisches Licht dabei garnicht ins Gewicht falle. Die Ruhrkohlen seien eingehend geprüft, sie kämen nicht billiger als die Saarkohlen im Betriebe. Geheimerat Glöckner nannte die Verwendung von Ruhrkohle sogar unwirtschaftlich, für die Saarkohle bezahle die preußische Eisenbahn denselben Preis wie die Reichseisenbahnverwaltung. Abg. Müller-Fulda wünscht zu wissen, warum nicht die Güterwagen mit Vorrichtungen für Selbstentladung versehen werden und ob es sich nicht empfehle, nach Art der Amerikaner tragfähigere Wagen einzustellen. Abg. Dr Paasche wies darauf hin, daß in Amerika Güterwagen von weit höherem Gewicht als bei uns in Gebrauch sind, die durch Selbstentladung leicht entleert werden können. Abg. Singer empfahl, in Amerika Studien zu machen, da die Eisenbahnverwaltung von Amerika viel lernen könne. Abg. Dr Müller-Sagan tadelte die Schwerfälligkeit gewisser untergeordneter Organe, die sich technischen Fortschritten, z. B. auch der Verwendung der Schreibmaschine, widersetzten. Geheimerat Sarre versichert, daß die Verwaltung fortgesetzt bemüht sei, die Betriebsmittel zu verbessern. Die preußische Eisenbahnverwaltung habe dauernd einen Techniker in Amerika, der über Fortschritte berichte. Aber nicht alles, was als Fortschritt in Amerika gelte, sei lobenswert. Geheimerat Glöckner sagte zu, daß Schreibmaschinen künftig mehr verwendet werden sollten als seither.

Der ordentliche Etat wurde ohne Abstriche bewilligt. Im außerordentlichen Etat wurde Titel 1, fünfte Rate, zum Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Metz nach Chateau-Salins

mit 1 000 000 *M.* bewilligt. Vom nächsten Titel, letzte Rate zur Herstellung einer im Unterbau zweigleisigen Nebenbahn von Fentsch nach Deutsch-Oth nebst einer Verbindungskurve bei Rüssingen mit der Strecke Deutsch-Oth-Redingen, wurden 280 000 *M.* abgesetzt und nur 1 000 000 *M.* bewilligt. Abg. Hauß (Els.) sprach bei dieser Gelegenheit sein Bedauern darüber aus, daß Elsaß gegenüber Lothringen in bezug auf Eisenbahnbauten zurückstehen müsse, was Geheimerat Glöckner bestritt. Bewilligt wurden ferner die Forderungen zur Erweiterung des Bahnhofes Colmar, zur Fortsetzung der schmalspurigen Nebenbahn Lützelburg-Pfalzburg bis Trulingen und zum zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Hagendingen-Rombach sowie zur Erweiterung des Bahnhofes Hagendingen. Beim Titel 6, dritte Rate zur Herstellung eines Rangierbahnhofes bei Pflürchingen, und zu dessen Verbindung mit den Bahnhöfen Uckingen und Ebingen wurden 300 000 *M.* gestrichen. Beim Titel 8, dritte Rate zur Umgestaltung der Bahnanlagen bei Metz, 3 200 000 *M.*, beantragt Abg. Hauß, 1 000 000 *M.* abzusetzen, zog aber auf Anraten des Geheimerats Glöckner seinen Antrag zurück. Die letzten Titel zum Bau einer zweigleisigen Bahn von Metz über Vigy nach Anzelingen zur Verlegung der Bahnstrecke Straßburg-Mitte Rhein bei Kehl, zum weiteren Ausbau verschiedener Stationen der Wilhelm-Luxemburgbahn, zum Bau von Mietwohnungen und zum Erwerb von Bauplätzen für solche Wohnungen und zur Ausführung genauer Vorarbeiten für die Herstellung von Bahnverbindungen zwischen Dammerkirch, Pfetterhausen und der schweizerischen Grenze sowie zwischen Schlettstadt und Sundhausen wurden unverändert bewilligt. Damit war der Eisenbahnetat erledigt.

— **Der preußische Eisenbahnetat** wurde am 10. d. M. in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses beraten. Zu Beginn der Sitzung nahm Staatsminister Budde das Wort zu folgenden Ausführungen: Das Jahr 1901 hat seit 1891 den ungünstigsten Wirtschaftsabschluß, 1902 war im ersten Halbjahr ein noch weiterer Rückgang zu verzeichnen. Dann seit Juli 1902 trat eine kleine Besserung ein, die Mehreinnahme gegen 1901 betrug bis jetzt 22 600 000 *M.* Ob dies zwar von Dauer ist, ist noch zweifelhaft. Gegen den Etatsansatz von 1901 werden die endgültigen Ergebnisse für 1902 jedenfalls um mehrere Millionen zurückbleiben. Bei Aufstellung des Etats 1903 ging man davon aus, nach den Grundsätzen zu handeln, die für jedes große industrielle Geschäft maßgebend sind. Man solle daher nicht an unrichtiger Stelle sparen und namentlich für die Erhöhung der Betriebssicherheit sorgen. Das Bedürfnis nach Verbesserungen ist im Lande ein außerordentlich großes, doch mußte mit Rücksicht auf die Finanzlage manches zurückgestellt werden. Die Ausfälle durch Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarten dürften an 2 000 000 *M.* betragen. Eine wesentliche Steigerung des Personenverkehrs hat infolge der Tarifvergünstigung nicht stattgefunden. Es werden Versuche gemacht werden, zweiachsige Wagen für Kohlentransporte von 20 t Tragfähigkeit einzuführen. Die sogenannten amerikanischen Wagen mit 40 t und mehr Tragkraft passen nicht für deutsche Verhältnisse. Mit schwerem Oberbau sind bis jetzt 5800 km ausgerüstet. Die Schnellzuglinien sollen sämtlich innerhalb der nächsten fünf Jahre mit schwerem Oberbau versehen werden, die Umbauzeit wird also um fünf Jahre gekürzt. Die Umbaukosten der noch übrigen Schnellzuglinien betragen 90 000 000 *M.* Im ganzen sind 579 000 000 *M.* erforderlich, um die geplanten 19 200 km mit schwerem Oberbau auszubauen. Der neue Blattstoß bei den schweren Schienen hat sich bewährt. Die Spiritusglühlicht-Beleuchtung hat weitere Anwendung gefunden. Der Mehrverbrauch an Spiritus beträgt 1 400 000 l. Ein elektrischer Bahnbetrieb wird zur Zeit zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Gr.-Lichterfelde (Ost) eingerichtet, und erwartet man davon günstige Ergebnisse. Die Eröffnung soll im Mai d. J. erfolgen. Bezüglich der Streckensicherheit werden jetzt die Streckenwärterbuden durch Fernsprecher mit einander verbunden. Die Betriebsunfälle haben sich erheblich vermindert.

Auf verschiedene Anfragen antwortete der Minister, er werde dafür sorgen, daß in allen Landesteilen genügende Mengen von Güterwagen vorhanden seien. Die Versuche mit selbsttätiger Kupplung sollen fortgesetzt werden. Wolle man alle Kupplungen selbsttätig machen, so würde dies eine Ausgabe von 150 000 000 *M.* ausmachen. Die Einführung durchgehender Bremsen bei Güterzügen sei wohl zu empfehlen, aber sehr kostspielig. Ob eine Herabsetzung der Personentarife in nächster Zeit möglich wäre, sei unwahrscheinlich. Man wolle sich Mühe geben, die Preise herabzusetzen und die Tarife mehr zu vereinfachen. Hierauf gelangte der Eisenbahnstreik in Holland zur Sprache. Der Minister erklärte, bei uns seien ähnliche Vorgänge wenig wahrscheinlich, da hier Eisenbahnbeamte für sozialdemokratische Eisenbahnerverbände nicht tätig sein dürfen. Im übrigen brauche man keine Angst zu haben, die meisten Vereinigungen ständen unter verständiger Leitung; breche wirklich ein Streik aus, so sei man auch gerüstet. Bei der Besprechung der Bautätigkeit erklärte der Minister, die Schuld an dem späten Beginn mancher Bauten liege darin, daß das Enteignungsverfahren Schwierigkeiten verursacht habe. Im allgemeinen habe die Bautätigkeit Fortschritte gemacht. 1895 seien im Etat 73 700 000 *M.* für Neubauten gefordert worden, heute werden 173 000 000 *M.* gebraucht. Auch über die Frage des Baus von Wasserstraßen äußerte sich der Minister. Wir werden über einzelne Ausführungen seiner Rede noch eingehendere Mitteilung machen.

— **Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.** In der am 7. d. M. abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung waren von 8400 Aktien 4587 vertreten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats teilte dessen Empfehlung zur Annahme des Antrages auf Verstaatlichung der Bahn mit, worauf der Vorsitzende der Direktion noch weitere Mitteilungen machte und den Wortlaut des Vertragsentwurfs zum Übergang der Bahn in den Besitz des preußischen Staates verlas. Die darauf erfolgende Abstimmung ergab, daß für Annahme des Angebots von 19 Aktionären 4520 Stimmen zum Nennbetrage von 2 260 000 *M.* abgegeben wurden, für 66 Stimmen zum Nennbetrag von 33 000 *M.* mit Nein gestimmt wurde und ein Aktionär sich der Abstimmung enthielt. Hiernach ist die Annahme des Angebots erfolgt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in $5\frac{1}{2}$ Arbeitstagen 91 396 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 617 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 88 278 und auf den Arbeitstag 14 713 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 6 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 1904 und im ganzen 3118 Doppelwagen oder 3,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt am 7. d. M. 17 409 Wagen, an welchem Tage diejenige des Vorjahres um 2187 Doppelwagen überholt wurde.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 23. bis 31. Januar d. J. 25 438 und vom 1. bis 7. d. M. 13 384 Doppelwagen zu 10 t. Nach dem Dortmunder Hafen kamen in derselben Zeit 72 bezw. 45 Doppelwagen mit Kohlen und 1 bezw. 3 Doppelwagen mit anderen Gütern beladen zum Versand.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 14 960 offene Wagen gegen 13 633 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 1327 oder 9,7 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Verstaatlichung der Ermstalbahn.** Die am 30. Januar d. J unter der Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Stadtschultheiß a. D. Seubert, in Urach abgehaltene außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ermstalbahngesellschaft hat einstimmig beschlossen, dem mit der königlichen Staatseisenbahnverwaltung vereinbarten vorläufigen Übereinkommen über die Verstaatlichung der Ermstalbahn auf 1. April 1904 die Zustimmung zu erteilen und den Aufsichtsrat zu ermächtigen, einen endgültigen Vertrag abzuschließen. Die Zustimmung der Aktionäre erfolgte auf Antrag des Vorstandes und Aufsichtsrats, obgleich die Bedingungen der Verstaatlichung den Aktionären manche Enttäuschung bereiteten. Das vorliegende Übereinkommen konnte übrigens nur dadurch erzielt werden, daß die Uracher Interessenten (Stadt und Amt Urach usw.) einen angemessenen Beitrag zu dem für die Bahn zu zahlenden Kaufpreis übernommen haben.

— **Neue Bestimmungen über das Submissionswesen in Württemberg.** Das Regierungsblatt veröffentlicht neue, vom 1. April d. J. ab gültige Bestimmungen der Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten, des Innern und der Finanzen über das Submissionswesen. Der württembergische Staatsanzeiger begleitet die Veröffentlichung mit folgenden Bemerkungen, womit eine Frage zum Abschluß gelangt, welche die gewerblichen Kreise seit Jahren tief bewegt, auch zu zahlreichen Erörterungen in der Ständeversammlung Anlaß gegeben hat.

„Bisher hatten nur die Ministerien des Innern und der Finanzen gemeinschaftliche Bestimmungen über das Submissionswesen veröffentlicht, während für das Verkehrsdepartement gesonderte und nicht allgemein zugängliche Grundsätze bestanden. Jetzt hat sich auch diese bedeutendste staatliche Betriebsverwaltung dem gemeinsamen Vorgehen angeschlossen. Können hiernach die Gewerbetreibenden bei der Submission der staatlichen Verwaltungen überall mit der Geltung derselben Verwaltungsgrundsätze rechnen, so wird es als ein weiterer Vorzug begrüßt werden, daß die allgemeinen Grundsätze, die bisher in ‚Bestimmungen' und ‚Bedingungen' auseinandergelegt waren, jetzt in eine einheitliche Bearbeitung zusammengefaßt sind, welche die Orientierung erleichtert.

Sachlich halten die neuen Bestimmungen an den Grundlagen, auf denen das staatliche Vergebungswesen bisher geruht hat, fest. Die weitgehenden Forderungen, die namentlich aus Handwerkerkreisen heraus erhoben wurden, insbesondere die Forderung, daß alle Arbeiten und Lieferungen, welche sich handwerksmäßig ausführen lassen, unter Ausschluß von Großindustrie und Handel nur an Handwerker und zwar an solche Handwerker, die den Meistertitel führen dürfen, vergeben werden sollen, daß das organisierte Handwerk bei den Vergebungen bevorzugt werde, die Forderung des Zuschlags nach dem Mittelpreisverfahren anstatt nach dem freien Ermessen der vergebenden Behörde, sind — im Einklang mit der Kundgebung der Abgeordnetenkammer — ebenso abgelehnt worden, wie die Forderungen einer Streikklausel, durch welche bei Ausständen und Aussperrungen die Lieferfrist um die Dauer des Ausstandes oder der Sperre verlängert werden soll. Gleichwohl bringen die Bestimmungen eine Reihe bedeutsamer Neuerungen.

Im Mittelpunkt dieser Neuerungen stehen diejenigen Bestimmungen, welche darauf abzielen, das ungesunde Unterbieten, den schlimmsten Schaden des Submissionswesens, nach Möglichkeit zu erschweren. Zu diesem Zweck werden die Behörden ermächtigt, engere Vergebungen ohne öffentliche Ausschreiben und ganz freihändige Vergebungen in erheblich weiterem Umfang, als dies bisher möglich war, vorzunehmen. Insbesondere soll von der freihändigen Vergebung von Gegenständen im Betrag bis zu 1000 ℳ. nur dann abgesehen werden, wenn von ihr nach den vorliegenden tatsächlichen Verhältnissen die Erlangung einer guten, rechtzeitigen und preiswürdigen Arbeit oder Lieferung nicht erwartet werden kann, und es soll bei ihr unter einer Mehrzahl tüchtiger Unternehmer und Lieferanten in geeigneter Weise abgewechselt werden. Innerhalb des öffentlichen Submissionsverfahrens wird die Entgegennahme von Angeboten mit selbständiger Preisstellung, welche mehr als das Prozentverfahren zur Kalkulation nötigt, ausdrücklich empfohlen. Schlechthin ausgeschlossen von dem Zuschlag werden Nachgebote, ferner solche Angebote, welche eine in offenbarem Mißverhältnis zu der Arbeit oder Lieferung stehende Preisforderung enthalten, endlich Angebote, welche, ohne bestimmte Preisforderungen zu stellen, sich darauf beschränken, die anderen Angebote zu unterbieten. Schärfer als bisher ist hervorgehoben, daß das niedrigste Angebot keineswegs ausschließlich, vielmehr nur dann zu berücksichtigen sei, wenn es unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Umstände als das annehmbarste zu erachten ist. Im Zusammenhang damit steht die Vorschrift, daß die Behörde die Verhältnisse der Bewerber, die für den Zuschlag in erster Linie in Betracht kommen, genauer zu erforschen, sich also nicht mit Vermögens- und Fähigkeitszeugnissen zu begnügen habe.

Eine andere Reihe der neu eingefügten Bestimmungen bezweckt die Verbesserung der Verhältnisse der Lohnarbeiter durch Einflußnahme auf den Arbeitsvertrag. Es wird nämlich die Berücksichtigung der Angebote solcher Unternehmer verboten, in deren Betrieben eine über das übliche Maß erheblich hinausgehende Arbeitszeit eingehalten wird oder die Löhne hinter den in dem Erwerbszweig sonst üblichen Durchschnittslöhnen erheblich zurückstehen. Zu diesem Zweck wird der vergebenden Behörde das Recht vorbehalten, von den Bewerbern nähere Angaben über die Lohnverhältnisse und die in ihren Betrieben herrschende Arbeitszeit zu verlangen, weiter aber bestimmt, daß der mit dem Zuschlag bedachte Unternehmer an die von ihm angegebenen Arbeitslöhne und Arbeitszeiten gebunden sei. Soweit, wie im Buchdruckergewerbe, Tarifgemeinschaften oder ähnliche Vereinbarungen zwischen den Verbänden der Arbeitgeber und Arbeiter bestehen, sollen die von diesen Verbänden festgestellten Arbeitsbedingungen für den Submissionsvertrag maßgebend sein. Endlich gehört in diesen Zusammenhang eine Bestimmung, welche der Verwaltung das Recht einräumt, in allen Fällen, wo der Unternehmer seinen Verbindlichkeiten gegenüber den von ihm beschäftigten Hilfskräften nicht nachkommt, Zahlungen für Rechnung des Unternehmers unmittelbar an diese Hilfskräfte zu leisten. Alle diese zunächst auf einem sozialen Gedanken beruhenden Vorschriften werden sich, weil sie es dem Unternehmer erschweren, durch Druck auf die Löhne und ungebührliche Ausdehnung der Arbeitszeit ihre Unterangebote auszugleichen, als wirksame Mittel erweisen, illoyale Preisunterbietungen fernzuhalten.

Zahlreiche Einzelbestimmungen, deren Aufzählung wir uns versagen müssen, sind gegeben, um die Grundlagen der Submissionen möglichst klar zu stellen und die rasche und glatte Abwicklung der aus den Vergebungen hervorgehenden Rechtsverhältnisse zu sichern. Neu ist u. a. der Satz, daß bei der Wahl des Zeitpunktes für die Vergebung und bei der Bestimmung für die Lieferungsfristen soweit als möglich darauf Bedacht zu nehmen ist, daß die Gewerbetreibenden die Arbeiten ganz oder teilweise während der geschäftsstillen Zeit ausführen können. Eine andere Bestimmung, welche die vergebende Behörde ermächtigt, bei der Aufstellung von Voranschlägen und Preisberechnungen und vor der Erteilung des Zuschlags Sachverständige heranzuziehen, ermöglicht der Verwaltung überall da, wo ihre eigene Erfahrung nicht ausreicht, die sachkundige Abwicklung des Submissionsgeschäfts. Die Notwendigkeit der Sicherstellung durch die Unternehmer ist weitgehend eingeschränkt worden.

Die Erwartung wird begründet sein, daß die neuen staatlichen Submissionsvorschriften eine wesentliche Besserung der bisher so vielfach beklagten Übelstände anbahnen werden. Erfüllen wird sich freilich diese Erwartung nur dann, wenn die staatlichen Vollzugsorgane sich an die ihnen von den Ministerien erteilten Weisungen auch wirklich halten und wenn die Gewerbetreibenden ihre Angebote auf verständige Berechnungen gründen werden."

— **Berlins Personenverkehr.** Die Personenbeförderung im Jahre 1902 auf der Stadtbahn, den Kleinbahnen und Omnibuslinien Berlins ist gegen das Jahr 1901 um 33 554 587 gestiegen, d. h. es sind 91 929 Personen täglich mehr befördert worden. Im ganzen wurden 532 957 411 Personen befördert gegen 499 402 894 im Jahre 1901. Durch die Stadt- und Ringbahn einschließlich der Grunewaldbahn wurden 91 718 439 (im Vorjahre 88 629 802) Personen befördert. Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn benutzten 18 800 000 Personen. Die gesamten Straßenbahnlinien einschließlich der nach den Vororten Berlins führenden beförderten rund 343 775 000 (+ 14 338 000) und die sämtlichen Omnibuslinien 157 714 789 (— 2 984 080) Personen.

Österreich.

— **Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn.** Am 6. d. M. fand eine außerordentliche Generalverammlung der Böhmischen Nordbahn statt, in welcher das Übereinkommen mit der Staatsverwaltung betreffend Aufnahme einer Prioritätenanleihe von 15 000 000 ℳ. zur Verhandlung gelangte. Nach dem Inhalt des Übereinkommens ist die neue Anleihe bestimmt a) zur Tilgung der schwebenden Schuld, b) zur Aufbringung des Erfordernisses für Herstellung der Lokalbahnen Nixdorf-Sebnitz und Zwickau-Gabel, c) zur Vorsorge für den Bedarf künftiger Investitionen. Das Anlehen ist mit 3,5 % verzinslich und bis Ende 1950 rückzahlbar; es ist hypothekarisch auf den österreichischen Eisenbahnbucheinlagen der Gesellschaft sichergestellt, und zwar unmittelbar nach der im Jahre 1882 aufgenommenen Goldanleihe. Auf den seit 1882 gebauten Linien und auf den neu zu bauenden Lokalbahnen ist es an erster Stelle eingetragen. Die Eintragung erfolgt mit der Maßgabe, daß dem von der Gesellschaft zwecks Konvertierung der 1882er Anleihe auszugebenden, mit höchstens 3,5 % verzinslichen Prioritätsanlehen im Höchstbetrage von 41 000 000 ℳ. die gleiche Rangordnung mit dem vorgedachten Anlehen vorbehalten werden soll.

Das Prioritätsanlehen kann nach Wahl der Gesellschaft sogleich ganz oder in Teilbeträgen nach Bedarf begeben werden. Insoweit das Prioritätsanlehen zur Deckung der Herstellungskosten für Lokalbahnen bestimmt ist, wird es konzessionsbezw. gesetzmäßige Gebührenbefreiung genießen. Längstens im Jahre 1940 ist ein Tilgungsplan für die Aktien der staatlichen Genehmigung vorzulegen und für die Sicherung der Tilgung entsprechende Vorsorge zu treffen. Die Gesellschaft ist vom 1. Januar 1913 an berechtigt, auch eine größere Anzahl von Schuldverschreibungen zur Verlosung oder die ganze Anleihe auf vorausgegangene Kündigung zur Rückzahlung zu bringen. Die Gesellschaft wird ermächtigt, 6667 Stück neuer Aktien zu 300 Kr. auszugeben zur Stärkung der Mittel für künftige Investitionen. Die neuen Aktien sollen den bisherigen Aktien in allem gleichgestellt werden. Der Kurs für die Ausgabe der Aktien unterliegt der staatlichen Genehmigung. Eine Gebührenbegünstigung wird den neuen Aktien nicht zukommen.

Das Investitionsprogramm im Betrage von ungefähr 1 300 000 Kr. ist binnen fünf Jahren auszuführen, und wird überdies die Gesellschaft nicht nur die für die Linien Nixdorf-Reichsgrenze-Sebnitz und Zwickau-Gabel zu bewirkende Anschaffung von 4 Lokomotiven, 22 Personenwagen, 6 Dienstwagen und 16 Güterwagen, sondern auch die Ergänzung des Fahrparks für die bestehenden Linien durch Neubeschaffung von 4 Lokomotiven nebst Tender, ferner von 6 Personenwagen sowie 2 Dienstwagen, schließlich von 4 zweiachsigen Postwagen durch sofortige Bestellung dieser Fahrbetriebsmittel sicherstellen und binnen drei Jahren durchführen.

Den künftig an die gesellschaftlichen Linien anschließenden Lokalbahnen sind dieselben Zugeständnisse betreffs des Baumaterialtransportes einzuräumen, wie solche im Artikel IX, Punkt 3, Absatz 1 und 4 des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 rücksichtlich der Staatsbahnverwaltung vorgesehen sind. In betreff des Stationsdienstes (in den Anschlußstationen) und des

Entgeltes hierfür entscheidet mangels einer Vereinbarung das Eisenbahnministerium mit der Maßgabe, daß die tatsächlich erwachsenden Mehrkosten zu vergüten sind. Diese Bestimmungen finden jedoch auf in Wettbewerb stehende Unternehmungen keine Anwendung.

Das vorstehende Übereinkommen wurde von der Generalversammlung einstimmig genehmigt und die Verwaltung ermächtigt, nach ministerieller Genehmigung die entsprechenden Verfügungen zu treffen und die Prioritätsanleihe zu begeben.

— **Südbahnprioritäten.** Das Stuttgarter Schutzkomitee der 3 prozentigen Südbahnprioritäten versendet ein Rundschreiben, in welchem ausgeführt wird, daß der nun von der Gesellschaft vorgelegte neue Tilgungsplan die Verlosung für die nächsten zehn Jahre auf je 2000 Stück und auch für die drei folgenden Jahre auf eine unter der normalen Verlosung bleibende Zahl beschränkt, sodaß die Inhaber während dieser langen Zeit der Verlosungsaussicht fast ganz beraubt würden und auch ihre Sicherheit durch den Tilgungsrückstand von mehr als 300 000 Stücken bedeutend beeinträchtigt würde. Es werde allerdings in Aussicht gestellt, diese dann von 1917 an durch 40 jährige verstärkte Verlosungen mit einem Mehraufwand an Zinsen und Abzahlungsraten von 6 500 000 Fr. jährlich zu tilgen, und die Hoffnung ausgesprochen, dem durch steigende Reinerträgnisse gerecht werden zu können. Allein angesichts des drohenden Wettbewerbs der neuen Staatsbahnlinie nach Triest, welcher sich durch Verkehrsentziehungen fühlbar machen werde, seien die ausgesprochenen Hoffnungen viel zu unsicher, um daraufhin gewisse Rechte preiszugeben. Denn wenn sich erstere nicht bewähren, wäre die Lage im Jahre 1917 im Hinblick auf die obenerwähnten großen Rückstände und die um 14 Jahre verringerte Konzessionsdauer nicht allein für die Gesellschaft, sondern auch für die Gläubiger eine noch viel kritischere als heute. Dem Umstande, daß die 3 prozentigen Obligationen den Vorrang vor den 4 prozentigen und daß darum letztere in erster Linie die erforderlichen Opfer zu bringen haben, habe die Südbahn keine Rechnung tragen wollen, sondern suche auch heute noch die 4 prozentigen in durchaus ungerechter Weise zu begünstigen. Unter diesen Umständen konnten auch die neulichen Verhandlungen, welche die Vertreter der Südbahn mit den Vertretern des Stuttgarter Komitees geführt haben, die Ausgleichung der Gegensätze nicht bewirken, und werde dieses Komitee, sobald die Pläne der Südbahn bei dem Handelsgericht eingereicht sind, die österreichischen Gerichte anrufen, zuvor aber eindringliche Vorstellungen bei der Oberaufsichtsbehörde der Gesellschaft, den Ministerien der Finanzen und der Eisenbahnen gegen den Plan der Gesellschaft erheben. Das Stuttgarter Komitee stehe noch immer auf dem Standpunkte, daß eine wirkliche Gesundung des Unternehmens nur dann möglich sei, wenn man ihm neue Kapitalien ohne weitere Vermehrung der Schulden, das heißt durch Ausgabe von Prioritätsaktien verschafft.

Das Komitee der Wiener Südbahnaktionäre hat an den Generaldirektor der Südbahn eine Zuschrift gerichtet, in welcher sich dasselbe bereit erklärt, die Goldwährung der 3 prozentigen Prioritäten unter folgenden Bedingungen anzuerkennen: Die Verlosung von 260 000 Stück 3 prozentiger Obligationen unterbleibt während 15 Jahren. Für die Tilgung der 3 prozentigen Obligationen ist ein 67 Jahre währender gleichmäßiger Tilgungsplan nach der derzeit geltenden Tilgungsmethode zu 3 % mit 2 Fr. Abzug für den Jahrescoupon anzuwenden. Die aus der Tilgungserleichterung sich ergebenden Überschüsse sind zu verwenden: a) für Investitionen im jährlichen Höchstausmaße von 6 000 000 Kr. im Laufe der nächsten 15 Jahre. Es dürfen in keinem Falle einschließlich dieser 6 000 000 Kr. mehr als 10 % der Roheinnahmen der Gesellschaft — laut Bilanz des vorhergehenden Jahres berechnet — für Investitionen verwendet werden; b) der Rest der Überschüsse wird zu einem Drittel als Rücklage für die Zeit von 1955 bis 1969 erlegt, wogegen zwei Drittel dieser Überschüsse, wie auch alle sonstigen Betriebsüberschüsse des Unternehmens zur freien Verfügung für die Gesellschaft verbleiben. Für die 5 prozentigen Silberprioritäten gilt von nun an rechtmäßig die Silberwährung, oder sie sind mit 4 % in Gold zu verzinsen und mit 400 Fr. in Gold zurückzuzahlen.

— **Die Fleimstalbahn.** Sowohl bezüglich der Linie Neumarkt-Predazzo, als auch bezüglich der Linie Lavis-Molina-Moena sind die Vorarbeiten und Verhandlungen soweit gediehen, daß die Konzessionsgesuche der Regierung alsbald zur Entscheidung vorgelegt werden können. Der Trienter Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 28. Januar d. J. den vom Magistrat ausgearbeiteten Finanzierungsplan genehmigt, welcher die Kosten der ganzen Linie mit 8 745 000 Kr. beziffert, wovon auf die Strecke Molina-Moena 2 745 000 Kr. entfallen. Von diesem Betrage will die Generalgemeinde Fleims 2 450 000 Kr. aufbringen, die restlichen 295 000 Kr., welche die Instandsetzung des elektrischen Betriebes betreffen, sollen von der Gesellschaft der noch zu errichtenden elektrischen Kraftstation am Sarca übernommen werden. Die für die Linie Lavis-Molina erforderlichen 6 000 000 Kr. sollen wie folgt gedeckt werden: 2 000 000 Kr. durch Stammaktien, 2 400 000 Kr. durch ein 4,25 prozentiges, in 50 Jahren zu tilgendes Anlehen bei der Trienter Sparkasse, 1 000 000 Kr. durch Prioritätsaktien Lit. A zu 4 %, 600 000 Kr. durch Prioritätsaktien Lit. B zu 3 %, und zwar werden sämtliche Aktien Lit. A und 300 000 Kr. Lit. B von der Banca Cooperativa, die restlichen 300 000 Kr. Lit. B von der Banca Cattolica Trentina übernommen. Die Stadt Trient übernimmt die Zinsengarantie für die gesamten 4 000 000 Kr., will auch die Kosten der Linie Molina-Moena vorschußweise bestreiten und schließlich allfällige Mehrkosten des Baues in Stammaktien übernehmen. Der Stadtmagistrat Trient hat auch bereits die erforderlichen Vorarbeiten ausgeschrieben, und wurden diese vom Gemeinderate um den Betrag von 850 Kr. für 1 km einer Wiener Bauunternehmerfirma übertragen.

— **Der neue österreichische Levantetarif.** Für die Einführung des neuen österreichischen Levantetarifs sind alle Voreinleitungen getroffen. In dieser Beziehung sind insbesondere die Ergebnisse einer in Triest abgehaltenen Besprechung mit Genugtuung zu begrüßen, in welcher über die von dem Lloyd an die Bahnen gestellte Forderung der Vergütung von Platzspesen für die Verbringung der Güter von Bahn zu Schiff beraten worden war. Von dieser Forderung hat der Lloyd infolge Vermittlung des Eisenbahnministeriums schließlich zunächst für die Dauer eines Jahres Abstand genommen. Die am 28. Januar d. J. in Wien zwischen den beteiligten Bahnen und dem Lloyd abgehaltene Beratung über die Einbeziehung von solchen ausländischen Hafenplätzen in den neuen Levantetarif, welche bisher garnicht oder nur rücksichtlich einzelner österreichischer Stationen oder Artikel einbezogen waren, führte dazu, daß der neue Tarif von allen aufzunehmenden österreichischen Stationen nach den Häfen Salonichi, Konstantinopel, Dedeagatsch, Pyräus, Smyrna, Syra, Burgas, Varna, Galatz-Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter), überdies aber nach der Mehrzahl der in den deutschen Levantetarif einbezogenen Hafenplätze Geltung haben solle.

— **Ein gefährdeter Eisenbahnzug.** Am 4. d. M. ging auf der Brennerbahn zwischen Schelleberg und dem letzten Tunnel eine Lawine in dem Augenblicke nieder, als gerade ein Zug vorbeifuhr. Die Schneemassen stürzten auf die beiden letzten Wagen und drangen zum Schrecken der Reisenden durch Türen und Fenster in die Wagen ein. Zum Glück blieben diese auf dem Gleis, so daß die Lokomotive sie aus dem Schnee wieder herausziehen konnte.

Ungarn.

— **Kartierungsfrachtsätze im Verkehr von Ungarn nach Wien.** Wie bekannt, sind die bisherigen Tarife zwischen Ungarn und Wien von der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gekündigt und treten am 1. März d. J. außer Kraft. Wenngleich es bisher nicht gelungen ist, ein neues Übereinkommen über die Regelung der Verkehrsbeziehungen zu treffen, was zur Folge hat, daß künftighin die normalen Tarife unter Zusammenstoß der beiderseitigen lokalen Frachtsätze gebildet werden, haben die ungarischen Staatsbahnen behufs Verbilligung der Frachtsätze den Antrag gestellt, die beiderseitigen Lokalfrachtsätze je um eine halbe Abfertigungsgebühr zu kürzen; dieser Antrag wurde jedoch von der Staatsbahngesellschaft nicht angenommen; gleichwohl wurden mit Genehmigung des Handelsministers bis auf weiteres die ungarischen Streckensätze gekürzt in die direkten Tarife eingerechnet. Da jedoch die neuen Tarife besonders in den dem Wettbewerb der Schiffahrt ausgesetzten Relationen eine so bedeutende Erhöhung erfahren hätten, daß eine auch die österreichischen Linien schädigende Abnahme des Bahnverkehrs zu befürchten stand, so wurde zwischen den ungarischen Staatsbahnen und der Österreichisch-ungarischen Staatsbahngesellschaft vereinbart, gleichzeitig mit den neuen offiziellen Tarifen sogenannte Kartierungsfrachtsätze einzuführen, welche gegen die heutigen Frachtsätze nur unbedeutende, den Verkehr kaum nachteilig beeinflussende Erhöhungen aufweisen. Die neuen Tarife wurden bereits den beiderseitigen Ministerien zur Genehmigung vorgelegt.

Die geringen Erhöhungen der Kartierungsfrachtsätze gegen die jetzigen Frachtsätze wurden, wie verlautet, dadurch ermöglicht, daß die ungarischen Staatsbahnen die Beträge, um welche die Staatseisenbahngesellschaft ihre Anteile erhöhen wollte und welche im Tarife für Getreide und Mehl 10 Heller für 100 kg betragen, zum Teil zu Lasten ihrer Anteile übernahmen.

— **Ungarische Investitionsanleihe.** Die Vorarbeiten für die ungarische Investitionsvorlage nähern sich dem Abschluß

Bekanntlich hat der ungarische Finanzminister anfänglich eine Anleihe von 200 000 000 Kr. für Investitionszwecke in Aussicht genommen. Die Verhandlungen unter den Ressortministern über die Verwendung der Investitionen auf den verschiedenen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens führten zu dem Ergebnis, daß die Investitionen den vom Finanzminister in Aussicht genommenen Betrag von 200 000 000 Kr. um ein Beträchtliches übersteigen werden. Dementsprechend wird auch die Investitionsanleihe in einem höheren Betrage aufgenommen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** In aller Stille ist in der Kommission der Kredite der französischen Abgeordnetenkammer wieder einmal über den Rückkauf der West- und Südbahn verhandelt worden, welcher vor zwei Jahren ohne weiteres Ergebnis von der Kammer beschlossen war. Nach der Berichterstattung durch den Abg. Klotz beschloß die Kommission einstimmig, die Regierung zur Sache zu hören.

— **Eisenbahnverbindungen zwischen Bordeaux, Lyon und Mitteleuropa.** Im Anschluß an die in Nr 89 Jahrg. 1902 d. Ztg. gemachte Mitteilung über die Schaffung von regelmäßigen direkten Zügen zwischen Bordeaux und Clermont-Ferrand entnehmen wir der „Revue commerciale, coloniale et vinicole", daß die ursprüngliche Denkschrift, die nur eine einzige Eisenbahngesellschaft betraf, eine größere Ausdehnung angenommen hat und nunmehr die Verbindungen zwischen dem Südosten, dem Osten Frankreichs und dem mittleren Europa umfaßt; sie ist in ihrer jetzigen Form noch von einer Anzahl Handelskammern, wie Toulouse, Belfort, Colmar, Straßburg, Lausanne, Genf, und von einer größeren Anzahl von Gemeinden unterzeichnet und stellt an die Regierung die Forderung, ihren Einfluß auf die Eisenbahngesellschaften geltend zu machen zur Schaffung von notwendigen Verbindungen mit dem Hafen von Bordeaux. Es sollen zwischen Bordeaux, Clermont-Ferrand und Lyon schnellere, direkte und mit modernem Material ausgestattete Züge eingerichtet werden, die mit den Schnellzügen von Lyon nach Genf, Mailand, Belfort und Straßburg in Verbindung zu setzen wären; außerdem wird eine Beschleunigung der Gütertransporte zwischen dem Südosten, der Mitte und dem Osten Frankreichs gefordert. Bei den jetzigen Verbindungen braucht man beispielsweise 14 Stunden 15 Minuten, um von Lyon nach Bordeaux über Limoges zu gelangen, und noch schlechter ist die Verbindung von Grenoble z. B. nach Châteauroux (Departement Indre), wo man 518 km in 17 Stunden 20 Minuten, d. h. 30 km in der Stunde, zurücklegt. Der Anstoß zu dieser Denkschrift geht von Bordeaux aus, wo seit einiger Zeit ein Geschäftsstillstand eingetreten ist, der die Stadt in ihren Lebensinteressen bedroht. Die Denkschrift führt u. a. aus: Im Jahre 1901 hat sich der Seetransport in Bordeaux um 151 416 t verringert, während er in Dünkirchen um 88 353 t, in Havre um 283 560 t stieg. Für 1902 ist noch ein Herabgehen von 13 % unter die Ziffern des Jahres 1901 wahrscheinlich. Bordeaux braucht wegen seiner Lage fern vom Mittelpunkt Frankreichs eine Stütze im Hinterland, und aus Mangel daran hat es einen großen Teil seines Handels verloren, den es nur durch schnellere Verbindungen mit Lyon und Mitteleuropa wiedergewinnen könnte. Der Freihafen von Bordeaux und alle geplanten Verbesserungen nutzen nichts, wenn der Ein- und Ausfuhrhandel keinen Abfluß durch Eisenbahnen findet, wie es in England und besonders in Deutschland, z. B. auf den Linien Hamburg-Stettin-Danzig, bei denjenigen von Königsberg, Breslau oder Bremen-Leipzig usw. der Fall sei. (Wir übersetzen hier wörtlich. Gemeint sind vermutlich die Verbindungen dieser Orte mit dem Hinterlande und mit Berlin insbesondere. Die Schriftl.) Die Denkschrift nimmt sich außerdem noch der Interessen aller der Gegenden an, die in Handelsverbindungen mit der Mitte und dem Südosten Frankreichs stehen, außerdem der zahlreichen Flußstädte der Auvergne und der Pyrenäen usw. Der Simplondurchstich gäbe auch neuen Anlaß zur Verdopplung der Anstrengungen in dieser Sache.

— **Das Fahrmaterial der französischen Eisenbahnen.** Die französische Südbahngesellschaft hatte die im Parlament vom Abg. Bourrat vorgebrachte Klage, daß sie für die großen Manöver bei Toulouse zum Truppentransport nicht genügend Material gestellt habe, in einem Schreiben an den Minister der öffentlichen Arbeiten als unberechtigt bezeichnet. Daraufhin hat Abg. Bourrat, der eifrigste Verfechter der Verstaatlichung, an den Minister eine Interpellation über die allgemeine Mangelhaftigkeit des rollenden Materials der französischen Eisenbahnen gerichtet und eine Untersuchung verlangt, ob die in dieser Beziehung von den Gesellschaften gegebenen Zahlen genau seien. Schon wiederholt ist in früheren Jahren bei der Erörterung dieses Themas im französischen Parlament darauf hingewiesen worden, daß die deutschen Eisenbahnen mit Material viel besser versehen seien; so wurde schon vor zwei Jahren angeführt, daß die deutschen Eisenbahnen über 16 000 Lokomotiven besitzen, die französischen kaum 10 000, daß das Alter der deutschen Lokomotiven und Wagen durchschnittlich viel geringer sei usw.

— **Verspätungen von Fahrpostsendungen in Frankreich.** Schon seit Jahren sind in Frankreich, auch im Parlament, Klagen über die störenden Verspätungen der Fahrpostsendungen laut geworden. Jetzt sollen dagegen sogar aus dem Auslande Schritte getan werden; der schweizerische Handels- und Industrieverein will nach schweizerischen Blättern die dortige Postverwaltung ersuchen, die Sache bei der französischen Verwaltung vorzubringen und diese womöglich zu veranlassen, eine gesetzliche Gewähr, wenn auch gegen besondere Vergütung, für die Regelmäßigkeit der Poststückbeförderung und -Bestellung zu schaffen.

— **Pariser Stadtbahn.** Im Juli des Ausstellungsjahres 1900 wurde die erste, mitten durch die Stadt gehende Linie des „Métropolitain" eröffnet. Der großartige Plan zum Ausbau eines neuen, größtenteils unterirdischen Pariser Verkehrsnetzes sah als nächstes Ziel eine den äußeren Boulevards folgende Ringlinie vor. Von dem nördlichen, auf dem rechten Seineufer liegenden Teil derselben ist jetzt die zweite Hälfte dem Verkehr übergeben, eine Strecke von 6 km von der Place d'Anvers nach der Rue Bagnolet mit 12 Stationen. Diese große Linie Nr 2 hat ihren Ausgangspunkt an der Porte Dauphine am Bois de Boulogne und wird nach vollständiger Fertigstellung 12 km lang sein. Es bleibt nur noch ungefähr 1 km von der Rue Bagnolet bis zur Place de la Nation fertigzumachen, was in 4—6 Wochen geschehen sein soll. An der Place de la Nation trifft die äußere Linie 2 wieder mit der schon 2½ Jahre im Betrieb befindlichen inneren Linie 1 zusammen, welche von jenem Platz über den Lyoner Bahnhof, Bastille, Elyseische Felder direkt zum Stern führte, wo sie die von der Porte Dauphine kommende äußere Linie wieder kreuzt. Die Pariser Stadtbahn bildet dann zunächst eine riesige, langgestreckte Schnalle. Die zweite Hälfte der äußeren Boulevardlinie, auf dem linken Seineufer, wo größere Boden- und Bauschwierigkeiten vorliegen, wird noch längere Zeit auf sich warten lassen. Unter der Place de la Nation wird ein riesiger unterirdischer Bahnhof hergerichtet, der Hauptbahnhof des „Métropolitain", der noch nicht ganz fertig ist. Der Tunnel hat dort doppelte Breite und vier Gleise laufen auf einer Strecke von 1200 m parallel nebeneinander. In 4—6 Wochen soll dieser Bahnhof dem Verkehr übergeben werden. Auf der Boulevardlinie bis Bagnolet gehen vorerst die Züge alle 6 Minuten. Nach vollständiger Fertigstellung sollen sie schneller aufeinander folgen und es soll dann die ganze 12 km lange Strecke, Dauphine-Nation, in weniger als 40 Minuten zurückgelegt werden. Von der neueröffneten Linie Anvers-Bagnolet läuft eine 1800 m lange Strecke von der Place d'Anvers bis zur Rue de Meaux über der Erde auf Straßenhöhe oder auf Viadukten über die Nord- und Ostbahn und den Kanal von St. Martin.

— **Gleiseverdopplung zwischen Paris und Asnières.** Die Westbahngesellschaft hat dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten den Plan zur Herstellung zweier neuer Gleise, auf teilweise neuer Linie mit neuer Seinebrücke, von Paris nach Asnières vorgelegt. Zur Begründung wird angeführt, daß nicht nur jetzt schon der Verkehr im Vorort Asnières sehr lebhaft ist, sondern daß auch mit der Herstellung der Linie 3 der Stadtbahn die Bevölkerung des westlichen Weichbildes noch stark wachsen würde. So beeinflußt jetzt bereits der künftige Ausbau des „Metropolitain" auch die großen Hauptbahnlinien.

— **Die Lohnbewegung bei der Gotthardbahn.** Die jetzt vorliegende Antwort der Direktion der Gotthardbahn auf die Eingabe des Personals, das in seinen Ansprüchen auf Besoldungs- usw. Verbesserung bekanntlich von der ganzen Organisation der schweizerischen Eisenbahnangestellten kräftig unterstützt wurde, lautet entgegenkommend. Die Direktion erklärt ihre Bereitwilligkeit, sich auf den Boden zu stellen, den der Erlaß des Bundesgesetzes über die Besoldungen der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen vom 29. Juni 1900 geschaffen hat. Der wichtigste Punkt, durch welchen dieses Besoldungsgesetz sich von den bisherigen Besoldungsregeln der schweizerischen Privatbahnen unterscheidet, liegt in der Bestimmung, daß innerhalb des Rahmens der einzelnen Gehaltssätze eine Gehaltssteigerung von mindestens 300 Fr. in dreijährigen Fristen stattfinden soll. Die Gehaltsaufstellungen der schweizerischen Privatbahnen hatten als Regel zweijährige Steigerungsfristen, meist mit erheblich geringeren Beträgen als 300 Fr. Die Direktion der Gotthardbahn weist auf die bevorstehende Verstaatlichung hin, welche ihr jetzt schon die Unterstellung unter die Bundesbahnregeln in dieser Beziehung nahelege, verlangt aber anderseits, daß an sie nicht höhere An-

forderungen gestellt werden, als an die Bundesbahnen, namentlich in bezug auf Besoldungen. Die neue Gehaltsordnung für das Personal der Gotthardbahn soll schon vom 1. Januar d. J. an gelten.

— **Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport.** Zum Direktor des vorgenannten Amtes wurde vom schweizerischen Bundesrat der Bundesrichter von Lausanne Dr Johann Winkler gewählt.

— **Italienische Eisenbahnen.** Der gegenwärtig in Rom versammelte Ausschuß der italienischen Handelskammern faßte einen Beschluß, durch den die Regierung aufgefordert wird, die Verträge mit den Eisenbahngesellschaften am 30. Juni zu kündigen, da der im Jahre 1885 unternommene Versuch der Übertragung des Betriebs an Privatunternehmer sich nicht bewährt habe. Danach scheint man sich in Italien mit dem Gedanken der Übernahme des Betriebes durch den Staat mehr und mehr zu befreunden.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahnen im französischen Sudan.** Der Mangel an Wasser im Senegal hat nach dem Bericht von Mr. Bienvenu Martin eine Verzögerung in der Schienenlegung der Bahn von Kayes (bei Medina) nach dem Niger dadurch herbeigeführt, daß die in St. Louis lagernden Schienen nicht bis unmittelbar an die Werkplätze gebracht werden konnten. Doch ist die Bahn bis Kilometer 320, d. h. bis 11 km jenseits Kita im Betriebe, die Arbeiten am Unterbau schreiten schnell vorwärts, der Unterbau der Bahn ist bis Kilometer 416 fertig und man hat bereits mit den folgenden 30 km begonnen. In diesem Jahre wird die Bahn voraussichtlich bis Kilometer 500 geführt und die Gleise werden bis Kilometer 416 gelegt werden. Im Jahre 1904 hofft man den Endpunkt der Bahn, Koulikoro, bei Kilometer 563 zu erreichen und im Jahre 1905 den Betrieb bis dorthin eröffnen zu können.

— **Amerikanische Schnellbahnprojekte.** Unsere Wettbewerber jenseits des großen Wassers wollen sich anscheinend mit der zu 200 km für die Stunde veranschlagten Geschwindigkeit unserer elektrischen Zukunftsschnellbahnen nicht begnügen. Nach Berichten dortiger Blätter hat nämlich, wie wir dem „Hamb. Korr." entnehmen, ein Mr. Beecker aus Brooklyn eine elektrische Hochbahn entworfen, die mit der vierfachen Geschwindigkeit unserer D-Züge, nämlich mit 370 km in der Stunde, laufen soll. Er besitzt eine kurze elektrische Bahn bei Ottawa in Kanada und soll dort die grundlegenden Versuche gemacht haben. Seine Züge bestehen nur aus einem „Geschoßwagen", so genannt nach der ihm zur Überwindung des Luftwiderstandes gegebenen Geschoßform. Er wendet Einschienensystem an, derart, daß die aus Aluminium gebauten leichten Wagen mit zwei hintereinander liegenden Rädern auf einer Hauptschiene laufen, während jederseits zwei doppelrädrige Gestelle ihre Laufrollen von unten gegen Laufschienen pressen, um ein Entgleisen zur Unmöglichkeit zu machen und zugleich den Strom abzunehmen. Eine magnetische Bremse soll die Wagen zum Stehen bringen. Es sollen täglich 100 Züge in jeder Richtung auf der Strecke Newyork-Chicago verkehren, deren etwa 1800 km in 5 Stunden mit nur dreimaligem Aufenthalt zurückgelegt werden würden. An Abenteuerlichkeit läßt die Idee wenigstens nichts zu wünschen übrig. Man beachte, daß die angenommene Geschwindigkeit von 100 m in der Sekunde der Anfangsgeschwindigkeit einer Revolverkugel gleichkommt.

— **Bauliches von der Newyorker Untergrund-Schnellbahn.** Anknüpfend an unsere Mitteilung in Nr 95 S. 1447 Jahrg. 1902 d. Ztg. betrachten wir (nach „Eng. News" vom 2. und 23. Oktober 1902) zwei weitere Sektionen: 5a und 5b, welche von der Mitte der 41. bis zu der der 60. Straße sich erstrecken. Sie beginnen da, wo die Bahn aus der Parkavenue mit scharfer Krümmung im rechten Winkel in die 42. Straße einschwenkt, um unter ihr nach dem Broadway hinüber zu gehen und diesen dann zu verfolgen. Sie endigen nördlich von der Südwestecke des Zentralparks.

Die Bahn liegt überall unter Straßen- und Bürgersteiggelände. Nur auf der Innenseite der beiden großen Kurven mußten die Eckgrundstücke angeschnitten werden. Der Untergrund besteht aus Felsen (Glimmerschiefer), welcher durch eine im allgemeinen 1,5 bis 4,5 m starke Erdschicht bedeckt ist. Das Tunnelprofil reicht also mehr oder weniger in den Felsen hinab. Stellenweise ist die Überdeckung nicht unbeträchtlich. Doch wurde, abgesehen von den Stationen und einem kurzen Stück im Anschluß an Sektion 4, das normale viergleisige Tunnelprofil mit stählernen Rahmen, ebensolchen Stützen zwischen je zwei Gleisen und Betonkappen überall festgehalten.

Die Schwierigkeiten lagen in der Engheit der zu unterfahrenden Straßen, der Nähe zum Teil hoher Gebäude, den Unterfangungen des Hochbahnviadukts und der Aufrechterhaltung des sehr starken Straßenverkehrs einschl. desjenigen von elektrischen Straßenbahnen mit Unterleitung. Die vielen und umfangreichen Ver- und Neulegungen aller Arten von Kanälen, Röhren und Kabeln bedürfen kaum der Erwähnung.

Von den Straßen kommt besonders die 42. in Betracht, unter welcher ein großer Teil der Sektion 5a liegt. Diese Straße ist 12,2 m zwischen den Bordsteinen und 30,5 m zwischen den Baufluchten breit, während die äußere Breite des viergleisigen Bahntunnels rund 16,5 m mißt. Hier ist die Bahn dicht an die südliche Häuserreihe gelegt. Auch werden nur die beiden südlichsten Gleisbreiten im offenen, ausgesteiften Einschnitt ausgehoben und eingebaut. Der so gewonnene Tunnel wird dann bergmännisch unter dem Straßendamm für die beiden übrigen Gleise verbreitert. Dies Verfahren konnte östlich der 5. Avenue angewendet werden, wo die Tunneldecke etwa 6,7 m unter Straßenoberfläche liegt. Weiter westlich, bis zur 6. Avenue, sinkt dies Maß auf 2,1 m. Immerhin ging der Bau hier in ähnlicher Weise vor sich. Nur mußte der offene Einschnitt auf die für ein Gleis ausreichende Breite von 6,1 m eingeschränkt werden. An den hier eingebauten Tunnel wurden die drei anderen Gleisbreiten nacheinander unterirdisch umgebaut. Dabei wurden 0,61 m hohe I-Balken zur einstweiligen Aufnahme der Last eingezogen. Später wurde die Last auf die Decke des inzwischen fertiggestellten Tunnelstreifens übertragen und die I-Balken wurden weiter vorgetrieben, um darunter den dritten und dann den vierten Tunnelstreifen zu bauen.

Auf der Strecke westlich der 6. Avenue ersetzte man das Straßenpflaster durch einen auf hölzernen Langschwellen genagelten Bohlenbelag und entfernte den Boden darunter, von dem offenen Einschnitt ausgehend, wobei man den Belag nebst den Straßenbahngleisen und deren Unterleitungskanälen sowie sonstige Leitungen unterfing. Ähnlich aber noch einfacher gestaltete sich die Arbeit in Sektion 5b, wo die Bahn durchweg der Mittellinie des Broadway folgt. Hier konnte man, wie es scheint, die Bohlenfahrbahn umgehen, indem man zunächst auf der einen Seite der Straße aufschlitzte, den halben Tunnel fertig machte und dann auf der anderen Seite ebenso verfuhr. Es blieben nur die Straßenbahngleise und die verschiedenen Leitungen zu unterfangen.

Jede der beiden Sektionen hatte einmal die Manhattan-Hochbahn zu kreuzen, in der 6. Avenue bezw. der 53. Straße. Dort kamen sechs, hier zwei Viaduktstützen auf der Tunneldecke zu stehen. Die Last der Säulen wurde auf je zwei genietete, neben ihren Fuß gelegte Blechträger übertragen, deren Enden auf hölzernen, bis zur Tunnelfundamentsohle hinabreichenden Böcken ruhten. Mit dem Abteufen der Schächte für die Böcke begannen die Arbeiten. Den Schluß bildete das Aufmauern der neuen Säulenfundamente auf der Decke des inzwischen hergestellten Bahntunnels. Im einzelnen wichen die Anordnungen von einander ab, je nach der Lage des Falles.

Einen eigenartigen Sicherungsbau gab es noch auf Sektion 5b auszuführen. Die Bahn durchschneidet den kreisrunden Platz an der Südweststrecke des Zentralparks. Mitten auf dem Platz, gegenüber dem Eingang in den Park steht ein Columbusdenkmal, dessen Grundbau dem freien Profil des Tunnels zum Teil hat weichen müssen. Die Statue erhebt sich auf dem Kopf einer Säule in Höhe von 22,86 m über Gelände bezw. Grundbauoberkante. Ein Mauerklotz von 13,7 m im Quadrat bei 4,27 m Höhe bildet diesen Grundbau, in welchen der Tunnelraum von Osten her bis an den eigentlichen Säulensockel hineinreicht, während die Stufen des Denkmals den Tunnel des westlichsten Gleises überdecken. Die Tunneldecke liegt etwa 1,8 m unter den Stufen, die Tunnelsohle 2 m unter der Unterkante des Denkmalgrundbaues.

Es wurde nun zunächst unmittelbar westlich der lichten Tunnelflucht ein 1,83 m weiter, 2,13 m hoher Stollen dicht unter der Denkmalsohle hindurchgetrieben. Dieser Stollen wurde sodann voll ausgemauert, als seitlicher Abschluß des unteren Tunnelteils. Endlich wurden unter die übergreifenden Denkmalstufen, nach Ausbruch des hindernden Mauerwerks, Blechträger untergebracht und auf Holzböcke, die bis zur Tunnelsohle hinabreichten, gelagert. Nun konnte der Bau ungehindert fertiggestellt werden.

Die Arbeitsmaschinen auf den Sektionen 5a und 5b werden mit Preßluft von Zentralen aus betrieben.

Bücherschau.

— **Handbuch der elektrischen Eisenbahnen** in vier Bänden, bearbeitet von E. C. Zehme. Erster Band: Die Betriebsmittel der elektrischen Eisenbahnen. Mit 315 Abbildungen im Text und

66 lithographischen Tafeln. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag. 1903. Preis ungebunden 27 ℳ.

Wir erinnern uns des Verfassers durch seine trefflichen Beiträge zu dem in diesen Spalten mehrfach besprochenen, in dem gleichen Verlag erschienenen großangelegten Werke über die Eisenbahntechnik der Gegenwart, welches unter Mitwirkung zahlreicher Fachmänner von Blum, Berkhausen und v. Borries herausgegeben wird. Zehme hat, was er in der Eisenbahntechnik der Gegenwart darstellte, jetzt zur Grundlage eines vierbändig angelegten umfangreichen Sonderwerks gemacht, in dem er außer den in dem soeben herausgekommenen ersten Bande geschilderten Betriebsmitteln behandeln wird die Linienführung, den Oberbau und Stromzuführungen nebst Signal- und Sicherheitsvorrichtungen (Band 2), die Stromerzeugungsanlagen, Bahnhöfe, Wagen- und Lokomotivschuppen, Werkstätten (Band 3) und endlich die Vorarbeiten, Anlage, Unterhaltung, Betrieb und Wirtschaftsrechnung der elektrischen Bahnen (Band 4). Man sieht, ein ausgedehntes Programm, das im Hinblick darauf, daß der erste Band bereits über 300 Textseiten mit der oben angegebenen Zahl von Abbildungen und Tafeln stark ist, die große Summe von Arbeit und Mühe erkennen läßt, die auf das Gesamtwerk verwendet wird. Der Verfasser hat denn auch sich der Mitarbeit namhafter Fachleute versichert.

Die Entwicklung des elektrischen Bahnwesens ist bei weitem noch nicht abgeschlossen. Sie befindet sich vielmehr noch in mehr oder weniger vorgeschrittenen Anfängen, insoweit der elektrische Betrieb der Hauptbahnen in Betracht kommt, oder vielmehr derjenigen Bahnen im allgemeinen, die nicht Straßenbahnen sind. Bei letzteren nur läßt sich von einem gewissen Abschluß sprechen. In stürmischer Entwicklung begriffen sind die elektrischen Stadtbahnen großer Städte, denen die Vorortbahnen naturgemäß folgen werden, ferner diejenigen Bahnen, die die Amerikaner als interurbane Bahnen bezeichnen, von denen wir in der bekannten Städtebahn Düsseldorf-Crefeld ein schönes Beispiel besitzen, von Sonderanlagen, wie Bergbahnen und dergl., abgesehen. Im elektrischen Betrieb von Hauptbahnen werden jetzt Anfänge gemacht, wo die Beschaffung der Kohle für die Dampflokomotiven schwierig oder besonders kostspielig und die Ausnutzung von Wasserkräften an die Hand gegeben ist, wie in Italien, der Schweiz, insbesondere aber auch in Schweden und Norwegen, wo man nach den Vorgängen in Italien jetzt an die Umwandlung der Hauptbahnen nach einheitlichem Gesamtplan denkt. In den Anfängen liegt dagegen noch der elektrische Schnellverkehr der Hauptbahnen und wird sich auch nur auf eine sehr allmähliche Entwicklung gefaßt machen können, da es sich hier um die teuersten und dabei am wenigsten einträglichen Unternehmungen handelt, die wohl zweckmäßig so behandelt werden, daß sie großen bestehenden Verbänden eingegliedert werden, die sie allerdings wohl noch weiter zu befruchten vermögen.

Nach dieser Sachlage ist die Schwierigkeit der vom Verfasser unternommenen Arbeit im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu verkennen. Sie erstreckt sich daher auch nicht auf das elektrische Bahnwesen im ganzen Umfang. So z. B. ist eine Behandlung elektrischer Hauptbahnen noch nicht gegeben. Wer die Schwierigkeiten kennen gelernt hat, aus vorhandener Literatur, zumal sie auch nur in den Großstädten zu haben ist, und aus umständlichem Schriftwechsel und örtlichen Besichtigungen sich den Stoff und die nötige Belehrung zusammensuchen zu müssen, erkennt willig an, welch großes Verdienst darin liegt, das Bestehende zu sammeln, zu ordnen und unter Ausscheidung des minder Wichtigeren oder Überlebten und unter Hervorkehrung der bisher gewonnenen Gesichtspunkte für die Fachgenossen übersichtlich zusammenzustellen. Der Verfasser hat aber in diesem Sinne das elektrische Bahnwesen als ein für sich zu betrachtendes Ganzes zur Darstellung gebracht: denn, wenngleich der Dampfbetrieb in wichtigen baulichen Gruppen mit dem elektrischen Betrieb enge verwandt ist, so sind doch die Formen unter der Verschiedenheit der Betriebsweise in vielen Einzelheiten andersartig geworden.

Die unter den vorstehenden Gesichtspunkten zustande gekommene Arbeit ist des lebhaftesten Dankes aller sicher, die an der Fortentwicklung des elektrischen Bahnwesens arbeiten oder sich dazu vorbereiten. Was den vorliegenden ersten Band betrifft, so gibt er vorab eine erschöpfende Darstellung des Fahrzeugs elektrischer Bahnen an sich — der Triebwagen und Lokomotiven — mit allen besonderen Einrichtungen außer dem motorischen Teil, welch letzterer — Motoren, Triebwerk, Regeln und Anlassen der Motoren, Schaltvorrichtungen und Leitungen — wieder in eingehender Weise besonders behandelt ist, einschließlich der Speicher. Der theoretische Teil ist in ausreichender Ausführlichkeit und vollständig behandelt, sodaß es der Zuhilfenahme besonderer Lehrbücher zum Verständnis nicht bedarf.

Besondere Erwähnung und Anerkennung verdient, daß der Verfasser auf eine verständige Verdeutschung der vielen elektrotechnischen Ausdrücke Bedacht genommen hat, die unter dem Schein falscher Wissenschaftlichkeit das Verständnis unnötig erschweren. Er sagt Reihenschaltung für Serienschaltung, Selbstausschalter für Automat, Stromschluß anstatt Kontakt usw.

Die Ausstattung des Werkes ist eine dem Inhalt entsprechende vornehme. Wir dürfen annehmen, daß das ausgezeichnete Werk viele Anhänger finden wird.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,693 km lange Strecke Grünstadt-Altleiningen, welche am 1. März d. J. von der Direktion der pfälzischen Eisenbahnen in Betrieb genommen werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. März d. J. wird die an der Nebenbahnstrecke Siegburg-Bergneustadt gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Station Lohmar auch für den Privattelegramm-, Gepäck-, Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Für die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist die Station Lohmar nicht eingerichtet.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Haltestelle Beraun-Závodi der Linie Beraun-Rakonitz bezw. Beraun-Dušnik wird am 15. Februar d. J. für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind **erlassen worden:**

Nr I 54 vom 4. Februar d. J. an sämtliche ordentlichen und außerordentlichen Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Dänischen Staatsbahn auf Ergänzung der Vollzugvorschriften zu dem Übereinkommen über die Erstattung von Fahrgeld (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr I 62 vom 6. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Niederschrift über die Verhandlungen des vom Güterverkehrsausschusse in der 74. Sitzung eingesetzten Unterausschusses — Berlin, den 14. November 1902 — (abgesandt am 11. Februar d. J.).

Nr II 38 vom 1. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die XVII. Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 7. Februar d. J.).

Nr II 41 vom 2. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Berichte über die Beantwortung technischer Fragen (abgesandt am 7. Februar d. J.).

Nr II 43 vom 4. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das vom Verein Deutscher Ingenieure herauszugebende Wörterbuch „Technolexikon" (abgesandt am 7. Februar d. J.).

Nr III 66 vom 2. Februar d. J. an sämtliche am Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr beteiligten Vereinsverwaltungen, betreffend das Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 7. Februar d. J.).

Nr IV 48 vom 28. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der königlich preußischen Staatseisenbahndirektionen, der elsaß-lothringischen Eisenbahnen und der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).

Die besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, wonach die in den Seehafenplätzen unter Mitwirkung der Versender zum Versande gelangenden Stückgüter mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden müssen, hat nicht, wie in der Bekanntmachung vom 22. v. M. angegeben, vom 1. d. M., sondern erst vom 1. April d. J. ab Gültigkeit.

Cassel, den 8. Februar 1903. (349)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Güterverkehr.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Tiertarif.

Die besonderen Bestimmungen zu F I c des Tarifs, betreffend die Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblut-Mutterpferde, werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. aufgehoben. An deren Stelle treten von gleichem Zeitpunkte ab anderweite, in den deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, aufgenommene Vorschriften, auf Grund deren eine Frachterhöhung eintritt.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 11. Februar 1903. (350)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Der am 1. Februar d. J. im vorbezeichneten Verbande eingeführte Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke kommt vom 1. April d. J. ab im Verkehr mit Stationen der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn wieder zur Aufhebung.

Hannover, den 12. Februar 1903. (351)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-hessischer Staatsbahn-Tiertarif.
Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.
Hanseatisch-ostdeutscher Tiertarif.
Binnen-Tiertarif der Großherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen.

Infolge Neugestaltung der Tarifbestimmungen für Zuchttiere, Rennpferde und Tiere in Stallungswagen im deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I treten in den angeführten Teilen II die besonderen Vorschriften

a) für Rennpferde in Stallungswagen nach und von dem Orte des Rennens und
b) für Vollblut-Mutterpferde und zugehörige Fohlen in Stallungswagen nach und von den Landesgestüten und Beschälstationen

einschließlich der Anmerkung am 1. April 1903 außer Kraft. Durch die Neugestaltung werden überwiegend Frachtermäßigungen, zum Teil aber auch Frachterhöhungen herbeigeführt.

Berlin, den 10. Februar 1903. (352)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 15. Februar d. J. treten zu den Gütertarifen (Heft 1) der Nachtrag 8, (Heft 2) der Nachtrag 17 und (Heft 3) der Nachtrag 3 in Kraft. Außer den durch die Ergänzungsblätter vom 1. Oktober v. J. bereits eingeführten und sonstigen veröffentlichten Tarifmaßnahmen enthalten sie die Neuaufnahme von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Hannover, Königsberg, Posen und St. Johann-Saarbrücken in den direkten Verkehr sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäß der Vorschrift unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt.

Abdrücke der Nachträge sind bei den beteiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Münster, den 10. Februar 1903. (353)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar l. J. gelangt in Ergänzung der Abteilung II des Ausnahmetarifes Nr 24 (für Bruchsteine) von Schärding nach Neuötting der Frachtsatz von 0,34 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 10. Februar 1903. (354)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im Berlin-Stettin-sächsischen Güterverkehre wird am 15. Februar 1903 im Ausnahmetarif 5a für die Beförderung von gebrannten Steinen zwischen den Stationen Riesa-Elbkai und Riesa-Hafen einerseits — Groß-Lichterfelde-Ost anderseits ein Frachtsatz von 0,42 ℳ für 100 kg eingeführt und die Station Saßnitz-Hafen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl aufgenommen. Über die Frachtsätze für Saßnitz-Hafen geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 12. Februar 1903. (355)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

An Stelle der in dem vom 1. April 1902 ab gültigen deutsch-niederländischen Vieh- etc. Tarife für die Beförderung von Pferden in gewöhnlichen Wagen sowie von Pferden in Stallungswagen zwischen der Station Magdeburg und den Stationen: Groningen, Hoogezand-Sappemeer, Leeuwarden, Winschoten und Zuidbroek der niederländischen Staatsbahn und Sneek der holländischen Bahn vorgesehenen Frachtsätze treten mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 11. Februar 1903. (356)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien u. der Türkei anderseits.

Am 1. März d. J. gelangt der Nachtrag V zum Tarif vom 1. Mai 1900 zur Einführung. Er enthält insbesondere:

1. Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife durch Einbeziehung neuer Versand- und Empfangsstationen;
2. Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition von Pflaumen in den Lagerhäusern von Zimony;
3. ermäßigte Ausnahmesätze für Alkohol, Spiritus und Weingeist;
4. einen neuen Ausnahmetarif für Gemüse von serbischen Stationen nach Berlin;
5. Berichtigungen.

Soweit in einzelnen Fällen durch Berichtigung von Druckfehlern Erhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende März d. J. Gültigkeit.

Der Nachtrag wird gegen Ende dieses Monats zu dem aufgedruckten Preise bei den beteiligten Verwaltungen käuflich zu haben sein. Über die Höhe der Frachtsätze geben die Verkehrsbureaus dieser Verwaltungen schon jetzt Auskunft.

Breslau, am 10. Februar 1903. (357)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. März l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag XIV in Kraft. Der Nachtrag enthält Änderung der besonderen Bestimmungen, Erweiterung des Klassentarifes sowie der Ausnahmetarife Nr 4 (Eisen), 14 (Papier), 21 (Sämereien), 43 (Eier), 55 (Düngemittel), neu berechnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes 33 (Rohbenzin), neue Ausnahmefrachtsätze für Mineralöle, schwere (Ausnahmetarif 62), Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre mit Kolomea und Stanislau sowie Berichtigungen. Die bisherigen Frachtsätze für Kolomea und Stanislau (Ausnahmetarife 33 und 34) gelten noch bis zum 30. April l. J. einschließlich. Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 h zu haben.

Breslau, 10. Februar 1903. (358)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1903 wird der Nachtrag VII ausgegeben, durch welchen weitere württembergische und Reichsbahnstationen in den Tarif aufgenommen werden.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 10. Februar 1903. (358a)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Holztarif Teil IV, Heft 1 vom 1. Oktober 1898.)

Ab 1. März 1903 wird die Station Maxau der großherzoglich badischen Staatseisenbahnen mit folgenden direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für Schleifholz einbezogen:

Nach	Abteilung	Von: Stationen der K. K. österr. Staatsbahnen: Admont	Eberschwang	Gröbming	Gurten	Kienberg-Gaming	Obernberg-Altheim	St. Martin	Timmelkam	Trieben	Waidhofen a. d. Ybbs	Station der K. K. priv. Südbahn-Gesellsch.: Kirchbüchl
		Frachtsätze für 100 kg in Mark										
Maxau	a	1,60	1,29	1,51	1,21	1,64	1,17	1,29	1,37	1,60	1,60	1,10
	b	1,96	1,58	1,85	1,50	2,03	1,46	1,59	1,67	1,96	1,96	1,38

Gleichzeitig wird die badische Station Karlsruhe Hafen in den Abschnitt I für Holz aus Österreich (Seite 12 des Tarifs) aufgenommen und gelten hierfür die durchwegs um 0,02 ℳ erhöhten Sätze für Karlsruhe Hauptbahnhof.

München, den 11. Februar 1903. (359)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Englisch-Deutsche Eisenbahnverbände.
Verbandsgütertarif Teil I vom 1. Dezember 1893.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird in dem Nebengebührentarif der Großen englischen Ostbahn auf Seite 54 der erste Absatz der Ziffer 6 wie folgt gefaßt:

„Bei An- oder Abfuhr der Güter nach oder von der Behausung in London innerhalb der Grenzen der City für 100 kg (angefangene 100 kg für voll gerechnet) 0,625 Fr.

Die Gebühren bei An- oder Abfuhr der Güter nach oder von der Behausung außerhalb der Grenzen der City richten sich nach dem Binnentarif der Großen englischen Ostbahn.“

Da diese Einschränkung bisher im Tarife nicht ausgedrückt ist, tritt für die An- oder Abfuhr nach oder von der Behausung außerhalb der City eine Erhöhung der Gebühr ein.

Nähere Auskunft erteilt die Direktion der Großen englischen Ostbahn in London.

Cöln, den 10. Februar 1903. (360)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. Februar 1903 wird die Station Wehrau-Klitschdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr einbezogen. Es werden die Frachtsätze der Station Siegersdorf unter Anstoß von 3 ℳ für 10 t angewendet.

Dresden, den 11. Februar 1903. (361)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Am 1. März d. J. tritt zum Heft 6 des Teils II A der Nachtrag IV in Kraft. Exemplare desselben können von unserer Drucksachenkontrolle unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 9. Februar 1903. (362)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 15. Februar d. J. tritt der Nachtrag X in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrages eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, sowie Frachtsätze für Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb nach Station Ruhrort Hafen des Direktionsbezirks Essen. Abdrücke des Nachtrags zum Preise vom 0,10 ℳ bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 8. Februar 1903. (363)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gemäß Bekanntmachung vom 3. d. M. wird die Station Lohmar am 1. März d. J. für den Güter- und Viehverkehr eröffnet. Am genannten Tage treten die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze der Station Lohmar in Kraft. Soweit im Gruppengütertarif VII, in den Gruppenwechseltarifen und im rhein.-westfäl.-oldenburgischen Tarif Entfernungen noch nicht enthalten sind, werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die um 3 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Donrath oder die um 7 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Siegburg zugrunde gelegt, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt.

Elberfeld, den 9. Februar 1903. (364)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Der im hessisch-bayerischen Gütertarife enthaltene Ausnahmetarif 14a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstraßen kommt unter den daselbst angegebenen Bedingungen mit rückwirkender Kraft auch im pfälzisch-bayerischen Verkehr, und zwar für den Verkehr von Regensburg, Schweinfurt C. B. und Stadt nach pfälzischen Stationen zur Einführung.

München, den 9. Februar 1903. (365)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1903 ab werden die Stationen Alfershausen, Bellenberg, Heising, Krottenmühl, Markt Erlbach, Seulbitz und Straß-Moos in den Tarif für den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze wird von den beteiligten Dienststellen erteilt.

München, den 9. Februar 1903. (366)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 15. d. M. wird die Station Groitzsch der Sächsischen Staatseisenbahnen in den obengenannten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 5. Februar 1903. (367)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Die in den Tiertarifen für den sächsischen Binnenverkehr sowie den Berlin-Stettin-sächsischen, norddeutsch-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, sächsisch-südwestdeutschen, rheinisch-westfälisch-sächsischen und thüringisch-hessisch-sächsischen Verkehr enthaltenen Bestimmungen über die Frachtberechnung für Rennpferde, Vollblut-Mutterpferde nebst Fohlen und Landesbeschäler, in Stallungswagen, werden Ende März 1903 aufgehoben. An ihrer Stelle werden durch den am 1. April 1903 in Kraft tretenden deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung lebender Tiere, Teil I, neue Bestimmungen eingeführt. Ferner wird vom 1. April 1903 an im sächsischen Binnenverkehre die Fracht für die vom Landstallamt angekauften Remonten bei Beförderung in Stallungswagen in Höhe von 70 % der gewöhnlichen Frachtsätze für Tiere in Stallungswagen berechnet. Mit diesen Änderungen sind geringfügige Frachterhöhungen und Erschwerungen der Beförderungsbedingungen verknüpft. Auskunft geben die Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen.

Dresden, am 12. Februar 1903. (368)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.
Eröffnung der Güteraufnahme in Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Preßburg (Pozsony), Budapest.

Wir bringen zur Kenntnis, daß die Güteraufnahme in und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Preßburg (Pozsony), Budapest (auch Donauuferbahnhof) mit 12. Februar 1903 eröffnet wird.

Wien, 11. Februar 1903. (369)
Die Direktion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarife Teil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899, Heft 2 vom 1. Juni 1899 und Heft 4 vom 1. Dezember 1898.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1903

bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden die Stationen Bern=Weißenbühl und Groß=Wabern der Gürbethalbahn in die obenbezeichneten Tarife einbezogen, und zwar rücksichtlich der Hefte 1 und 2 nur für die Artikel der Serie II, Ziffer 3 (Schnittholz).

Die direkten Frachtsätze ergeben sich im Verkehre mit Bern=Weißenbühl durch Anstoß von 2 Cts. und im Verkehre mit Groß=Wabern durch Anstoß von 3 Cts. für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Bern.

Die Stationen Bern=Weißenbühl und Groß=Wabern rangieren in die Reexpeditionsgruppe VIII.

Wien, am 5. Februar 1903. (370a)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April d. J. gelangen die Arbeiter-Rückfahrkarten für eine Anzahl Stationsverbindungen des diesseitigen Bezirks auf größere — 90 km übersteigende — Entfernungen zur Aufhebung.

Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen unser Verkehrsbureau.

Frankfurt a/M., den 7. Februar 1903. (371)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Tier- und Gütertarif, Teile I.

Am 1. April 1903 werden eingeführt:

1. ein neuer deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A, unter Aufhebung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung A, vom 1. Januar 1900 nebst Nachträgen I und II,
2. ein neuer deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, unter Aufhebung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1902,
3. ein neuer deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, unter Aufhebung des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, vom 1. Januar 1900 nebst Nachträgen I und II,
4. ein Nachtrag IV zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. Januar 1900.

Die neuen Tarife und der Nachtrag IV zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, enthalten Änderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Tier- und Güterverkehr, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs. Hierdurch werden neben einzelnen Erhöhungen der Frachtsätze für Zuchttiere, Rennpferde, Holzabfallspäne und der Nebengebühren für Zoll- und Steuergüter durchweg Vergünstigungen und Ermäßigungen herbeigeführt. Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß der Vorschrift unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Druckabzüge des neuen Tiertarifs, Teil I, können vom 15. Februar d. J. ab, Druckabzüge der übrigen neuen Tarife und des Nachtrags IV zum Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. März d. J. ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und Preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 11. Februar 1903. (372)

Namens der beteiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion Berlin.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Am 2. Januar 1903 sind zum Zwecke der privilegmäßigen Tilgung nachstehende

$4\frac{1}{2}$ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.)

ausgelost worden:

à 3000 ℳ. Nr 72 82 97 124 183 254 335 371 431 576 624 665 712 718 727 782 797 814 846 868 871 891 898 908 945 951 1022 1039 1067 1073.

à 1500 ℳ. Nr 1117 1225 1241 1262 1271 1348 1355 1432 1507 1529 1557 1574 1608 1610 1633 1639 1653 1671 1676 1683 1741 1807 1853 1901 1954 1979 2226 2240 2273 2304 2365 2399 2415 2426 2482 2491 2497 2502 2527 2584 2618 2633 2644 2650 2664 2688 2848 2865 2878 2890 2925 2937 2982 2984 2990 3002 3021 3182 3237 3243 3245 3268 3369 3383 3415 3424.

à 300 ℳ. Nr 3507 3597 3612 3623 3645 3693 3803 3814 3821 3903 3944 3955 4012 4036 4058 4065 4066 4073 4076 4086 4204 4206 4207 4212 4229 4265 4273 4284 4316 4402 4438 4445 4479 4586 4633 4635 4676 4703 4810 4920 4952 4990 5022 5073 5082 5107 5148 5190 5249 5257 5367 5401 5402 5434 5443 5539 5549 5597 5649 5656 5705 5883 5892 5918 5976 6035 6051 6071 6072 6156 6169 6193 6202 6205 6236 6243 6301 6302 6343 6347 6372 6406 6414 6527 6579 6597 6644 6664 6667 6745 6749 6783 6961 7105 7106 7109 7119 7147 7170 7209 7223 7273 7298 7359 7373 7381 7394 7444 7447 7543 7545 7587 7650 7688 7742 7788 7853 7861 7864 7896 8079 8097 8118 8145 8152 8163 8172 8219 8297 8299 8322 8405 8432 8515 8529 8578 8612 8657 8730 8746 8772 8778 9017 9035 9046 9057 9103 9105 9146 9161 9284 9288 9346 9386 9429 9527 9528 9588 9596 9602 9715 9721 9723 9732 9756 9766 9797 9865 9883 9922 9933 9943 9964 10171 10174 10176 10214 10292 10338 10356 10364 10366 10467 10489 10494 10509 10510 10524 10538 10568 10580 10583 10709 10741 10754 10800 10814 10815 10832 10867 10909 10910 10992 11014 11017 11032 11069 11095 11115 11218 11223 11310 11334 11365 11390 11415 11416 11421 11564 11589 11602 11692 11696 11707 11751 11759 11788 11791 11849 11877 11936 11961 11977 11992 11998 12013 12022 12031 12083 12103 12124 12143 12187 12232 12252 12327 12350 12398 12435 12441 12452.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr 18 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1903 ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerte unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1903 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1903 auf.

Magdeburg, den 10. Januar 1903. (373)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Verdingung von 94 350 kg Zinn und 13 200 kg Antimon in je 6 Losen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Februar 1903, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. März 1903.

Berlin, den 10. Februar 1903. (373a)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Es soll der Verkauf stattfinden von:

Eisenschienen, Laschen, Unterlagsplatten, Hakনägeln, Schraubenbolzen usw.

Submissionstermin Dienstag, 10. März, Nachmittags 2 Uhr, in unserem Zentralbureau in Utrecht, bis zu welchem Offerten einzureichen sind.

Die Bedingungen werden auf Franko-Anfrage vom erwähnten Zentralbureau (Bahndienst) gratis zugesandt.

Nähere Auskunft erteilt Ihr. Sandberg van Boelens, Sektionsingenieur in Breda.

Utrecht, den 10. Februar 1903. (374)

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen.

Verkauf von ausgemusterten Lokomotiven.

In der Zentralwerkstatt zu Zwolle sollen nach Losen getrennt öffentlich verkauft werden:

drei Lokomotiven mit vollständigen Radsätzen, Inventar,
drei Tender-Radsätze,
drei Lokomotiv-Vorderradsätze,
verschiedene Ersatzstücke nebst hölzernen Modellen usw.

Verkaufsbedingungen sowie Umschreibung der Lose werden auf portofreie Anfrage an die Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen (Maschinen- und Wagendienst) zu Utrecht unentgeltlich verabfolgt.

Die Angebote müssen bis zum 15. März 1903, Mittags 12 Uhr, an die Adresse der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen (Zentraler Dienst, 1. Abteilung) zu Utrecht eingereicht sein. (375)

9. Offene Stellen.

Vorsteher der Buchhalterei

zu möglichst baldigem Antritt gesucht.

Meldungen unter Beifügung eines Lebenslaufs und der Zeugnisse, sowie mit Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an die Direktion der Westfälischen Landes-Eisenbahngesellschaft zu Lippstadt. (376)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Februar Vorm. gemeldet.

Nr 5 — Berlin, am 14. Februar 1903. — Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	115, 193	1	Kiste	Kohle, grafitartig —	28	1	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
2	A B	2006	1	Ballen	Hemdenflanell —	50	2	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
3	A D	16	1	—	2 hölz. Bremsklötze —	12	3	Morbach	Direktion Mainz	
4	A E	—	1	Verschl.	leer —	21	4	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	A E G	2332	1	Kiste	leer —	30	5	Tetschen	Sächsische Stsb.	
6	A F	13975, 1	2	Ölfässer	leer —	83	6	Colmar	Reichsbahn	
7	A K	109	1	Korb	eis. Ringe —	82	7	Harburg U. E.	K. E.-D. Altona	
8	A M	1	1	Kiste	Schuhe u. Werkzeug	28	8	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	für Maurer.
9	A N	1	1	„	Pappkartons —	62	9	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
10	A P H	182	1	Sack	Drechslerwaren (hölzerne Säulchen)	12	10	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
11	A T	102	1	Kiste	4 l. Blechdosen —	6	11	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
12	A T	8733	7	Stück	Stahlhämmer —	36,3	12	Prostken	Ostpreuß. Südb.	
13	B	—	1	Kiste	Hausstandssachen —	39	13	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
14	B	—	1	Verschl.	Heizkocher —	143	14	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
15	B	1	1	Ballen	alte Emballage —	11	15	Duisburg	K. E.-D. Essen	
16	B C	3640	1	Stange	Rundeisen —	50	16	Regensburg	Bayerische Stsb.	
17	B C B	10	1	—	hölz. Viehgitter —	50	17	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
18	B P, C S	59	1	Pack	leere Zementsäcke —	6	18	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
19	Br 116	7256	1	—	Blechgefäß, leer —	6	19	Vietz	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
20	C B	118	1	—	Packtisch —	72	20	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
21	C L	83020	1	—	Öl- od. Sirupfaß, leer	32	21	Emden	K. E.-D. Münster	
22	C N	—	1	Bierfaß	leer —	17,5	22	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
23	C R	3812	1	Bund	2 l. Körbe —	10	23	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
24	C S W	1130, 2711, 3708, 5695, 6103, 6106	6	Fässer	leer —	156	24	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
25	C W	2867	1	Kiste	Hirschgeweihe —	27	25	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
26	D	4552	1	—	Petroleumfaß, leer —	32	26	Mannheim	Badische Stsb.	
27	D C	10	3	—	Gußteile —	33	27	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Kanalaufs.
28	D u. O L	—	1	—	Eisen —	5	28	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
29	E B	2490	1	Faß	Öl —	228	29	Kiel	K. E.-D. Altona	
30	E B	3811	1	eis. Faß	leer —	98	30	Waldshut	Badische Stsb.	
31	E B	788	1	Bund	Flacheisen, 4 m —	62	31	Saargemünd	Reichsbahn	
32	E E	1	1	Verschl.	Uhrenkasten —	30	32	Heidelberg	Badische Stsb.	
33	E G	802	1	Korb	Gußwaren —	50	33	Konstanz	„	
34	E M	3	1	—	eis. Ofentür —	5	34	Aachen	K. E.-D. Cöln	
35	F B	480 a	1	Kiste	? —	29	35	Nörten	K. E.-D. Cassel	
36	F E	123	1	eis. Kübel	gefüllt —	109	36	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
37	F H	1/3	3	Fässer	leer —	24	37	Würzburg	Bayerische Stsb.	
38	F K	299	1	Korb	Eisenrohre —	128	38	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
39	F M	—	1	Koffer	leer —	17	39	Wilm.-Fried.	K. E.-D. Berlin	
40	G	2970	1	eis. Kübel	Phosphortrichlorid —	117	40	Berlin H. u. L.	„	
41	G A	—	1	Korbfl.	gefüllt —	73	41	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
42	G B	1	1	Ölfaß	leer —	31	42	Emden	K. E.-D. Münster	
43	G B	16310	1	Pack	Schraubenzwingen —	5	43	Lauda	Badische Stsb.	
44	G B J	1532	1	Ballot	Baumwollwaren —	16	44	Straubing	Bayerische Stsb.	
45	G H	4775	1	Kiste	3 Etuis Messerbestecke	13	45	Augsburg	„	
46	G H	5437/38	2	Kisten	leer —	33	46	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
47	G M	3468	1	Faß	leer —	7	47	Neuß	K. E.-D. Cöln	
48	G M	200	1	Kiste	Käse —	15	48	Marten	K. E.-D. Essen	
49	G P	22157	1	„	Kolonialwaren —	21	49	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
50	G T B	93	1	Faß	Petroleum —	189	50	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
51	G U	405	1	Ballen	Linoleum —	280	51	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
52	G V D A	19	1	—	Kette, 6 m —	—	52	Wandsbek	Lübeck-Büchener	Dienstgut.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	G Z	15742, 15896, 15202	3	Kisten	leer —	255	53	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
54	H	582	1	Kiste	Moschusseife —	45	54	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
55	H	14	1	Sack	Bettfedern —	11,5	55	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
56	H B	1	1	Schließkorb	Frauenkleider —	17	56	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
57	H C	10826	1	Pack	Tapeten —	5,5	57	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
58	H & C	16962a	1	„	Haferkakao —	4,5	58	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
59	H D Z	I/II	2	—	Privatviehgitter —	—	59	Neustettin	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
60	H E	—	1	Faß	ansch. Heringe —	50	60	Graudenz	„	
61	H G	200	1	Korbfl.	leer —	15	61	Wesel	K. E.-D. Essen	
62	H H	162	1	Sack	Leinkuchenmehl —	100	62	Goldap	K. E.-D. Königsberg	
63	H O	11257	1	Pack	Bretter —	11	63	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
64	H R	437	1	Kiste	l. Flaschen —	19	64	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
65	H W K	—	10	—	Schraubenschlüssel —	80	65	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	1,26 m lg.
66	H W A	10524	1	Kiste	3 Büchsen Büchsenfleisch	26	66	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
67	H Z	601 u. 606	2	Säcke	Hanf —	28 u. 13	67	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
68	J*)	10	1	Sack	6 fr. Ziegenfelle —	21	68	Mülhausen N.	Reichsbahn	*) auf Blechmarke.
69	J A	I/VI	6	Pack	leere Säcke —	150	69	Lichtenberg-Fr.	K. E.-D. Berlin	
70	J G M	—	1	—	Pickel —	2	70	Bamberg	Bayerische Stsb.	
71	J H	—	2	—	Ofenteile —	7	71	Gemünden	„	
72	J H	2035	1	Kiste	Zollgut —	?	72	Woyens	K. E.-D. Altona	Zollblei Bodenb.
73	J N	4	1	Bund	25 Besen —	22	73	Guntersblum	Direktion Mainz	
74	J S & S	4153/4	2	Ballen	Bettfedern —	109	74	Osterode	K. E.-D. Königsberg	
75	J V	58	1	Pack	Nessel, roh, ungebleicht	25	75	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
76	K S & B	19649	1	Kiste	Hartgummiringe —	106	76	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
77	K U & C	2925	1	Ballen	Hopfen —	113	77	Helmbrechts	Bayerische Stsb.	
78	K W	7912	1	Kiste	2 Fl. Rumessenz —	4,5	78	Betschdorf	Reichsbahn	
79	L P	18716	1	Ballen	Tapeten —	18,5	79	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
80	M	2	1	Blechflasche	gefüllt —	28	80	Wesel	K. E.-D. Essen	
81	M S	1286	1	Kiste	Zündhölzer —	?	81	Bettingen	St. Johann-Saarbr.	
82	N	292	1	—	Kette, am Ring T 1400 kg	—	82	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
83	N, W	2 u. 5	2	—	Bindeketten —	28	83	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
84	O D	—	1	Korb	Blumenkohl —	11	84	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
85	O S	1321	1	Kiste	Kerzen —	8	85	Dresden-Neust.	Sächsische Stsb.	
86	P & B	7209	1	Ballen i. L.	Pakete mit Vieh-Nährmitteln	83	86	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
87	P G	3074	1	Ballen	ein Faß mit Flüssigkeit	60	87	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
88	P S F	—	1	Spritfaß	leer —	66	88	Karlsruhe W.	Badische Stsb.	
89	R	—	1	Stab	Stahlknüppel —	122	89	Luxemburg	Reichsbahn	
90	R	—	1	—	Eisenteil —	18	90	Wilkau	Sächsische Stsb.	m. Gewinde.
91	R M	9892	1	Kiste	Galanteriew. —	29	91	Marburg	K. E.-D. Cassel	
92	R S	21293	1	„	Zinnwaren —	21	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	R, D C, S, Θ	514, 29, 99, 50	1	Ballen	Wolle —	62	93	Hausach	Badische Stsb.	
94	S	604	1	Kiste	Zündhölzer —	34	94	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
95	S C	5743	1	„	schwarze Spitzen —	40	95	Colmar	Reichsbahn	
96	S E	—	1	„	Pflaumen —	13	96	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
97	S F	60, 1	8	Stangen	Flacheisen —	312	97	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
98	S & G	7593	1	Faß	ansch. Öl —	205	98	Gera	K. E.-D. Erfurt	
99	S K	177	1	Kiste	Lampenschirme —	23	99	Uckendorf-Watt.	K. E.-D. Essen	
100	S N	848	1	„	leer —	35	100	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
101	S S	6530	1	„	leer —	26	101	Düsseldorf-Der.	„	
102	S Z	2212, 2215	2	Säcke	Leim —	56	102	Würzburg	Bayerische Stsb.	
103	T	—	1	Faß	leer —	25	103	Rheine	K. E.-D. Münster	
104	T	1	1	alter eis. Topf	Rest rote Erde —	33	104	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
105	W	142	1	Kübel	Margarine —	29	105	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
106	V G	6457	1	Ballen	Pferdehaare —	52	106	Cöln-Ger.	„	
107	V St & Co.	1798	1	Kiste	ansch. Erzproben —	43	107	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
108	W	4826	1	Faß	Seife —	102	108	Remscheid-Vieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
109	W	651	1	Kiste	Gummidichtungen —	21	109	Naila	Bayerische Stsb.	
110	W B	418	1	—	Lager v. Weißmet. —	2	110	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
111	W & B	3023	1	Ballen	Gummiringe für Patentflaschen-Verschluß	20	111	Hagen Eil-A.	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
112	H Alt-Moabit	1	1	Sack	6 leere Säcke —	5	112	Moabit	K. E.-D. Berlin	
113	G P Amsterdam	55469	1	Ballen	ansch. Teppich —	38	113	Buschow	K. E.-D. Hannover	
114	F. M. Bär	—	1	Korbfl.	leer —	6	114	Mannheim	Badische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
115	Friedrich Bayerlein, Gapshardt	—	1	Kiste	Kleider —	12	115	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
116	St. Brh. G. Gadow	—	1	Bierfaß	leer —	26	116	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
117	Clausthal	—	1	„	leer —	33	117	Neumünster	„	
118	Ettighofer	—	1	Korbkanne	leer —	8	118	Mülhausen N.	Reichsbahn	
119	T Eulau	9	1	Sack	15 gebr. Kartoffelsäcke	17	119	Pegau	K. E.-D. Halle a/S.	
120	Josef Fliegel	—	1	Milchkanne	leer —	6	120	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
121	Germania-Br. (Kiel)	—	1	Bierfaß	leer —	8	121	Neumünster	K. E.-D. Altona	
122	Grumann & Co.	—	2	Stück	Rundeisen, je 3 m —	10	122	Hamburg B.	„	Marke: Jacob & Josef Kohn.
123	Haynau	18	1	Strohpack	2 Wiener Stühle —	10	123	Haynau	K. E.-D. Breslau	
124	Holsatia-Br. (Nortorf)	—	1	Bierfaß	leer —	10	124	Neumünster	K. E.-D. Altona	
125	Ch. Hommel	1360	1	Faß	leer —	19	125	Rothau	Reichsbahn	
126	Union (Erier)	—	1	Bierfaß	leer —	22	126	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
127	Wedh. v. d. Bergh Zwolle	—	1	Sack	25 Getreidesäcke —	18	127	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
128	—	gelb I	6	—	Rohre —	26,5	128	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
129	—	rot I	1	—	eis. Riemscheibe —	9,5	129	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	2 Teile.
130	—	5	1	Faß	leer —	7	130	Lahr	Badische Stsb.	
131	—	100	1	Bund	2 Küchenstühle —	9	131	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	braun lackiert.
132	—	650	1	—	eis. Rohr —	14,5	132	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	6,5 m lg.
133	—	3560	1	Faß	ansch. Sprit —	220	133	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
134	—	11983	1	Ballen	Leder —	76	134	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
135	—	24499/307 oder 24949	1	—	Eisenplatte —	16,25	135	Bargteheide	Lübeck-Büchener	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
136	weiß —	—	24	—	gußeis. Pumpenteile —	47	136	Coepenick	K. E.-D. Berlin	
137	grün —	—	1	—	eis. Buchse —	2,5	137	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
138	rot /	—	8	—	kl. eis. Schienen —	200	138	Hagenow L.	K. E.-D. Altona	
139	gelb X	—	6	Bund	Hufeisen —	65	139	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	à Bd. 20 Stck.
140	X X X	4001	1	Verschl.	eich. Rohrstuhl —	12	140	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
141	[illegible]	(514)	1	Kiste	Tüten und Stärke —	30	141	Damme	Oldenburgische Stsb.	
142	D (S) C	—	1	Sack	Kaffee —	50	142	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
143	—	—	1	—	Achslager m. Ölkissen	—	143	Gera	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
144	—	—	1	Ballen	Betten —	27	144	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
145	—	—	1	„	Bettfedern —	7	145	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
146	—	—	1	in Stroh	eis. Bettstelle —	27	146	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	mit Drahtmatratze.
147	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	38	147	Hagen	„	in Papier u. Stroh.
148	—	—	1	Ballen	Bindfaden —	38	148	Ließau	K. E.-D. Danzig	
149	—	—	1	Bund	3 gebr. Blechkannen, leer	2	149	Offenburg	Badische Stsb.	
150	—	—	1	Kiste	Blechlöffel —	27	150	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
151	—	—	1	Stück	Bleistiftholz —	25	151	Würzburg	„	Streckenfund.
152	—	—	1	—	eis. Brechstange —	25	152	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	*) m. Schraubenbolz.
153	—	—	1	—	Eisenteil*) —		153			
154	—	—	3	—	kief. Bretter —	—	154	Pretzier i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	3,7 m lang.
155	—	—	1	Bund	2 Bügel m. Ketten —	30	155	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
156	—	—	1	Kiste	Chokolade —	34	156	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	1	Reisekoffer	Copiermaschine —	54	157	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
158	—	—	1	Pack	6 wollene Decken —	5	158	Conz	St. Johann=Saarbr.	
159	—	—	1	Ring	Draht —	50	159	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
160	—	—	1	Bund	12 ⊐-Eisen —	36	160	Neuß	K. E.-D. Cöln	
161	—	—	1	Ring	Eisendraht —	34	161	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
162	—	—	1	—	Eisengestell —	10	162	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
163	—	—	1	Bund	2 Eisenteile —	18	163	Hoerde	K. E.-D. Essen	ansch. Flanschen.
164	—	—	1	Korb	Eisenw. (Gußstücke)	85	164	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
165	—	—	1	Säckchen	div. Eisenzeug —	8	165	Riedlingen	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
166	—	—	1	—	Fahrradverschlag —	—	166	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
167	—	—	2	Fässer	leer —	36	167	Bischofsheim	Reichsbahn	
168	—	—	1	—	Feldbahnachse —	32	168	Anklam	K. E.-D. Stettin	mit 2 Rädern.
169	—	—	1	Korb	1 leere Fischbüchse	4,5	169	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
170	—	—	1	Stück	Flachstahl —	15	170	München Zentr.	Bayerische Stsb.	seit 19. November.
171	—	—	1	Stange	Flachstahl, 6,22 m —	172	171	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
172	—	—	1	Pack	6 Fußbänkchen —	4	172	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	gelb lackiert.
173	—	—	1	—	Gasrohr —	4	173	Sagan	K. E.-D. Breslau	
174	—	—	1	—	verz. Gasrohr —	14	174	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
175	—	—	1	—	Gasrohr m. Gew. —	5	175	Mülhausen N.	Reichsbahn	0,84 m lg.
176	—	—	1	Bund	2 Gasrohre —	17	176	Fraustadt	K. E.-D. Posen	5,49 m lg.
177	—	—	1	„	3 Gasrohre —	18	177	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	5,30 m lg.
178	—	—	1	Pack	ca 20 kleine Gewichtsstücke aus Messing	1	178	Derschlag	„	
179	—	—	1	Faß	ansch. Gurken —	56	179	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
180	—	—	1	—	Gußrohr, alt —	72	180	Döbeln	Sächsische Stsb.	2 m lg.
181	—	—	1	Sack	Häcksel —	50	181	Barop	K. E.-D. Essen	Streckenfund.
182	—	—	1	—	gußeis. Heizrohr —	53	182	Tempelhof Rangbf.	K. E.-D. Berlin	1,90 m lg.
183	—	—	1	—	Herdplatte —	10	183	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
184	—	—	1	—	Holzbank —	10,5	184	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	[1]
185	—	—	1	—	Holzschwelle —	92	185	Pfaffenhofen	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
186	—	—	1	Pack in Leinen	runde Holzstäbe —	30	186	Rawitsch	K. E.-D. Posen	poliert.
187	—	—	1	Sack	grobe Holzwaren (Faßspunde)	47	187	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
188	—	—	1	Ballen	lederne Hosen und Schürzen	14	188	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
189	—	—	1	Korb	ansch. leb. Hummern	20	189	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
190	—	—	2	Brote	Hutzucker —	24	190	Hüttensteinach	K. E.-D. Erfurt	
191	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	32	191	Bingerbrück	Direktion Mainz	
192	—	—	1	„	roher Kaffee —	26,5	192	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
193	—	—	4	Bund	hölz. Kanäle —	86	193	Moabit	K. E.-D. Berlin	für elektrische Leitungen.
194	—	—	2	Stück			194			
195	—	—	1	Sack	3 Kartoffelsäcke, 7 Kohlensäcke und 3 kl. Beutel	8	195	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
196	—	—	2	—	Kesselrohre —	15	196	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	2,50 m lg.
197	—	—	2	—	Ketten 1,80 m — / 1,50 „ —	13 / 8	197	Werl	„	Dienstgut.
198	—	—	1	—	Kettenrad —	43,5	198	Tempelhof Rangbf.	K. E.-D. Berlin	mit Lager.
199	—	—	38	Stück	Kistenbretter —	230	199	Uhyst	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
200	—	—	1	Sack	2 alte Kleider, 4 Bürsten, 1 schwarzes Tuch, 2 Hemden, 1 Schürze usw.	7	200	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
201	—	—	1	Korb	Kleineisenzeug —	159	201	Neunkirchen Saar	St. Johann=Saarbr.	
202	—	—	1	Koffer	gef. —	29	202	Trier r. M.	„	
203	—	—	1	—	eis. Kohlensäure-Zylinder, leer	95	203	Essen H.	K. E.-D. Essen	
204	—	—	1	—	eis. Kurbel —	0,25	204	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	mit Holzgriff.
205	—	—	1	—	Laternenstütze —	—	205	Göschwitz	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
206	—	—	1	Säckchen	Lederschuhe mit Holzsohlen	8	206	Worms	Direktion Mainz	
207	—	—	3	Bund	rohes Leinengarn —	37	207	Langenbielau	K. E.-D. Breslau	
208	—	—	1	Säckchen	Malzschrot —	12,5	208	Eil-A. Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
209	—	—	2	Stück	Maschinenteile —	51	209	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
210	—	—	1	Faß	ansch. Öl —	181	210	Duisburg	K. E.-D. Essen	
211	—	—	1	Korbblechkanne	Petroleum —	15	211	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
212	—	—	1	—	eis. Platte —	31	212	Haltern	K. E.-D. Münster	
213	—	—	1	Reisekorb	leer, neu —	11	213	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
214	—	—	1	„	neu, leer —	4	214	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
215	—	—	1	„	leer, alt —	5	215	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
216	—	—	1	„	ansch. Kleider —	31	216	Cüstrin=V.	K. E.-D. Bromberg	
217	—	—	1	—	Rindshaut —	33	217	Leipzig Bayr. Bhf.	Sächsische Stsb.	
218	—	—	1	—	gußeis. Rohr —	12	218	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
219	—	—	8	Säcke	Rohzucker —	810	219	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
220	—	—	1	Korb	eis. Rosten —	102	220	Linden	K. E.-D. Hannover	
221	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	15	221	Hasperde	„	
222	—	—	1	Stange	Flacheisen —	5	222			
223	—	—	1	Sack	11 Säcke —	10	223	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
224	—	—	1	Pack	3 eis. Schaufeln —	3	224	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
225	—	—	4	„	Schilfrohr —	52	225	Merzdorf	K. E.-D. Breslau	
226	—	—	1	Wagen	Schlacken —	—	226	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Essen 45933.

[1] Mit eingebrannten Verzierungen.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
227	—	—	1	—	Schleifstein	—	27	227	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
228	—	—	1	Korb	neue Schrenze	—	2	228	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
229	—	—	1	Karton	Schürzen	—	—	229	Berlin Alex.-Pl.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
230	—	—	1	Sack	Schuhstifte, hölzerne		2,5	230	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
231	—	—	1	—	Schutzvorrichtung	—	6	231	Aachen	K. E.-D. Cöln	v. Mangel-masch.
232	—	—	1	Kiste	Seife usw.	—	17	232	Gemünden	Bayerische Stsb.	
233	—	—	1	Bund in Stroh	14 Sensen	—	12	233	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
234	—	—	1	Ballen	Sohlleder	—	40	234	Bottrop S.	K. E.-D. Essen	
235	—	—	5	Stäbe	Stahlknüppel	—	162	235	Luxemburg	Reichsbahn	
236	—	—	1	—	Stahlwelle	—	61	236	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
237	—	—	1	Reisekorb	1 dicker Strick	—	3	237	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	—	1	Kinderwagen	alter Strohsack	—	24	238	Endorf	Bayerische Stsb.	
239	—	—	1	—	neues Tenderachslager		—	239	Seelze	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
240	—	—	1	Verschlag	eis. Tisch	—	15	240	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
241	—	—	1	Pack	3 zusammengeklappte Tischfüße zu Serviertischen		6	241	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
242	—	—	2	—	Tischteile (alt)	—	13	242	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	Unterteil mit Tischkasten.
243	—	—	1	Bund	Torhaken	—	5	243	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
244	—	—	1	—	eis. Tür z. Masch.	—	3	244	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
245	—	—	1	—	hölz. Viehgitter	—	—	245	Düren	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
246	—	—	1	—	hölz. Viehgitter	—	52	246	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
247	—	—	1	Wagen	beladen	—	—	247	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Cöln 13385.
248	—	—	1	—	eis. Waschständer	—	2,5	248	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
249	—	—	1	Stück	hölz. Waschwanne	—	11	249	Braunschweig Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	neu.
250	—	—	1	Pack	Wäschehalter	—	4	250	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
251	—	—	1	Weidenkorb	leer	—	4	251	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
252	—	—	1	—	eis. Welle	—	142	252	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	100 cm lg.
253	—	—	1	—	Winde	—	76	253	Wesel	K. E.-D. Essen	m. Kette.
254	—	—	1	—	Flaschenzug	—	81	254			
255	—	—	1	Stange	Winkeleisen	—	23	255	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	6 m lang.
256	—	—	1	Bund	Winkeleisen	—	43,5	256			7 m lang.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 14. 18. Februar 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Vergrößerung der Ladefähigkeit der englischen Güterwagen.

Vom Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Frahm** in London.

Das bedenkliche Anwachsen der Betriebsausgaben der englischen Eisenbahnen in den letzten Jahren wird zwar in erster Linie dem Steigen der Löhne und Materialpreise zugeschrieben, auf das die Eisenbahnverwaltungen wenig Einfluß haben, doch verschließt man sich daneben nicht der Tatsache, daß durch zweckmäßige Änderungen im Betriebe manche Ausgabe erspart werden könnte. In der Zeit von 1889 bis 1899, die man in England als eine normale Entwicklungszeit im Eisenbahnwesen ansieht, weil in dieser Zeit außergewöhnliche Umstände nicht vorgelegen haben, die ein starkes Steigen der Betriebsausgaben hätten veranlassen können, ist nichtsdestoweniger ein Steigen des Betriebskoeffizienten von 52 auf 59 % zu verzeichnen. Daher ist auch trotz des gesteigerten Verkehres der Reingewinn in diesem Zeitabschnitt im Verhältnis zu den in die Eisenbahnunternehmungen gesteckten Geldsummen immer kleiner geworden. In den 10 Jahren von 1889 bis 1899 ist die Zahl der jährlich verkauften Fahrkarten um 330 000 000, die Menge der jährlich beförderten Güter um 115 000 000 t gestiegen, sodaß im Jahre 1899 gegen 1889 eine Mehreinnahme von 443 000 000 ℳ zu verzeichnen war. Trotzdem ist in dem gleichen Zeitraum die Rente von rund 4,2 auf rund 3,6 % gefallen, weil die Ausgaben noch stärker gewachsen sind als die Einnahmen. Wo das Geld im einzelnen geblieben ist, geht aus nachstehender Tabelle hervor, die wir dem „Railway Engineer" vom Februar 1902 entnehmen.

Betriebsausgaben der englischen Eisenbahnen 1889 und 1899.

Bezeichnung der einzelnen Posten	1889 ℳ	1899 ℳ	mehr ℳ
Bahnunterhaltung	131 200 000	188 000 000	56 800 000
Lokomotivkraft	210 600 000	331 400 000	120 800 000
Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel	75 000 000	98 800 000	23 800 000
Verkehrskosten	245 800 000	367 400 000	121 600 000
Allgemeinkosten	110 000 000	158 800 000	48 800 000
zusammen	772 600 000	1 144 400 000	371 800 000

Danach stehen den 443 000 000 ℳ Mehreinnahmen im Jahre 1899 rund 372 000 000 ℳ Mehrausgaben gegenüber, sodaß in diesem Jahre rund 85 % der Mehreinnahmen durch Mehrausgaben aufgezehrt worden sind. Aus der Tabelle geht auch hervor, daß von der ganzen Mehrausgabe im Jahre 1899 etwa $^2/_3$ auf Lokomotivkraft und Verkehrskosten entfallen, was einen Fingerzeig geben kann, wo vielleicht Ersparnisse gemacht werden könnten. Viel ungünstiger wird das Bild, wenn man die Jahre nach 1899 hinzunimmt, denn im Jahre 1901 war der Betriebskoeffizient 63 %, sodaß die letzten zwei Jahre eine Steigerung von 59 auf 63 % gebracht haben. Indessen darf dabei nicht verschwiegen werden, daß diese ungewöhnliche Steigerung des Betriebskoeffizienten allein schon mit den hohen Kohlenpreisen begründet werden kann und auch außerenglische Bahnen in den letzten Jahren erhebliche, und zwar teils noch größere Steigerungen des Betriebskoeffizienten zu verzeichnen haben.

Was die hohen Kosten für Lokomotivkraft und die hohen Verkehrskosten der englischen Bahnen betrifft, so ist es ja bekannt, daß in England beispielsweise wegen des Wettbewerbs unnötig viele Personenzugkilometer gefahren werden. Namentlich die großen Gesellschaften, die Endpunkte in den Industriegegenden oder deren Nähe mit regen Verkehrsbeziehungen zu London haben oder auf einen starken Ausflugverkehr landschaftlich bevorzugter Gegenden rechnen, suchen sich in der Zahl, Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Züge zu überbieten. Auch die Güterbeförderung, so vorzüglich sie zum Nutzen der Allgemeinheit eingerichtet ist, legt den einzelnen Gesellschaften manche Ausgabe auf, die bei einer einheitlichen Gestaltung des englischen Eisenbahnwesens vermieden werden könnte. Die schlimmsten Auswüchse der früheren Wettbewerbskämpfe sind zwar im Laufe der Zeit durch Verschmelzung einzelner Gesellschaften und durch gegenseitige Vereinbarungen beseitigt worden, andere Auswüchse sind aber so innig mit dem Privatbahnwesen an sich verknüpft, daß sie mit diesem stehen und fallen werden und, da das Privatbahnwesen in England ein „rühr' mich nicht

an“ ist, bestehen bleiben müssen. Es ist nicht beabsichtigt, hier im einzelnen auf die Ursachen einzugehen, die das starke Anwachsen der Betriebsausgaben der englischen Eisenbahnen bewirkt haben, sondern es soll nur ein einzelner Punkt herausgegriffen werden: die geringe Ladefähigkeit der englischen Güterwagen und das damit zusammenhängende ungünstige Verhältnis ihres Eigengewichts zur Nutzlast, das nicht nur einen unnötig großen Aufwand an Lokomotivkraft, sondern auch hohe Unterhaltungskosten verursacht.

Die englischen Güterwagen haben durchschnittlich nur eine Ladefähigkeit von 6 bis 10 t; 10 t muß im allgemeinen als die obere Grenze bezeichnet werden, da auch die Bestimmungen des Eisenbahnabrechnungshofes die größte Ladefähigkeit wegen des Durchgangsverkehrs auf dieses Maß beschränken. Eine Änderung der einschlägigen Bestimmungen steht indessen bevor. Einzelne Bahnen haben kürzlich 15 t-Wagen für den Lokalverkehr eingestellt. Auch 12 t-Wagen kommen vereinzelt für den Verkehr auf dem eigenen Bahnnetz vor, wie bei der Glasgow and South Western Bahn. Die Caledonian Bahn hat 1600 Kohlenwagen von 14 t Ladefähigkeit für den Verkehr auf ihrem eigenen Bahnnetz. Der Grund für die verhältnismäßig geringe Ladefähigkeit der englischen Güterwagen liegt zum Teil darin, daß in England die Gewohnheiten der Kleinhändler früher eine große Rolle im Eisenbahnwesen spielten und noch heute spielen. England hatte in einzelnen dicht bevölkerten Gegenden schon vor der Herstellung von Eisenbahnen einen bedeutenden Verkehr auf seinen vorzüglichen Landstraßen, dem die Eisenbahnen sich anpassen mußten. Der Kohlenhändler, der bis dahin sein Gut mit Frachtfuhrwerken erhalten hatte, erblickte anfänglich in dem Eisenbahnwagen nur einen Ersatz für das Straßenfuhrwerk und wollte womöglich seinen eigenen Wagen mit geringer Ladefähigkeit haben, um seiner Gewohnheit, nur kleine Mengen von Waren auf einmal zu bestellen, treu bleiben zu können. Das führte zunächst zu Wagen mit geringer Ladefähigkeit und sodann — da jeder Händler möglichst unabhängig von den Eisenbahnen und seinen Mitbewerbern bleiben wollte — zu der großen Zahl von Privatgüterwagen, die noch heute das englische Eisenbahnwesen kennzeichnen. Die Gewohnheit der Händler, nur kleine Mengen von Waren auf einmal zu bestellen, hat sich aber nicht nur behauptet, sondern immer mehr ausgebreitet. Daneben sind die Ansprüche an die Schnelligkeit der Beförderung fortwährend gewachsen, sodaß man sich nicht lange mit dem Sammeln der Güter zu Wagenladungen aufhalten kann. Abgesehen davon, daß die Güterwagen nur klein sind, werden sie daher auch noch schlecht ausgenutzt, vielfach ist die Ladung auf 2,5 bis 4 t zurückgegangen. Daß unter diesen Umständen in England ein großes totes Gewicht beim Güterverkehr mitgeschleppt wird, das den Reingewinn ungünstig beeinflußt, ist klar.

Die Bestrebungen zur Besserung dieses Zustandes richten sich nun, da man wegen der Kleinhändlergewohnheiten und der gesteigerten Ansprüche an die Schnelligkeit der Beförderung wenig Wandel im Stückgüterverkehr wird schaffen können, in erster Linie auf den Massengüterverkehr (Verkehr mit Kohlen, Koks, Erzen, Steinen, Kies usw.). Von dem gesamten Güterverkehr der englischen Eisenbahnen entfällt auf den Verkehr mit Massengütern etwa $^3/_4$; der Massengüterverkehr hat also für die englischen Bahnen eine große Bedeutung. Wegen der verhältnismäßig niedrigen Frachtsätze und der geringen Beförderungsweite sind indessen die Einnahmen aus dem Massengüterverkehr nicht so hoch, wie man nach seinem Umfange annehmen sollte, denn bei einem Umfange von $^3/_4$ des ganzen Güterverkehrs betragen sie nur wenig mehr als $^3/_8$ der Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr. Trotzdem wirft der Massengüterverkehr wegen seiner Stetigkeit und der einfachen Zusammensetzung und Durchführung der Züge sowie der verhältnismäßig guten Ausnutzung der Ladefähigkeit der Wagen einen guten Reingewinn ab und wird von den englischen Bahnen sehr gepflegt. Man schätzt das durchschnittliche tote Gewicht der englischen Massengüterzüge auf 40 % des Zuggewichts. Der normale Wagen für Massengüter von 8 oder 10 t Ladefähigkeit hat 39 % totes Gewicht. (Die 15 t-Kohlenwagen der preußischen Staatsbahnen haben 32 bis 35 %.) Es wird also offenbar viel Lokomotivkraft verbraucht zur Beförderung des toten Gewichts. Aber auch die Unterhaltungskosten der kleinen Wagen sind sehr hoch, da die Wagen meistens aus Holz gebaut sind und verhältnismäßig viel Material in den Zug-, Stoß- und Laufvorrichtungen führen, die am ersten Beschädigungen ausgesetzt sind.

Obgleich nun in England viele Eisenbahnbeamte davon überzeugt sind, daß man durch eine Umgestaltung der Wagen für den Massengüterverkehr den Eisenbahnbetrieb vorteilhafter einrichten könnte, und die Erfolge der Nordamerikaner mit der Einführung großer Wagen teilweise aus eigener Anschauung durchaus bekannt sind, so geht die Bewegung zu gunsten der Einführung solcher Wagen doch weniger von den Eisenbahnverwaltungen als von Interessenten, darunter auch des Wagenbaues, aus. Das hat seinen Grund darin, daß die Eisenbahnbeamten die Schwierigkeiten mehr zu würdigen wissen, die der Verwendung größerer Wagen entgegenstehen. Diese Schwierigkeiten erscheinen bei der allgemeinen Einführung von Güterwagen großer Ladefähigkeit (d. i. von 20 t oder mehr) fast unüberwindlich, bei ihrer teilweisen Einführung sind sie noch so groß, daß man sich in Eisenbahnkreisen vorläufig kein rechtes Bild von einer befriedigenden Lösung der Frage machen kann. Was daher bislang in England auf diesem Gebiete geschehen ist, muß ausschließlich als Versuch aufgefaßt werden.

Die Vorbedingung für die Verwendung großer Güterwagen und aus diesen zusammengesetzter schwerer Züge sind im allgemeinen stetige Verkehrsbeziehungen. Die Wagen können mit Vorteil nur für bestimmte Güter auf einzelnen ausgewählten Strecken oder innerhalb bestimmter Bahngebiete verkehren. Man muß zwar einzelne Leerläufe mit in den Kauf nehmen können, so großen Nutzen müssen sie abwerfen, die Beladung darf aber auch keine zu schlechte sein; denn der Reingewinn, den ein Wagen abwirft, hängt doch schließlich immer davon ab, wie viel Gut er tatsächlich in einer bestimmten Zeit befördert hat, nicht davon, wie viel er nach seiner Ladefähigkeit hätte befördern können. Ist die Beladung eine zu schlechte, so könnte man unter Umständen aus dem Regen unter die Traufe kommen und mehr totes Gewicht zu befördern haben als bei kleinen Wagen, sodaß die Einführung großer Wagen geradezu ein Fehler wäre; anderseits erscheint es auch nicht angängig, die schweren Wagen auf weite Entfernungen von Station zu Station zu schicken, um ihnen Ladung zuzuführen.

Die genannte Vorbedingung stetiger Verkehrsbeziehungen für den Massengüterverkehr ist nun in England auf einzelnen Strecken vorhanden. Nimmt man sie als gegeben an, so liegen, was zunächst die rein technische Seite der Sache betrifft, die Hauptschwierigkeiten für eine durchgreifende Vergrößerung der englischen Güterwagen — etwa nach amerikanischem Vorbild — weniger auf der freien Strecke der Eisenbahnen, als auf den Endpunkten der Verkehrsbeziehungen und auf denjenigen Zwischenstationen, wo eine Änderung der Zusammensetzung der Züge erfolgen muß. Auf der freien Strecke glaubt man — allerdings nur, wenn die Achsbelastung höchstens auf 12,5 t vergrößert wird — nur einzelne eiserne Brücken verstärken zu müssen, im übrigen hält man die Anlagen der freien Strecke zur Überleitung schwerer Züge für hinreichend sicher. Die Endbahnhöfe und einzelne Zwischenbahnhöfe dagegen, auf denen die schweren Züge zusammengestellt oder aufgelöst werden oder ihre Zusammensetzung ändern und Wagen den Ladestellen zugeführt oder entnommen werden, oder auf Anschlußgleise industrieller Werke gelangen, bieten die größten Schwierigkeiten. Hier sind es die mit den großen Wagen auszuführenden Rangierbewegungen, die zu überschreitenden Drehscheiben und Wiegevorrichtungen, die etwa vorhandenen Aufzüge, die in den Gleisen vorkom-

menden scharfen Bögen und die Anlagen und Ladeeinrichtungen der Anschlußinhaber und Dockbesitzer, die den Verkehr mit den großen Wagen erschweren würden. Beim Rangieren würde man voraussichtlich auf die Benutzung der Schwerkraft verzichten müssen, wegen der Gefahr beim Ablaufen der schweren Wagen, und damit eine Betriebsart aufgeben müssen, die sich in England namentlich auf den Zechenbahnhöfen außerordentlich bewährt hat. Die gegen früher zwar in der Abnahme begriffenen, aber immer noch sehr häufig vorkommenden Drehscheiben der englischen Bahnen genügen nur für die Überführung von Wagen mit kleinen Radständen und liegen meistens so dicht zusammen, daß sie nicht vergrößert werden können.

Ein großes Hindernis für die Vergrößerung der Ladefähigkeit der englischen Güterwagen liegt in den Kohlen-Verladevorrichtungen der Häfen; auch die Anlagen der Zechen eignen sich nicht immer zur Beladung großer Wagen. Während in den Häfen der Ostküste Englands Kohlen-Verladevorrichtungen vorhanden sind, die auch große Wagen entladen könnten, gibt es in den Häfen der Westküste eine große Zahl von Kohlen-Verladevorrichtungen, die gänzlich umgebaut werden müßten. Möglich wäre dies schon, denn die Nordamerikaner besitzen Überladevorrichtungen für ihre großen Wagen, aber die Kosten würden außerordentlich hoch sein. Da die Kohlenverladung in den Häfen eine große Rolle spielt bei der Vergrößerung der englischen Güterwagen, soll auf diese Frage etwas näher eingegangen werden.

Im allgemeinen kann man in England sechs verschiedene Arten von Kohlen-Verladevorrichtungen für das Umladen aus Eisenbahnwagen in Schiffe unterscheiden, die für die Vergrößerung der Güterwagen in Betracht kommen, und zwar:

1. Verladevorrichtungen mit Schüttrinnen (Spoutsystem). Die Herstellung dieser Art von Verladevorrichtungen setzt voraus, daß die Überladegleise in beträchtlicher Höhe über dem Wasserspiegel liegen und die zur Verladung kommenden Kohlen nicht zu weich sind; denn die Vorrichtungen werden meistens in der Weise hergestellt, daß man an der Wasserkante entlang oder in das Wasser hinein Holzgerüste baut und mit Gleisen belegt, in denen einzelne Öffnungen mit Füllrümpfen angelegt werden. Die Kohlen fallen durch Bodenklappen der Eisenbahnwagen in die Füllrümpfe. Von den Füllrümpfen laufen lange Schüttrinnen aus, in der Regel aus einem festen Teil und einem nach der Höhe des Wasserstandes verstellbaren Teil bestehend, in denen die Kohlen in den Raum eines an dem Holzgerüst liegenden Schiffes gleiten. Diese Schüttrinnen lassen sich nur dann in der passenden Länge und Neigung herstellen, wenn eine hinreichende Sturzhöhe vorhanden ist. Die Sturzhöhe ist entweder als Folge der Gestaltung des Geländes vorhanden oder man gewinnt sie, indem man die Zufuhrgleise zu den Sturzgerüsten ansteigen läßt, was einen ausreichenden Raum für die Herstellung von Rampen erfordert. Das Hinabstürzen der Kohlen aus großer Höhe ist aber ein etwas gewaltsames Verfahren, bei dem jede Kohlenart mehr oder minder leidet, auch die beste und härteste Kohle. Ganz verwerflich ist das Verfahren aber bei weichen Kohlen. Treffen daher beide Umstände — günstige Geländeverhältnisse und das Vorhandensein widerstandsfähiger Kohlen — nicht zusammen, so läßt sich diese Art Verladevorrichtungen nicht anwenden, so vorteilhaft sie im übrigen wegen des schnellen und billigen Verladens erscheint. Man findet diese Art von Kohlen-Verladevorrichtungen besonders in Durham und Northumberland, das beste Beispiel einer älteren Anlage ist im Tyne Dock bei South Shields (Abb. 1). Aus neuerer Zeit stammen eine der Nordostbahn gehörige Anlage in Blyth bei Newcastle on Tyne und eine Anlage in Sunderland. Großer Wert wird bei dieser Art der Verladung auf die selbsttätige Zu- und Abfuhr der Wagen gelegt. Im Tyne Dock bei South Shields liegen die Einfahrgleise des Kohlenbahnhofs 1:330, die Verteilungsgleise und die Zufuhrgleise zu den Ladestellen 1:66 bis 1:132 geneigt. In der Nähe der Ladestellen zweigen aus dem Zufuhrgleis kurze 1:20 geneigte Gleise ab, die in das mit 1:100 Gegenneigung angelegte Abfuhrgleis für leere Wagen münden (Abb. 2). Der volle Wagen läuft selbsttätig auf den 1:20 geneigten Gleisen in das Leerwagengleis hinein, kehrt auf diesem um, wird an einer Ladestelle gebremst und entleert und geht auf dem Leerwagengleis nach dem Sammelgleis für leere Wagen zurück.

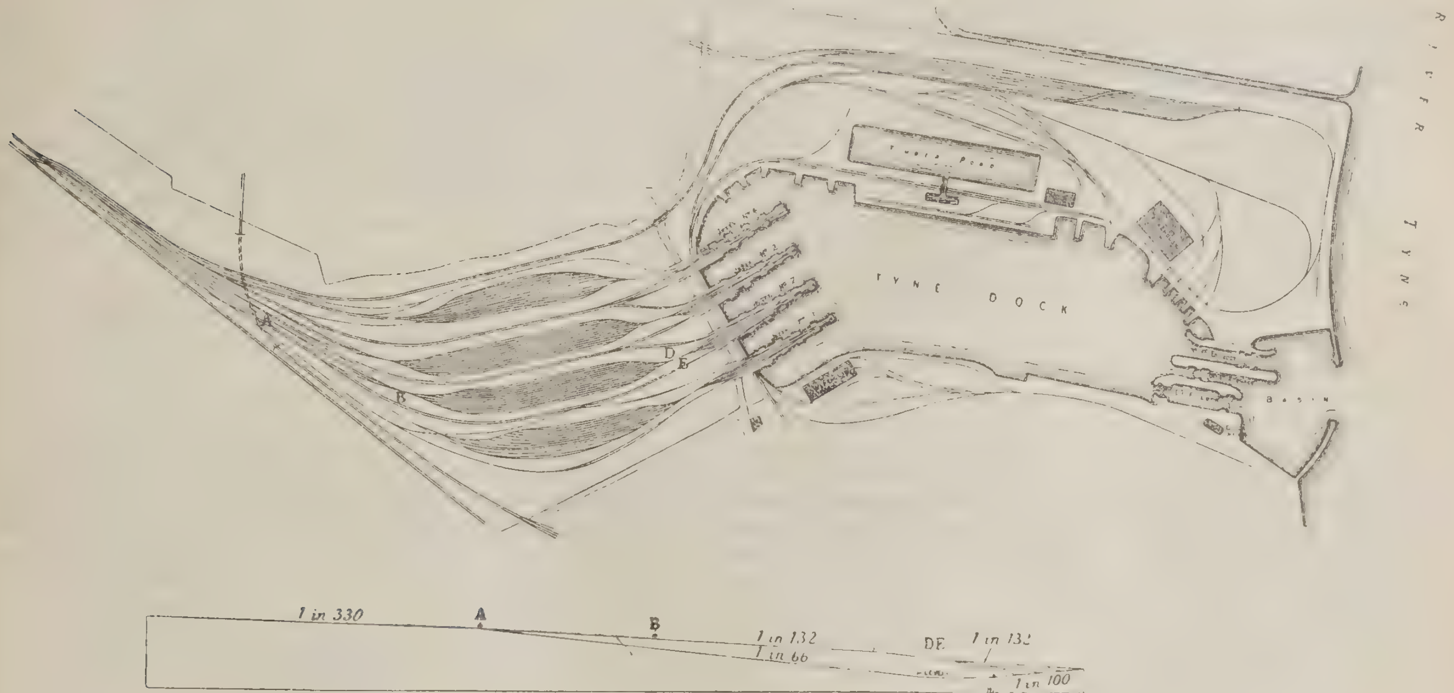


Abb. 1.

2. Verladevorrichtungen mit Senkbühnen (drop system). Der Kohlenwagen wird auf eine Bühne gefahren, die sich entweder an der Wasserseite eines Ladegerüstes auf- und niederbewegen läßt oder an Kranketten hängt.

Die Bühne mit dem Wagen wird entweder an dem Gerüst bis über die Schiffsluke niedergelassen und der Wagen dort durch Bodenklappen entleert, oder sie wird durch einen Kran über die Schiffsluke geschwenkt und der Wagen gleichfalls durch seine Bodenklappen entleert.

3. Kippkräne. Der Kohlenwagen wird wie bei 2 auf eine Bühne gefahren, mit der Bühne durch einen Kran über die Schiffsluke geschwenkt und durch Anheben oder Senken des einen Endes durch eine Endklappe entleert. (Abb. 3.)

4. Kohlenkipper (tips). An der Wasserkante ist aus Holz oder Eisen ein Gerüst hergestellt, in dem eine Bühne senkrecht auf- und niederbewegt werden kann. Die ganze Bühne läßt sich kippen, oder ein mit Schienen versehener Teil der Bühne ist um eine Vorderachse drehbar. Der Kohlenwagen wird, nachdem er meistens mit einer Drehscheibe in die richtige Stellung zum Kipper gebracht ist, auf die Bühne oder deren drehbaren Teil gefahren und nun die ganze Bühne mit dem beladenen Wagen bis zu der für das Ausstürzen der Kohlen erforderlichen Höhe gehoben, was meistens mit Preßwasser geschieht. In der richtigen Höhe angekommen, wird die ganze Bühne gekippt oder ihr drehbarer Teil um eine Vorderachse gedreht, sodaß der Wagen in eine nach vorn geneigte Lage kommt und die Kohlen nach dem Öffnen der Vorderklappe des Wagens auf eine Schüttrinne und weiter in den Schiffsraum gleiten. (Abb. 4.) Der leere Wagen wird in derselben Weise, wie der volle Wagen zugeführt und entleert ist, zurückgedreht und abgeführt. Um die Sturzhöhe von der Ausmündung der Schüttrinne in den Schiffsraum zu beschränken, wird meistens mit einem in den Schiffsraum hinablaßbaren Kasten oder mit einer Art Paternosterwerk ein bis zur Schiffsluke reichender Kohlenkegel vorgeschüttet.

5. Verladevorrichtungen mit Kästen (box-system), und zwar a) mit besonderen Eisenbahn-Betriebsmitteln. Diese Art der Verladung setzt voraus, daß die Kohlen an den Gewinnungsstätten in einzelne Kästen geladen werden, die man auf eigens gebaute Eisenbahnwagen setzt. Die Kästen werden im Hafen mit Kränen oder kranartigen Vorrichtungen in den Schiffsraum hinabgelassen und dort entleert. Diese Kohlenbeförderung und Verladung ist langsam und teuer, wird daher nur angewandt, wenn die Kohlen sehr geschont werden sollen, weil sie zerbrechlich sind. In dieser Weise wurden früher in Birkenhead und Swansea Kohlen befördert und verladen. Zur Zeit ist nur noch eine ältere derartige Einrichtung im Nelson Dock in Liverpool im Gebrauch, die aber zu teuer und langsam arbeitet und daher beseitigt werden soll, während eine neuere Einrichtung in Wallsend am Tyne hergestellt ist.

b) ohne besondere Eisenbahn-Betriebsmittel. Die in gewöhnlichen Eisenbahnwagen ankommenden Kohlen werden im Hafen in Kästen von 10 t Fassung gestürzt, die an Kränen hängen. Mit diesen Kästen werden die Kohlen dann in die Schiffe geladen.

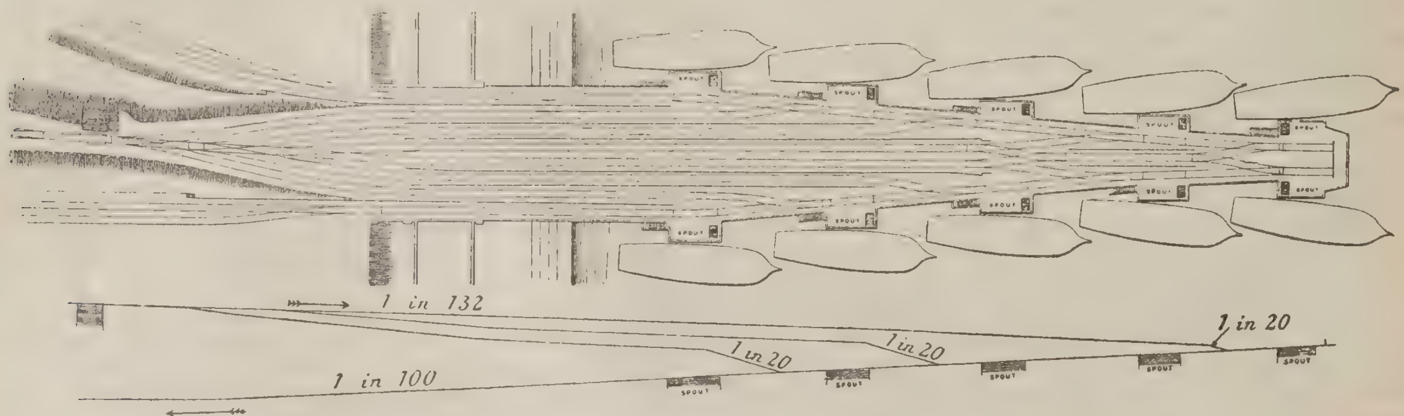


Abb. 2.

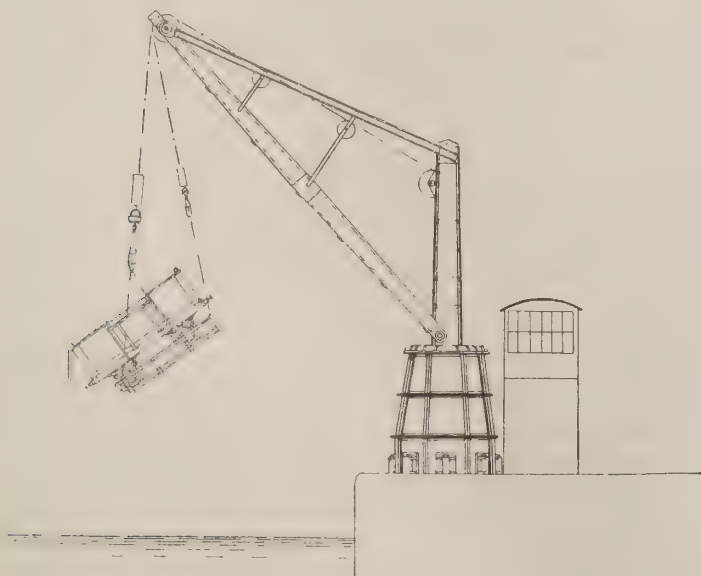


Abb. 3.

Kohlen-Kippkran.

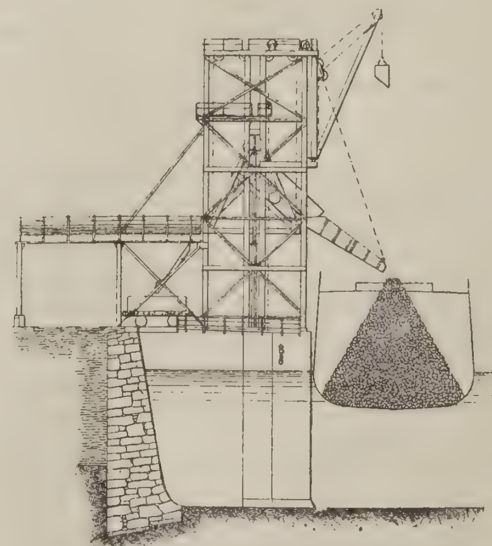


Abb. 4.

Kohlenkipper.

6. Förderbänder. Die Kohlen werden aus den Eisenbahnwagen auf Förderbänder geworfen und in das Schiff befördert.

Man erkennt, daß die Vergrößerung der Ladefähigkeit der Güterwagen noch am ersten möglich wäre bei den unter 1, 5 a und 6 beschriebenen Ladevorrichtungen. Die unter 1 erwähnten Holzgerüste sind meistens so stark gebaut, daß sie größere Wagen tragen können, die Füllrümpfe und Schüttrinnen lassen sich ohne hohe Kosten vergrößern. Bedenklich würden hier allerdings die unter Verwendung der Schwerkraft mit den großen Wagen auszuführenden Bewegungen sein, insofern als die beladenen Wagen ein ansehnliches Gewicht haben und Schaden anrichten könnten, wenn man ihre selbsttätigen Bewegungen nicht hinreichend regelte. Bei einer Verladevorrichtung dieser Art, mit der eine Eisenbahngesellschaft an der Ostküste Englands tatsächlich Wagen von 40 t Ladefähigkeit entladet, werden die beladenen Wagen daher auch mit Lokomotiven an die Ladestellen geschoben und nur die leeren Wagen laufen selbsttätig ab. Eine Vergrößerung der für die Kohlenbeförderung nach 5 a (Boxsystem mit besonderen Eisenbahn-Betriebsmitteln) erforderlichen Wagen stößt wegen der Verladung in den Häfen nur insofern auf Schwierigkeiten, als die Heranführung der Wagen an die Ladestellen in Frage kommt. Für das Überladen selbst ist die Zahl der auf einem Wagen stehenden Kästen gleichgültig. Bei 5 b (Boxsystem ohne besondere Eisenbahn-Betriebsmittel) können die Wagen dagegen nicht vergrößert werden ohne gleichzeitige Änderung der Vorrichtungen zum Ausstürzen in die Überladekästen.

Die Verladevorrichtungen unter 2 (Senkbühnen), 3 (Kippkräne) und 4 (Kipper), bei denen ein Herablassen, Heben, Schwenken und Kippen der Kohlenwagen stattfindet, sind nur für bestimmte Lasten gebaut und daher gänzlich unbrauchbar, wenn die Last erheblich vergrößert werden soll. Leider kommen aber gerade diese meistens für Wagen von 8 bis 10 t Ladefähigkeit gebauten Verladevorrichtungen, namentlich die Kipper, in den englischen Häfen am häufigsten und so zahlreich vor, daß ihr Umbau für Wagen großer Ladefähigkeit ungeheure Summen verschlingen würde. Da die Kohlenverladung nach 5 a (Boxsystem mit besonderen Eisenbahn-Betriebsmitteln) zu teuer und umständlich ist, als daß sie in großem Maßstabe angewandt werden könnte, und 5 b (Boxsystem ohne besondere Eisenbahn-Betriebsmittel) nur in einem Falle (im Roath Dock in Cardiff) angewandt wird, so haben diese beiden Betriebsweisen auf die ganze Frage der Kohlenbeförderung und Änderung des Wagenparks keinen erheblichen Einfluß. Ebensowenig hat die Verladung von Kohlen mit Förderbändern eine große Bedeutung für die Frage, da sie erst in einem einzigen Falle am Tyne versuchsweise betrieben wird. Was es aber mit der Änderung der Kohlen-Verladevorrichtungen unter 2, 3 und 4 auf sich hat, die bei einer Vergrößerung der Ladefähigkeit der Kohlenwagen nicht zu umgehen wäre, dürfte daraus hervorgehen, daß eine Eisenbahngesellschaft in Wales angibt, allein in ihrem Bezirk müßten Millionen von Pfund Sterling für neue Kohlen-Verladevorrichtungen ausgegeben werden, wenn die Ladefähigkeit der ihre Linien benutzenden Güterwagen auf 20 t oder mehr erhöht werden sollte. Dies scheint zwar etwas übertrieben zu sein, doch muß man sich ohne weiteres sagen, daß eine Änderung der Kohlen-Verladevorrichtungen in den Häfen von Wales Unsummen kosten würde, wenn man die zahlreichen Kipper dort sieht.

Mit der Änderung der Kohlen-Verladevorrichtungen in den Häfen, vorausgesetzt, daß man sie wirklich vornehmen könnte und wollte, wären nun die Schwierigkeiten für eine durchgreifende Vergrößerung der englischen Güterwagen noch keineswegs alle beseitigt. Man würde wohl nicht umhin können, selbsttätige straffe Mittelkupplungen und durchgehende Bremsen einzuführen, um Zugtrennungen tunlichst zu vermeiden und das Zusammenstellen der Züge, ihre Handhabung während der Fahrt und die Durchführung durch Bögen zu erleichtern. Das sind aber Fragen von so großer Tragweite, daß man sich in den englischen Eisenbahnkreisen scheut, ihre Lösung allzu eifrig zu betreiben.

Wenn die englischen Fachleute vorzugsweise von den Schwierigkeiten sprechen, die sich einer Vergrößerung der Ladefähigkeit ihrer Güterwagen entgegenstellen, so übersehen sie dabei doch nicht die Vorteile, die sich insbesondere für die baulichen Anlagen ergeben: die Züge werden kürzer und gedrungener, man kann also die Länge der Nebengleise einschränken oder braucht nicht so zeitig zu erweitern, wenn der Verkehr steigt, wodurch nicht nur die Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten der Bahnhöfe sich vermindern, sondern auch die Anlagen übersichtlicher bleiben. Daß die großen Wagen in weitgehendem Maße zur Selbstentladung eingerichtet werden könnten und sich hieraus Ersparnisse an Zeit und Geld ergeben würden, braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden. (Schluß folgt.)

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1901.

Die vom Eisenbahnministerium veröffentlichte „Statistik der in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Lokomotiv-Eisenbahnen" für das Jahr 1901 schließt sich in der Anlage und Einteilung der gleichartigen Veröffentlichung des Vorjahres an.

Die Gesamtlänge (Baulänge) der dem öffentlichen Verkehre dienenden Lokomotiv-Eisenbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern betrug am Schlusse des Jahres 1901: 19 553 km, d. i. um 293 km oder 1,52 % mehr als im gleichen Zeitpunkte des Jahres 1900. Nach Hinzurechnung der im Auslande liegenden Teilstrecken (28 km) sowie nach Ausscheidung der ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete (99 km) ergibt sich für die österreichischen Eisenbahnen eine Gesamtlänge von 19 482 km, von welchen 7744 km auf die Staatsbahnen und 11 738 km auf die Privatbahnen entfallen. Von den Staatsbahnen standen 113 km in fremdem Betriebe und von den Privatbahnen 3684 km im Staatsbetriebe, sodaß mit Ende des Berichtsjahres sich 11 315 km im Betriebe der Staatsbahnverwaltung und 8054 km im Privatbetriebe befanden. Das staatliche Betriebsnetz entspricht 58,4 % des Gesamtnetzes der österreichischen Eisenbahnen.

Auf Lokalbahnen entfallen 6196 km, wovon 3708 km im Staatsbahnbetriebe sind. Das größte Lokalbahnnetz hatte das Kronland Böhmen (1967 km).

Die Gesamtlänge der zwei- und mehrgleisigen Strecken betrug Ende 1901: 2848 km (gegen 2779 km im Jahre 1900) oder 14,55 (14,41) % der Länge sämtlicher Eisenbahnlinien. Von der Gesamtlänge der zwei- und mehrgleisigen Strecken im Jahre 1901 entfallen 885 km = 31,06 % auf die Staatsbahnen, 1958 km = 68,73 % auf die Privatbahnen und 6 km = 0,21 % auf die ausländischen Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete. Von der gesamten Länge der Staatsbahnen sind 7,74 %, von jener der Privatbahnen 24,31 % und von der der ausländischen Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete 6,05 % mit zwei oder mehr Gleisen versehen.

Von der Gesamtlänge aller innerhalb der Grenzen des österreichischen Staatsgebietes einschließlich des Fürstentums Liechtenstein befindlichen Eisenbahnen mit 19 562 km entfallen 19 344 km auf Eisenbahnen mit Adhäsionsbetrieb, 17 km auf Eisenbahnen mit Zahnstangenbetrieb, 77 km auf Eisenbahnen mit gemischtem Betriebe (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb) und 124 km auf Dampfstraßenbahnen. Nach der Spurweite verteilt sich die angegebene Gesamtlänge auf vollspurige Bahnen mit 18 780 km oder 96 % und auf schmalspurige Bahnen mit 782 km oder 4 %. Von den schmalspurigen Bahnen besitzen 27 km eine Spurweite von 1,106 m, 48 km eine Spurweite von 1 m und 706 km eine solche von 0,760 m.

Im Jahre 1901 standen die Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete mit Ungarn an 18 Punkten, mit dem Okkupationsgebiete (Bosnien und Herzegowina) an 2 Punkten und mit dem übrigen Auslande an 50 Punkten in Verbindung (hierbei erscheinen jene Anschlußstationen, von welchen aus der Anschluß nach zwei verschiedenen Richtungen erfolgte, doppelt gerechnet). Von letzteren Anschlüssen entfallen auf

Preußen 15, Sachsen 14, Bayern 10, Rußland 4, Italien 4, Schweiz 2 und Rumänien 1.

Von der Gesamtlänge des Bahnkörpers entfielen Ende 1901: 78,93 % auf geneigte Strecken; die Länge der geraden Bahnstrecken betrug 61,99 % der Gesamtlänge. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2886 Bahnhöfe, 1499 Haltestellen und 3075 Telegraphenstationen mit Schreib- und Sprechapparaten vorhanden.

Die während des Berichtsjahres für die Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen aufgelaufenen Kosten beliefen sich auf 52 724 796 Kr., d. i. für 1 km Baulänge auf 2735 Kr. Das für sämtliche Staatsbahnen und für die vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen aufgebrachte Anlagekapital betrug Ende 1901: 2359 Millionen Kronen (gegenüber dem Vorjahre + 0,66 %) und setzt sich aus folgenden Posten zusammen: Baudotationen und Kaufpreis für erworbene Bahnen 477 000 000 Kr., Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 473 000 000 Kr., zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 1087 Millionen Kronen, kapitalisierte Rente 283 000 000 Kr. und sonst beschafftes Kapital 39 000 000 Kr. Von der vorbezifferten Gesamtsumme des aufgebrachten Kapitals sind 159 000 000 Kr. (+ 6,17 %) getilgt. Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe und der vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Lokalbahnen bezifferte sich auf 4229 Millionen Kronen (+ 2,68 %), von welchem Betrage zu Ende des Gegenstandsjahres 362 000 000 Kr. (+ 6,81 %) getilgt waren. Dieses Anlagekapital von 4229 Millionen Kronen zerfällt in 920 000 000 Kronen Stammaktien, 78 000 000 Kr. Prioritätsaktien und 3069 Millionen Kronen Prioritätsobligationen und sonst beschafftes Kapital im Betrage von 162 000 000 Kr. Als noch zu emittierendes Anlagekapital verblieben Aktien im Betrage von 7 690 000 Kr. und Prioritätsobligationen im Betrage von 92 810 000 Kr.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel erfuhr auch im Jahre 1901 eine wesentliche Vermehrung. Während die Betriebslänge der Eisenbahnen um 1,68 % zunahm, betrug die Vermehrung der Lokomotiven 3,04 %, der Personenwagen 2,68 % und der Lastwagen 4,25 %. Im ganzen waren 5526 Lokomotiven, 11 820 Personenwagen und 123 083 Lastwagen vorhanden. Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen Ende 1901 898 860 000 Kr.; diese weisen gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um 4,6 % auf. Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel wurden im Gegenstandsjahre 49 210 000 Kr. (gegen 1900 + 8,89 %) verausgabt.

Im Personenverkehr wurden im Gegenstandsjahre im ganzen 169 580 000 Personen befördert. Die geförderten Personenkilometer betrugen 5323 Millionen; das Kilometer Betriebslänge wurde daher durchschnittlich von 276 509 Personen (Staatsbetrieb 228 936, Privatbetrieb 343 512) befahren. Im Vergleiche zum Jahre 1900 wurden um 7,26 % (Staatsbetrieb 11,04 %, Privatbetrieb 3,4 %) mehr Personen befördert, d. i. für 1 km Betriebslänge + 5,32 % (Staatsbetrieb 8,2 %, Privatbetrieb 2,23 %). Die ausschlaggebende Bedeutung der III. Wagenklasse erhellt daraus, daß von der Gesamtzahl der beförderten Personen auf die I. Klasse 0,68 %, auf die II. Klasse 6,86 %, auf die III. Klasse 89,99 %, auf die IV. Klasse (nur bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec bestehend) 0,08 % und auf Militärpersonen 2,39 % entfallen. Durchschnittlich hat jeder Reisende 31,39 km zurückgelegt. Von den bewegten Plätzen in den Personenwagen waren durchschnittlich 26,22 % besetzt.

Auch der Güterverkehr erfuhr im Jahre 1901 eine absolute Zunahme. Im ganzen wurden 120 510 000 t (hiervon Staatsbetrieb 41 100 000 t) befördert und 11 159 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt; jedes Betriebskilometer wurde durchschnittlich von 575 130 t (Staatsbetrieb 415 012 t, Privatbetrieb 800 465 t) befahren. Gegenüber dem Jahre 1900 betrug die Zunahme der beförderten Gütermenge insgesamt 1,31 % (Staatsbetrieb 3,56 %, Privatbetrieb 0,18 %); hingegen wurde für das Kilometer Betriebslänge um 3,77 % weniger (Staatsbetrieb + 0,84 %, Privatbetrieb — 0,85 %) befördert. Desgleichen ist die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer (absolut genommen) um 0,27 % (Staatsbetrieb + 2,26 %, Privatbetrieb — 1,14 %) gestiegen, jedoch für das Kilometer Betriebslänge berechnet um 1,53 % (Staatsbetrieb — 0,42 %, Privatbetrieb — 2,17 %) gefallen.

Von sämtlichen frachtpflichtigen Gütern hat jede Tonne durchschnittlich 89,65 km (gegen 91,30 km im Jahre 1900) zurückgelegt; hinsichtlich der einzelnen Klassen der Güter stellt sich die zurückgelegte Strecke wie folgt: Eilgüter 111,32 km, Stückgüter 97,84 km und Wagenladungsgüter 88,89 km.

Die Betriebseinnahmen der österreichischen Bahnen beliefen sich im Jahre 1901 auf 633 000 000 Kr. (= 32 583 Kr. für 1 km (davon 264 000 000 Kr. = 23 165 Kr. für 1 km auf die Eisenbahnen im Staatsbetriebe und 369 000 000 Kr. = 45 967 Kr. für 1 km auf die Privatbahnen).

Von den Verkehrseinnahmen sämtlicher Bahnen entfielen 25,66 % auf den Personen- und 74,34 % auf den Güterverkehr, und von ersterem wieder 5,67 % auf die I. Wagenklasse, 19,37 % auf die II., 72,11 % auf die III. und 0,10 % auf die IV. Wagenklasse sowie 2,75 % auf Beförderung von Militärpersonen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr verteilen sich mit 4,52 % auf Eilgüter, 13,18 % auf Frachtstückgüter, 79,88 % auf Wagenladungsgüter, 0,06 % auf Regiegüter und 2,36 % auf lebende Tiere.

Die Betriebsausgaben betrugen insgesamt 444 000 000 Kronen (Staatsbetrieb 207 000 000 Kr., Privatbetrieb 237 000 000 Kronen). Im Vergleiche zum Jahre 1900 ergab sich bei den Betriebseinnahmen sämtlicher Bahnen eine Steigerung um 0,86 % und bei den Betriebsausgaben eine solche um 4,06 %.

Der Betriebsüberschuß der Eisenbahnen stellte sich insgesamt auf 189 000 000 Kr. (gegen 203 000 000 Kr. im Vorjahre) und für 1 km Betriebslänge auf 9743 Kr. (Staatsbetrieb 5038 Kr., Privatbetrieb 16 428 Kr.) gegen 10 633 Kr. (Staatsbetrieb 5082 Kr., Privatbetrieb 18 396 Kr.) im Jahre 1900. Es ergibt sich somit eine durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals von 2,95 % (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 1,94 %, Lokalbahnen 1,60 %, Privatbahnen 3,87 %), gegen 3,22 % (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 1,97 %, Lokalbahnen 1,43 %, Privatbahnen 4,36 %) im Jahre 1900.

Die Gesamtzahl der im Gegenstandsjahre beim Eisenbahnverkehre vorgekommenen Unfälle stellte sich auf 2075 (— 17 gegenüber dem Jahre 1900). Bei diesen Unfällen verunglückten 243 Reisende (unverschuldet 104, infolge eigener Schuld 139), von welchen 11 getötet wurden. Auf je 1 000 000 Reisende entfielen 1,43 Verunglückungen und auf je 1 000 000 Personenkm 0,05 verunglückte Reisende.

Der Personalbestand bei sämtlichen Eisenbahnen umfaßte 97 866 Angestellte, und zwar: 18 922 Beamte, 12 745 Unterbeamte, 1956 weibliche Bedienstete und 64 243 Diener; außerdem waren im Jahresdurchschnitt 111 386 Arbeiter im Taglohne beschäftigt. An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen wurden im ganzen 246 990 000 Kr. verausgabt. Für das Personal der Eisenbahnen bestanden im Gegenstandsjahre 25 Pensions-, 21 Kranken- und 28 sonstige Versorgungskassen, welche zusammen ein Vermögen von 137 810 000 Kr. besaßen. Bei den Pensionskassen gelangten 16 910 000 Kr. für Pensionen und Provisionen und bei den Krankenkassen 3 790 000 Kr. für Krankengelder, Arzneikosten und Unterstützungen zur Auszahlung.

Der preußische Eisenbahnetat in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.

Im Anschluß an unsere Mitteilungen in Nr 13 d. Ztg. tragen wir aus den Ausführungen des Staatsministers Budde vom 10. d. M. noch folgendes nach:

Sein Grundsatz sei, in erster Linie durch die Eisenbahnen die wirtschaftliche Entwicklung des Landes zu pflegen; ein großes, flottes, billiges Verkehrsinstitut müßten die Eisenbahnen sein, daneben allerdings sei es auch geboten, daß sie der allgemeinen Verwaltung einen genügenden Ertrag abwürfen; man dürfe bei der Eisenbahn nicht an falscher Stelle sparen. In schlechten Jahren solle man daher zwar alles weglassen, was nur Annehmlichkeiten betreffe, aber nichts, was auf die Betriebssicherheit irgendwelchen Einfluß habe. Die Betriebssicherheit müsse zunächst ausgestaltet werden; bei der Durchbildung der Organisation und bei der Fortführung der Verstaatlichung folge er alten Überlieferungen. Maßregeln zur Verbesserung des Fahrplans seien ergriffen; der unruhige Gang der Züge in manchen Strecken müsse beseitigt werden; dies solle geschehen teils durch Verbesserung des Oberbaues, teils durch andere Wagen. Bei der Bemessung der Ausgaben hätten viele Posten abgesetzt werden müssen. Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten habe sich im allgemeinen bewährt. Der Personenverkehr sei allerdings trotz dieser Tarifermäßigung nicht in dem Maße gestiegen wie in den früheren Jahren. Das liege aber wohl in den wirtschaftlich schlechten Zeiten, an dem schlechten Wetter während der Sommermonate und daran, daß im Jahr vorher die Pariser Weltausstellung einen erheblichen Ertrag gebracht habe. Allerdings stehe demgegenüber ein Mehrertrag infolge der Düsseldorfer Ausstellung, der sich auf 4 000 000 Mark schätzen lasse. Wegen der Frage der Beschaffung großer Güterwagen habe er eine Konferenz der Industriellen in Oberschlesien und dem Ruhrrevier veranstaltet und habe sich auf Grund der gefaßten Beschlüsse entschlossen, 200 Wagen aus Preßstahl mit 20 t Tragfähigkeit in Bestellung zu geben, um damit Proben im großen zu beginnen. In Oberschlesien sollten

Wagen mit 30 t Tragfähigkeit eingestellt werden, aber es sei nicht angängig, den Beziehern solcher großen Wagen Tarifermäßigungen zu gewähren. Dadurch würden die kleinen Werke allzusehr geschädigt. Die Bezieher der großen Wagen hätten ohnehin genügend Vorteile. Die Verträge über Schienen- und Schwellenlieferung seien von ihm gekündigt worden. Er habe jetzt einen neuen Vertrag abgeschlossen mit wesentlich niedrigeren Preisen, nämlich von 112 ℳ für 1 t eiserner Schienen und 105 ℳ für 1 t eiserner Schwellen. Der Vertrag über Kohlen laufe am 1. April d. J. ab. Die neuen Verträge seien noch nicht vollständig fertig. Voraussichtlich würde sich 1 t aber 50 ₰ billiger stellen. Ebenso seien die übrigen Materialien zu guten Preisen beschafft.

In bezug auf den elektrischen Betrieb werde im Mai oder Juni die neue Probestrecke Berlin-Groß-Lichterfelde-Ost voraussichtlich eröffnet werden. Auch an anderen Orten würden wahrscheinlich Versuche im großen vorgenommen werden. Bei den elektrischen Schnellbahnen seien recht günstige Ergebnisse erzielt. Es sei aber noch die Legung eines schweren Oberbaues erforderlich; auf diesen neuen Strecken sollten dann auch die neuen Heißdampflokomotiven erprobt werden. Preußen stehe mit den Versuchen an der Spitze. Die elektrische Beleuchtung habe sich in den D-Zügen, wo sie vorhanden sei, recht gut bewährt, nur sei sie außerordentlich teuer und habe den Nachteil, daß sie von der Lokomotive abhänge. Auf der Masse der Züge würde Gasbeleuchtung auch ferner beibehalten werden müssen. Die elektrische Streckenblockung werde immer weiter ausgedehnt; man werde jetzt zur vierfeldrigen statt der zweifeldrigen Blockung übergehen. Auch würden an den Hauptstrecken alle Streckenwärterhäuschen mit Fernsprechapparaten versehen. Zur Deckung liegengebliebener Züge dienen rotleuchtende Magnesiumfackeln; die Zahl der Unfälle sei ständig zurückgegangen. Die Sanitätszüge seien überall eingestellt, aber zum Glück noch niemals im Ernstfalle benutzt worden. Die Eingliederung der Main-Neckarbahn habe sich sehr gut gemacht. Die Kostenersparnisse seien über die veranschlagte Summe hinausgegangen. Man werde dort auch bald die IV. Klasse einführen.

Auf eine Anfrage aus dem Kreise der Kommission über die Stellung des Ministers zur Entwicklung der Wasserstraßen erwiderte er, er sei nicht nur Eisenbahnminister, sondern Verkehrsminister im allgemeinen, er stehe auf dem Boden der Entwicklung der Wasserstraßen, aber selbst wenn er nicht auf diesem Standpunkt stände, würden ihn die Verhältnisse zwingen, Wasserstraßen zu bauen. Die Gestehungskosten der Eisenbahnen müßten nach Möglichkeit vermindert werden. So billige Fracht, wie notwendig sei, könnten die Eisenbahnen nicht gewähren. Er habe bei seinen Reisen im Lande gefunden, daß überall der gleiche Wunsch nach Ausbau der Wasserstraßennetze bestehe. Die Vorbereitungen seien in vollem Gange, doch könnten sie noch nicht abgeschlossen werden, weil zum Teil eine andere Linienführung für die Kanäle vorgesehen werden müßte.

Die Beratung der Budgetkommission wurde am 12. d. M. fortgesetzt. Staatsminister B u d d e äußerte sich zunächst zum Personaletat. Er bezeichnete es als besonders erfreulich, daß es ihm gelungen sei, im Etat 304 neue Stellen für Eisenbahnsekretäre vorzusehen, wiewohl die Königliche Staatsregierung in diesem Jahre mit Rücksicht auf die ungünstige Finanzlage im allgemeinen außerstande gewesen sei, mit Einkommensverbesserungen für einzelne Beamtenklassen vorzugehen. Die Lage der Anwärter für Eisenbahnsekretärstellen sei allerdings eine außergewöhnlich ungünstige, da noch zahlreiche Beamte sich in der Stellung von Bureaudiätaren befänden. Durch die Bewilligung der beantragten 304 neuen Stellen würden alle Bureaudiätare, die in den Jahren 1894 und 1895 die erwähnte Prüfung abgelegt hätten, in etatsmäßige Beamtenstellen einrücken. Er freue sich, die Wünsche dieser Beamten erfüllen zu können, und er hoffe, daß die Eisenbahnbeamten in diesem Erfolge die Fürsorge der Staatseisenbahnverwaltung anerkennen würden. Die Stellenvermehrung rechtfertige sich durch die Ersparnisse, welche die Staatskasse durch die Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung erfahren habe. Ein sachliches Bedürfnis für eine derartige Stellenvermehrung habe nicht vorgelegen; deshalb hätten diese neuen Stellen auch nur als künftig wegfallend bezeichnet werden können.

Auf die Anfrage, wie sich die Organisation des technischen Telegraphenwesens bewährt habe, bemerkte der Herr Minister, daß der Grundgedanke der Organisation der gewesen sei, die gesamten Dienstobliegenheiten des technischen Telegraphenwesens auf diejenigen Stellen zu übertragen, die für die Durchführung des geordneten Betriebs und für die sichere Unterhaltung der übrigen dem Betrieb dienenden Anlagen berufen seien. Demgemäß seien die Geschäfte der früheren Telegrapheninspektionsvorstände teils den Eisenbahndirektionen, teils den Betriebsinspektionsvorständen übertragen worden. Die Telegraphenmeistereien seien aufgehoben und die Bahnmeister mit der laufenden Unterhaltung der Telegraphen- und elektrischen Sicherungsanlagen betraut. Die Organisation habe sich durchaus bewährt.

Auf Klagen, die über die unzulängliche Besoldung der Bahnärzte erhoben wurden, teilte der Minister mit, daß er bereits Veranlassung genommen habe, die Verhältnisse der Bahnärzte einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Er sei der Auffassung, daß die Eisenbahnverwaltung auf die Anstellung tüchtiger und zuverlässiger Bahnärzte den größten Wert legen müsse. Demgegenüber halte er es für seine Pflicht, auch für eine angemessene Besoldung dieser Ärzte Sorge zu tragen. Im einzelnen schwebten noch die angestellten Ermittlungen. Gegen die an einzelnen Orten angeregte freie Ärztewahl hege er die ernstesten Bedenken, aber auch diese Frage unterliege zur Zeit einer nochmaligen Prüfung.

In der weiteren Verhandlung kam es zu längeren Auseinandersetzungen darüber, daß das Syndikat die Schienen zu niedrigeren Preisen nach dem Auslande verkauft als an inländische Abnehmer. Der Minister verteidigte diese Praxis, die gerade im Interesse der Arbeiter liege. Ohne diese Möglichkeit, den Überschuß der Erzeugnisse nach dem Auslande abzustoßen, würden Produktionsbeschränkungen herbeigeführt werden müssen, und da die Werke nun einmal in der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit vorhanden sind, würden dadurch die Produktionskosten wachsen. Der Minister kam auf seine Mitteilungen zurück, daß er die Preise für Schienen um 4 ℳ heruntergedrückt habe. Preußen erhalte gegenwärtig die Schienen am billigsten. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat die Schienen für durchschnittlich 119 ℳ gekauft, Württemberg für 120, Baden für 123, Bayern für 127 und Sachsen für 134 ℳ. Die Privatbahnen hätten annähernd dieselben Preise anlegen müssen. Der Minister lieferte sodann noch ein reiches statistisches Material, aus dem sich ergab, daß die Schienenpreise vor der Bildung des Schienenkartells großen Schwankungen unterlegen hätten, beispielsweise von 156 ℳ im Jahre 1882/83 auf 135 ℳ im Jahre 1886/87 und 116 ℳ für 1 t im Jahre 1889/90 gesunken, im Jahre 1891/92 aber wieder auf 142 ℳ gestiegen seien. Erst seit der Bildung des Schienenkartells zeigten die Preise eine gewisse Beständigkeit mit einem niedrigsten Stande von 108 ℳ für 1 t in den Etatsjahren 1894/95 und 1895/96 und einem höchsten Stande von 118 ℳ für die Etatsjahre 1899, 1900 und 1901. Gerade diese letzten Preise seien aber für die preußischen Staatsbahnen von außergewöhnlichem Vorteil gewesen, da die Weltmarktpreise zu gleicher Zeit wesentlich höher, bis 170 ℳ, gestiegen seien. Die Ständigkeit in den Preisen sei für alle Beteiligten vorteilhaft, erleichtere insbesondere dem Staate eine geordnete Finanzwirtschaft. Im allgemeinen glaube er, daß die Staatseisenbahn-Verwaltung dem Kartelle gegenüber sich die richtige Stellung gewahrt und es wohl vermieden habe, sich von diesem „machen“ zu lassen.

Auf eine Anfrage, weshalb nur ein Betrag von 15 000 000 ℳ für Betriebsmittelbeschaffung angefordert sei, wies der Minister darauf hin, daß es keineswegs seine Absicht sei, sich mit einem Betrage von 15 000 000 ℳ für die Betriebsmittelvermehrung zu begnügen, vielmehr sei in Aussicht genommen, aus dem beim Ausgleichsfonds zu bildenden Dispositionsfonds 20 000 000 ℳ für Betriebsmittelbeschaffung zu verwenden. 10 000 000 ℳ würden aus diesem Fonds, falls er bewilligt werde, für Grunderwerbungen und sonstige Meliorationszwecke zur Verfügung stehen.

Der Minister erklärte in der weiteren Beratung, eine so eingehende Statistik, wie sie in der bekannten Schrift des Dr Zimmermann verlangt sei, gehe weit über den schon großen Rahmen der amtlichen Statistik hinaus. Es handle sich um 360 000 Beamte. Er teilte mit, daß zur Beaufsichtigung des Dienstes in allen seinen Zweigen eine Anzahl von Kommissionen ernannt seien, die aus Verwaltungsbeamten, aus Betriebstechnikern und aus Maschinentechnikern des Ministeriums beständen. Die Mitglieder dieser Kommissionen reisen zu plötzlichen Besichtigungen im Lande umher, ohne daß die Präsidenten der Direktionen vorher davon benachrichtigt würden; erst am Tage der Abreise dieser Kommission erhalten sie telegraphisch die Meldung. Die Kommissionen sollen sich über den Dienst, die Arbeitsstätten usw. unterrichten. Der Minister hat an einer solchen Überraschungskommission in Guben persönlich teilgenommen. Alle acht Tage erhält er von diesen Kommissionen einen Bericht. Die Mitglieder der Kommissionen sollen sich mit Arbeitern und Beamten in Verbindung setzen. Die Eisenbahnpräsidenten erhalten die Befunde übersandt mit der Verfügung auf Abstellung der Beschwerden. Dieses Vorgehen erklärte der Minister für eine bessere Sozialpolitik, als die von Zimmermann gewünschte Art; es entspräche das auch dem Verfahren bei den Militärbehörden.

Auf eine Anfrage wegen einer beabsichtigten veränderten Abgrenzung zwischen den Eisenbahndirektionen Mainz und Frankfurt a. M. wies der Minister überzeugend nach, daß die zur Sprache gebrachten Befürchtungen wegen veränderter Leitung des Verkehrs und Benachteiligung der Verkehrsbeziehungen von Nassau, im besonderen von Wiesbaden sowie von Frankfurt a. M. gänzlich unbegründet sind. Es handele sich nur um eine betriebstechnische Änderung der Direktionsbezirke, die mit wirtschaftlichen Fragen nichts zu tun habe.

Endlich beschäftigte sich die Kommission mit dem Neubau des Bahnhofes in Homburg v. d. H. Dieser hat im vergangenen Jahre bekanntlich zu lebhaften Erörterungen im Landtag geführt. Das Abgeordnetenhaus hat dann die Staatsregierung aufgefordert, den mit 5 400 000 ℳ abschließenden Kostenanschlag nochmals daraufhin zu prüfen, ob Ermäßigungen des Anschlages möglich seien. Bei der erneuten Durcharbeitung des Entwurfs ist es gelungen, nicht nur den neuen Bahnhof der Stadt beträchtlich näher zu rücken, sondern auch die Baukosten auf den Betrag von 4 690 000 ℳ zu ermäßigen. Regierungsseitig wurde im einzelnen nachgewiesen, worin die Ermäßigungen beständen.

Beim Bezirk der Eisenbahndirektion zu Altona ist besonders bemängelt worden, daß auf der zweigleisigen Strecke Flensburg-Vamdrup keine Schnellzüge zwischen Flensburg und der dänischen Grenze verkehren, obwohl die Dänen von und nach der Grenze solche Schnellzüge gehen ließen. Im Norden an der Grenze, wo manche Deutsche sich ansiedelten, fehlte es an einer Eisenbahnstation. Der Minister sagte wohlwollende Prüfung dieser Beschwerde zu. — Der neue Bahnhof in Leipzig ist insgesamt auf 123 123 000 ℳ veranschlagt. Preußen beteiligt sich an diesem Bau mit insgesamt 52 500 000 ℳ, Sachsen mit rund 53 000 000 ℳ, Leipzig mit $17^1/_3$ Millionen. Der Grunderwerb erfordert 13 000 000 ℳ und soll sehr günstig abgeschlossen sein. — Zur Herstellung eines selbständigen Bahnkörpers für die Ostfriesischen Küstenbahnen von Emden bis Norden und der Einführung des Hauptbahnbetriebes sind 3,7 Millionen Mark veranschlagt und in den Etat 300 000 ℳ davon eingesetzt. Diese 32,1 km lange Eisenbahn hat nur auf der 5,8 km langen Strecke vom Ausgange aus dem Bahnhofe Emden bis Hinterstraße einen eigenen Bahnkörper, im übrigen liegt sie auf der Landstraße; sie wird als Nebenbahn betrieben. Die Personenzüge, die der Beförderung der Reisenden nach den Seebädern Norderney, Juist, Langeoog und Spikeroog dienen, fahren demgemäß nur mit 30 km Geschwindigkeit in der Stunde, an einigen Wegeübergängen mit 20 km die Stunde, was die Bahnverwaltung abstellen möchte. Da von den Interessenten Bedenken gegen diesen Bahnumbau und seine Folgewirkungen erhoben wurden, so wurde die Beschlußfassung über die Position ausgesetzt. Im übrigen wurde das Extraordinarium bewilligt; der Baubericht und die Rechenschaftsberichte wurden durch Kenntnisnahme erledigt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anordnung von Lichtschützern in den Wagen III. Klasse.** Nach einem neuerlichen Erlasse des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten erhalten die neuen und auch die bereits in Bestellung gegebenen Personenwagen mit Ausnahme der für den Vorortverkehr bestimmten Wagen in den Abteilen III. Klasse Gasbeleuchtungslaternen mit Dunkelstellhähnen und Lichtschützern aus blauem Wollstoff. Ebenso werden die vorhandenen vierachsigen Abteilwagen, soweit dieses noch nicht der Fall ist, mit Lichtschützern aus Wollstoff ausgerüstet. Auch sollen die Abteile III. Klasse der vorhandenen dreiachsigen Wagen mit Lichtschützern einfachster Anordnung ausgestattet werden.

— **Abgabe von Tarifen an Dritte.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat es als unzulässig gerügt, daß in einem Falle ein Gütertarif an das Publikum käuflich nicht hat abgegeben werden können, weil der Vorrat vergriffen war. In Verfolg eines früheren Erlasses veranlaßt der Minister daher in einem neueren Erlasse die Königlichen Eisenbahndirektionen, künftighin auf eine ausreichende Bemessung der Druckauflage von Tarifen Bedacht zu nehmen und erforderlichenfalls die Umrechnung und Neuausgabe der Tarife so zu beschleunigen, daß den Anforderungen des Publikums jederzeit entsprochen werden kann.

— **Die Übertragung des Betriebes einer Kleinbahn vom ursprünglichen Konzessionar auf einen Dritten** wird durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 15. Januar d. J. dahin geregelt, daß eine solche Übertragung, welche nach § 2 des Kleinbahngesetzes als eine wesentliche Änderung des Unternehmens zu betrachten ist, nur mit besonderer Genehmigung der kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörden (des Regierungspräsidenten und der betreffenden Königlichen Eisenbahndirektion) erfolgen kann. Demgemäß ist forthin in die Genehmigungsurkunden für Kleinbahnen eine Bestimmung folgenden Wortlauts aufzunehmen: „Die Übertragung der aus dieser Genehmigung sich ergebenden Rechte und Pflichten an einen anderen Unternehmer ist nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden zulässig.“ Anders ist die Sachlage zu beurteilen, wenn ein Vertrag über Betriebsleistungen die konzessionsmäßigen Rechte und Pflichten des Kleinbahnkonzessionars unberührt läßt. Ein Vertrag dieser Art, der sich hauptsächlich auf die finanzielle Seite der Betriebsverwaltung erstreckt, kann als ein ausschließlich privatrechtliches Abkommen für den Verkehr mit den kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörden nicht in Betracht kommen. Eine Berücksichtigung müssen aber auch Verträge dieser Art erfahren, wenn die in Rede stehenden Betriebsleistungen von einer nach dem Gesetze vom 3. November 1838 konzessionierten Eisenbahngesellschaft oder von einem Unternehmer übernommen werden sollen, der bereits benachbarte Kleinbahnen besitzt oder betreibt, und wenn das letztere Vorgehen vermuten läßt, daß eine Verschmelzung mehrerer getrennt genehmigter Kleinbahnen beabsichtigt ist, deren Zusammenschluß bei ihrer Zulassung nicht berücksichtigt war. Es ist deshalb in solchen Fällen, sofern die Übertragung von Betriebsleistungen nicht schon bei der ersten Zulassung der Kleinbahn zugelassen war, die Entscheidung des Ministers einzuholen.

— **Vereinfachtes Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgüter auf Eisenbahngüterkarte.** Das für den Verkehr zwischen Berlin Stettiner Bahnhof und Stettin, Greifswald und Stralsund bereits eingerichtete vereinfachte Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgut wird vom 1. März d. J. ab auch für andere Verkehrsbeziehungen eingeführt werden. Die wesentlichste Neuerung des Verfahrens besteht darin, daß an Stelle des Frachtbriefs eine Eisenbahngüterkarte tritt und die Fracht, Nebengebühren und Nachnahmen unter Fortfall der Kartierung durch Marken verrechnet werden. Für das Verfahren sind regelmäßig oder zeitweise in größerer Menge aufgelieferte Sendungen, wie Bier, Brot, Hefe, Butter, Fische, Obst, Gemüse usw., in Betracht zu ziehen. Die Vorteile des neuen Abfertigungsverfahrens werden insbesondere darin bestehen, daß es durch die bedeutende Verminderung der Rechnungs- und Abfertigungsarbeiten ermöglicht wird, die Sendungen auf der Versandstation später aufzuliefern und am Bestimmungsorte schneller auszugeben. Den Versendern, die sich zur Auflieferung ihrer Sendungen mit Güterkarte bereit erklärt haben, wird der erste Bedarf an Karten in beschränkter Zahl kostenfrei überlassen werden.

— **Reform der Personentarife.** Die Verkehrskommission des deutschen Handelstags beschloß, dessen Ausschuß zu empfehlen, er möge die Ansicht aussprechen, daß eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Personentarife im Deutschen Reich dringend wünschenswert sei, auch wenn eine Verbilligung im großen und ganzen mit Rücksicht auf die gegenwärtige Finanzlage der in Betracht kommenden Staaten zur Zeit nicht damit verbunden werden könne. Mit den Einzelheiten der von der Handelskammer zu Bielefeld und von anderen Seiten gemachten Vorschläge soll sich die Kommission in einer späteren, vielleicht im Anschluß an die bevorstehende Vollversammlung stattfindenden Sitzung beschäftigen. Im Hinblick hierauf spricht der Vorstand des deutschen Handelstages den Wunsch aus, von Mitgliedern des deutschen Handelstages, die noch nicht über jene Vorschläge beraten und das Ergebnis ihrer Beratung mitgeteilt haben, weitere eingehende Äußerungen darüber zu erhalten. In der Kommissionssitzung wurde gegenüber der Bemerkung, daß der Zeitpunkt für die Behandlung der Frage der Personentarifreform angesichts der ungünstigen Staatsfinanzen nicht vorteilhaft sei, ausgeführt, daß dieser Gesichtspunkt für das Streben nach Vereinheitlichung und Vereinfachung der Tarife von geringerer Bedeutung sei und für die Behandlung der Frage umsomehr Anlaß vorliege, als die sächsische Regierung den Entschluß, ihrerseits mit der Reform vorzugehen, kundgegeben habe.

— **Betriebseröffnung.** Am 16. d. M. ist im Bezirk der Eisenbahndirektion Altona die 2,55 km lange, als Hauptbahn betriebene zweigleisige Güterüberführungsbahn vom Rangierbahnhofe Rothenburgsort über den Oberhafen nach dem Bahnhofe Hamburg H. eröffnet worden.

— **Ostpreußische Südbahn.** Die außerordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft, in welcher über das Verstaatlichungsangebot Beschluß gefaßt werden soll, wird jetzt auf den 6. März d. J. einberufen. Die Firmen S. Fränkel und Strobel & Cie in Berlin haben, wie die B. B.-Ztg. erfährt, unter Hinterlegung von mehr als dem zwanzigsten Teil des Aktienkapitals den Antrag gestellt, daß über das Verstaatlichungsangebot eine getrennte Abstimmung zwischen den Stammaktien und Stammprioritätsaktien stattzufinden habe.

— **Bayerischer Eisenbahnrat.** Unter dem Vorsitz des Generaldirektors v. Ebermayer fand am 10. d. M. die 51. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrats statt. In dieser gab die Frage der Gewährung der Reexpeditionsbefugnis an die Lagerhäuser in Freilassing und Ichenhausen Anlaß zu einer längeren Besprechung. Es wurde dabei auf die Grundsätze hingewiesen, die hinsichtlich der Zulassung reexpeditionsbegünstigter Lagerhäuser seinerzeit aufgestellt worden seien und nach denen das erforderliche Verkehrsbedürfnis bei solchen Stationen nicht als gegeben anzunehmen sei, die einen Jahresumschlag von weniger als 300 Wagen der betreffenden Güter haben. Diese Voraussetzung sei bei beiden Lagerhäusern nicht erfüllt und es seien daher, da an den aufgestellten Grundsätzen festgehalten werden müsse, beide Gesuche abzulehnen. Bezüglich des Lagerhauses in Freilassing wurde im besonderen von verschiedenen Seiten geltend gemacht, daß es bei der geographischen Lage von Freilassing vornehmlich zur Erleichterung der Einfuhr ausländischen Getreides dienen werde, was nicht im Interesse der bayerischen Landwirtschaft liege. Bei der Abstimmung wurde jedoch die Gewährung der Reexpeditionsbegünstigung an die beiden Lagerhäuser vom Eisenbahnrat in seiner Mehrheit begutachtet.

Bei der sich anschließenden Beratung des Entwurfs der Sommerfahrordnung 1903 wurde von der Vertretung der Generaldirektion hervorgehoben, daß auch für diese Fahrordnung mit zwingender Notwendigkeit auf Ersparung von Zügen in dem gleichen Umfange wie in der vorigen Sommerfahrordnung Bedacht genommen werden müsse und daß unter diesem Gesichtspunkte der Entwurf aufgestellt sei. Die in den letzten Monaten bemerkbaren Anzeichen einer mäßigen Verkehrsbesserung versetzten die Eisenbahnverwaltung noch nicht in die Lage, von den aus dringenden finanziellen Rücksichten gebotenen Einsparungen abzusehen; es müsse vielmehr daran umsomehr festgehalten werden, als nach den gemachten Erfahrungen die Einschränkung der Zahl von Zügen eigentliche wirtschaftliche Nachteile nicht zur Folge gehabt habe. Dieser Standpunkt und das Vorgehen der Eisenbahnverwaltung fand auch aus der Mitte des Eisenbahnrats Zustimmung und wurde die für die kommende Sommerfahrordnung in Aussicht genommene Einsparung von Zügen als notwendig und gerechtfertigt erachtet. Hierauf wurde der Entwurf im einzelnen durchberaten und alsdann endgültig festgesetzt.

— **Motorwagen bei den sächsischen Staatsbahnen.** Mit der schon erwähnten Einstellung von Motorwagen bei den sächsischen Staatsbahnen wird voraussichtlich am 1. Mai d. J. begonnen werden. Zunächst sollen zwei Motorwagen in Betrieb genommen werden, und zwar ein Daimler- und ein Serpolletwagen. Die Beschaffung eines dritten elektrischen Motorwagens mit Akkumulatorenbetrieb ist zwar beabsichtigt, doch steht noch nicht fest, wann dieser Wagen in Betrieb genommen wird. Der Daimlerwagen wird in Arnsdorf b. Dresden stationiert werden, um planmäßige Fahrten zwischen Bischofswerda, Bautzen und Pirna auszuführen. Der Serpolletwagen soll in Chemnitz stationiert werden, um im Chemnitzer Vorortverkehr zu planmäßigen Fahrten Verwendung zu finden. Die weitere Anschaffung solcher Motorwagen wird von den praktischen Erfahrungen abhängig gemacht werden.

— **Lazarettwagen in Sachsen.** Bei den sächsischen Staatseisenbahnen ist ein Lazarettwagen eingestellt worden, der gleichwie bei den preußischen Staatsbahnen bei Eisenbahnunfällen unverzüglich nach der Unglücksstätte gesendet werden soll. Seine Einrichtungen ermöglichen es, daß verletzten Reisenden an Ort und Stelle die erste ärztliche Hilfe zuteil wird. Der Wagen enthält zwei Räume. Hiervon ist der eine als Operations- und Verbandraum eingerichtet, während der zweite Raum acht bequeme Lagerstätten zur Unterbringung der Verletzten enthält. An den Außenseiten ist der Wagen durch ein rotes Kreuz im weißen Felde gekennzeichnet. Es ist übrigens beabsichtigt, noch mehrere derartige Wagen zu beschaffen und an geeigneten Stationen der sächsischen Staatsbahnen bereit zu halten, um sie vorkommendenfalls schnellstens nach der Unglücksstätte absenden zu können.

— **Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1901.** Dem soeben ausgegebenen Bericht ist über das Ergebnis der Eisenbahnverwaltung und der württembergischen Bodenseedampfschiffahrt folgendes zu entnehmen:

Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahre 1901 die Gesamteinnahmen 56 924 058 ℳ (gegen 56 214 990 ℳ im Vorjahre), die Gesamtausgaben 41 643 349 (39 508 664) ℳ betragen. Hiernach ergibt sich ein Reinertrag von 15 280 709 (16 706 326) ℳ. Da der Reinertrag den Etatssatz von 16 300 000 ℳ nicht erreichte, hatte der Eisenbahnreservefonds das Fehlende mit 1 019 291 ℳ zur laufenden Verwaltung abzugeben.

Auf 1 km Betriebslänge kommen:

	1901	1900
Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr	10 674	10 700 ℳ
desgl. aus dem Güterverkehr	16 861	17 157 „
Betriebsausgaben	19 717	18 377 „
Reinertrag	8 786	10 407 „

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrag von 593 222 789 ℳ hat sich verzinst zu 2,77 % gegen 3,30 % im Vorjahre.

Die eigentliche verzinsliche Eisenbahnschuld betrug am 1. April 1901: 449 221 962 ℳ. Der Zinsenbedarf für diese Schuld im Jahre 1901 ist zu 16 368 821 ℳ berechnet. Nach der baren Ablieferung von 15 280 709 ℳ ergibt sich ein Minderbetrag des Reinertrags der Eisenbahnen von 1 088 112 ℳ, gegenüber einem Überschuß über den Zinsenbedarf von 858 669 ℳ im Vorjahre. Durch den erzielten Betriebsüberschuß wird das noch zu verzinsende Anlagekapital zu 3,4 % (gegen 4,04 % im Vorjahre) verzinst, wenn ein Beitrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld und die Pensionslast nicht in Rechnung genommen wird.

Beim Betrieb der Bodenseedampfschiffahrt haben im Jahre 1901 die Gesamteinnahmen 371 549 (374 781) ℳ, die Gesamtausgaben 329 358 (309 012) ℳ betragen. Hiernach ergibt sich ein Reinertrag von 42 191 ℳ, 30 611 ℳ mehr als im Etat vorgesehen. Das Anlagekapital der Bodenseedampfschiffahrt ist berechnet zu 1 802 162 ℳ.

— **Reform der Personentarife.** Die Handelskammer in Heilbronn beschäftigte sich in ihrer letzten Sitzung u. a. mit der vom deutschen Handelstag gestellten Frage, ob die Vereinheitlichung und Vereinfachung der Personentarife im Deutschen Reich wünschenswert sei. Die Kammer erklärte diese Vereinheitlichung und Vereinfachung zwar für wünschenswert, aber im jetzigen Zeitpunkte kaum für durchführbar. In Württemberg wenigstens wäre ein dahin gerichtetes Vorgehen gegenwärtig sicher ganz aussichtslos; hier würde eine solche Vereinheitlichung und Vereinfachung eine durchgreifende Reform erfordern, und zu irgend welchen Experimenten seien die dermaligen ungünstigen Erträgnisse der württembergischen Eisenbahnen nicht angetan.

— **Kaiser-Geburtstagsfeiern.** Aus einer großen Anzahl von Orten liegen uns mehr oder weniger ausführliche Berichte über festliche Veranstaltungen aus Anlaß des Geburtstags Sr Majestät des Kaisers vor. Meist waren es die Staatseisenbahnvereine, in deren Kreise die Feiern stattfanden. In Münster i. W. wurde bei dem veranstalteten Festkommers die bevorstehende Gründung eines Eisenbahnvereins bekannt gegeben. Die größte uns gemeldete Ziffer der Beteiligung erreichte die Feier in der Stadthalle zu Mainz, in der sich 3000 Personen, Herren und Damen, zusammenfanden. In Braunschweig vereinigten sich nach vieljähriger Pause zu dieser Feier 1200 Personen, Beamte und Arbeiter der preußischen Staatseisenbahnen mit ihren Angehörigen. In Halberstadt waren die Beamten und Arbeiter der dortigen Eisenbahn-Werkstätteninspektion mit ihren Familien zum erstenmal zu einer gemeinsamen Feier vereint; auch hier erreichte die Zahl der Teilnehmer 1200, sodaß von dem gesamten Personal sich wohl niemand ausgeschlossen hatte. Auch der dortige Eisenbahn-Männergesangverein nahm an der Feier teil. Aus Elberfeld werden 1600, aus Osnabrück 1500 Teilnehmer gemeldet. In Neunkirchen (Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken) nahm nach der eigentlichen Kaiserrede der aus Saarbrücken herübergekommene Präsident Schwering Anlaß, in einer Ansprache das Andenken des vor kurzem im Dienste verunglückten dortigen Stationsvorstehers Berg zu feiern, eines Mannes, der in treuester Pflichterfüllung und mit hervorragender Tüchtigkeit seines schwierigen, verantwortungsvollen Amtes gewaltet hätte. Die Ansprache leitete dann auf das Pflichtgefühl der Hohenzollernfürsten hinüber, das durch eine Reihe von geschichtlichen Aussprüchen belegt wurde, und klang aus in ein Hoch auf das Zollerngeschlecht. Weitere Festberichte liegen uns vor aus Danzig, Emden, Greifswald, Insterburg, Kattowitz, Kiel, Königsberg, Meiningen, Stolp und Stralsund. Überall war der Verlauf der Feiern ein durchaus harmonischer, überall zeigte sich eine treue vaterländische Gesinnung und ein durch die Gemeinschaft in dieser Gesinnung herbeigeführtes, von dem Geiste der Pflichttreue getragenes kameradschaftliches Zusammenhalten.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern (des Eisenbahnbaufaches) ernannt: die Regierungsbauführer Ewald Henkel aus Schleibnitz (Regierungsbezirk Magdeburg) und Kurt Becker aus Friedensthal (Fürstentum Waldeck). — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Arthur Adler, bisher zur Militärverwaltung beurlaubt, ist der Eisenbahn-

direktion in Cassel zur Beschäftigung überwiesen. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Michelsohn in Hannover und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Rudolf Weyland in Stettin erteilt worden.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen wurden mit Wirkung vom 1. März d. J. zu Direktionsassessoren befördert: die Eisenbahnassessoren Hans Speckner, Dr Eduard Friedel, Eduard Schmid, Karl Wilhelm List, Friedrich Münz und Friedrich Iblher bei der Generaldirektion: Dr Karl Her und Anton Vorndran bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München; Josef Eser und Theodor Ebermeyer bei jener in Kempten; Georg Reiter und Otto Zintgraf bei jener in Weiden; Karl Neumann bei jener in Nürnberg; Ernst Zeis bei jener in Bamberg; August Stegner bei jener in Ingolstadt; ferner der Vorstand der Betriebswerkstätte Schweinfurt C. B. Emil Leykauf und jener der Betriebswerkstätte Eger Otto Rathmayer sowie Karl Windstoßer bei der Betriebswerkstätte Augsburg. — Berufen wurden der Oberbauinspektor Georg Haberstumpf in Schweinfurt zum Direktionsrat bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Augsburg und der Maschinenoberbauführer Max Schiffler in Eger zum Vorstande der Betriebswerkstätte Nördlingen.

Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen ist seinem Ansuchen entsprechend versetzt worden der Betriebsinspektor Köhrer, Vorstand der Güterstelle Stuttgart, auf die Stelle des Betriebsinspektors in Sigmaringen.

Österreich.

— **Elektrischer Betrieb auf Vollbahnen.** Anläßlich einer im österreichischen Abgeordnetenhause gestellten Anfrage wegen Einführung des elektrischen Betriebs auf den im Bau befindlichen Alpenbahnen teilte der Eisenbahnminister dem Abgeordnetenhause mit, daß die Frage des Ersatzes der Dampfkraft durch Elektrizität für den Bereich des Eisenbahnwesens niederer Ordnung schon jetzt als im wesentlichen gelöst bezeichnet werden könne. Es zeuge hierfür die Tatsache, daß der elektrische Betrieb in den größeren Städten und deren Umgebung nahezu alle anderen Betriebsarten verdrängt und sich zu einer Art Alleinherrschaft aufgeschwungen habe. Minder klar und zum Teil sogar noch recht unsicher liegen dagegen diese Verhältnisse in bezug auf die Nutzbarmachung der Elektrizität für den Betrieb großer, im offenen Gelände gelegener Hauptbahnen. Es wachsen eben die Schwierigkeiten, welche die Lösung der Aufgabe biete, mit der Größe der an die Leistungsfähigkeit der Bahnanlage zu stellenden Anforderungen und mit den Hindernissen, welche — in den gegebenen natürlichen Verhältnissen, namentlich in der Bodenbeschaffenheit und im Klima begründet — dem Bau und Betrieb entgegenstehen. Demgemäß wachse aber auch die Verantwortung, welche angesichts der Wichtigkeit der auf dem Spiele stehenden wirtschaftlichen Interessen den leitenden Dienststellen obliege, sodaß Vorsicht und gründliche Erwägung dringend geboten erscheinen.

Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung nehme im Bewußtsein der Schwierigkeit, dabei aber auch der Wichtigkeit der fraglichen Aufgabe an dem seit geraumer Zeit auf der Tagesordnung stehenden theoretischen und praktischen Studium derselben regen Anteil und verfolge ganz besonders die in anderen Ländern unternommenen Versuche und erzielten Fortschritte mit ungeteilter Aufmerksamkeit.

In diesem Sinne seien zu Ende des abgelaufenen Jahres mehrere höhere technische Beamte des Eisenbahnministeriums nach Oberitalien entsendet worden, um die Veltlinbahn in ihren technischen Einrichtungen auf das eingehendste zu prüfen und auch die Unterlagen für die Beurteilung des finanziellen Erfolges dieser Betriebsform gegenüber jenem des Dampfbetriebs festzustellen.

Das günstige Ergebnis dieser Besichtigung wie auch die aus anderweitigen Wahrnehmungen geschöpfte Überzeugung, daß nunmehr auch für den Bereich des heimischen Staatsbahnnetzes der Frage des elektrischen Betriebs unter Umständen mit Vorteil nähergetreten werden könnte, haben in der Folge das Eisenbahnministerium veranlaßt, an die Ausarbeitung von Entwürfen für den elektrischen Betrieb auf der Arlbergstrecke Landeck-Bludenz und auch auf den neuen Alpenbahnen zu schreiten. Dabei bleiben aber auch andere Linien, wo örtlicher Verhältnisse halber der elektrische Betrieb voraussichtlich mit Erfolg eingeführt werden könnte, nicht außer Acht, so unter anderem die vom böhmischen Braunkohlenbecken ausgehenden Zweiglinien, wo die Verwertung der minderwertigen Braunkohlensorten Vorteile zu bieten verspricht.

Sollte nach Fertigstellung der Pläne und Klarstellung der Kostenfrage der erforderlichen Neuanlagen und Umgestaltungen der elektrische Betrieb in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht sich vorteilhafter stellen als der Dampfbetrieb, so werde der Minister nicht unterlassen, sofort der Frage der Verwirklichung des elektrischen Betriebs näherzutreten und die zu diesem Zwecke erforderlichen Anträge zu stellen.

— **Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** In der am 6. Juni 1902 abgehaltenen Sitzung des Staatseisenbahnrates ist ein aus 7 Mitgliedern und 4 Ersatzmitgliedern bestehender Unterausschuß gewählt worden, welchem die Vorberatung der bei der nächsten Revisionskonferenz wegen des vorgenannten Übereinkommens zu stellenden Anträge zugewiesen worden ist. Von dem Obmann dieses Ausschusses sind an die Handelskammern, sowie an industrielle, landwirtschaftliche und sonstige Körperschaften Rundschreiben mit der Einladung versendet worden, etwaige Revisionsanträge binnen bestimmter Frist einzubringen. Über die eingebrachten Anträge dürfte schon demnächst die Beratung im Unterausschuß stattfinden.

— **Das zweite Gleis der österreichischen Nordwestbahn.** Die Verwaltung der Nordwestbahn hat in den letzten Tagen dem Eisenbahnministerium die Pläne für die Legung des zweiten Gleises auf einer weiteren Teilstrecke des Ergänzungsnetzes, nämlich der Strecke Schreckenstein-Tetschen, vorgelegt. Hiermit liegen nunmehr die Pläne für die Legung des zweiten Gleises auf den Strecken Liboch-Leitmeritz, Nimburg-Lissa, Lissa-Vschetat und Schreckenstein-Tetschen vor.

An der Fertigstellung der weiteren Pläne wird eifrig gearbeitet. Was das garantierte Netz anbelangt, so hat rücksichtlich des zweiten Gleises auf der Strecke Wien-Stockerau bereits die amtliche Begehung stattgefunden.

— **Der Umbau des Salzburger Bahnhofs,** der bekanntlich nach einem großangelegten Plan vorgesehen ist, schreitet programmäßig vor. In diesem Jahre dürfte der neue Verschubbahnhof der Vollendung zugeführt werden. Auch der Umbau des Personenbahnhofs dürfte noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden.

— **Mendelbahn.** Der Bau der Mendelbahn schreitet rasch vorwärts und dürfte bis zum Beginn der Reisezeit fertiggestellt sein. Wie das Österr.-ungar. Eisenbahnblatt mitteilt, plant die Vereinigte Elektrizitätsgesellschaft in Wien die Fortsetzung der Mendelbahn von ihrem Endpunkte zum Anschlusse an die Lokalbahn Trient-Malé. Die neue Linie würde gleichfalls für elektrischen Betrieb eingerichtet werden.

— **Die rechtliche Natur der Fahrkartensteuer.** In der Gesellschaft österreichischer Volkswirte erstattete Oberfinanzrat Dr v. Koczynski einen Bericht „Über einige wünschenswerte Richtungen der Gebührenreform“. Hierbei erörterte der Vortragende auch die rechtliche Natur der Fahrkartensteuer, welche in Österreich mit 1. Januar d. J. eingeführt worden ist. Er zählt diese Steuer nicht zu den Transportsteuern. Nach seiner Auffassung gehören Transportsteuern zu den Verkehrssteuern des wirtschaftlichen Lebens, welche einen zum Vorschein kommenden Wert ergreifen, ohne Rücksicht darauf, ob er den Gegenstand eines rechtlichen Verkehrs gebildet hat. Solche Verkehrssteuern seien die Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrzölle, die abgenommen werden, sobald eine Ware durch ihre Ortsveränderung für die Steuer greifbar wird. Derartige Verkehrssteuern können allerdings auch von jenen Werten abgenommen werden, die nicht in Gestalt von Sachen, sondern in Gestalt von Dienstleistungen in den Verkehr treten. So werde bei den Transportsteuern die Transportleistung zum Gegenstand der Steuer, ob es sich nun um Personen- oder Warenbeförderung handelt. Diese Steuer bedinge es, daß, ähnlich wie bei den Zöllen, jede Transportleistung ohne Rücksicht auf ihren rechtlichen Hintergrund erfaßt werde; die Steuer müsse eintreten, ob dem Transport ein Vertrag zugrunde liege oder ob die Bahn die Beförderung für eigene Zwecke vollführe, ob der Transport entgeltlich sei oder nicht. Die neue Fahrkartensteuer trete nun keineswegs in dieser Allgemeinheit ein; sie halte sich lediglich an die Fahrpreise und habe daher nur den entgeltlichen Transport zur Besteuerungsgelegenheit. Sie knüpfe sich an eine gewisse rechtliche Beschaffenheit der Transportleistung. Damit verrate sie ihre Zugehörigkeit zu den „Verkehrssteuern auf dem Boden des Rechtslebens“. Dies sind nach Ansicht Koczynskis Gebühren, welche für bestimmte Rechtsakte ohne Rücksicht darauf zu entrichten sind, ob ein Schriftstück ausgefertigt werde oder nicht. Koczynski rechnet zu diesen Verkehrssteuern des Rechtslebens beispielsweise die Lotterie- und Totalisatorgewinnste, die Effektenumsatzsteuer sowie auch den bisherigen Fahrkartenstempel. Mit der Fahrkartensteuer sei genau besehen nichts neues geschaffen worden. Es bestehe kein wesentlicher Gegensatz zwischen dem bisherigen Fahrkartenstempel, der kein Stempel war, und der neuen Fahrkartensteuer, die keine Transportsteuer ist. Sie sei darum ganz

richtig mit dem Fahrkartenstempel in Parallele gestellt und sei auch der Name glücklich gewählt. Auch sei bemerkt, daß der im Gesetz über die Fahrkartensteuer vorgesehene Stempel für die Legitimationen zu freier oder ermäßigter Fahrt nicht als Äquivalent der Transportsteuer in den Fällen der Unentgeltlichkeit des Transportes angesehen werden könne, weil es an einer gleichartigen Bemessungsgrundlage fehle. Diese Stempel seien nur eine Feststellung dessen, was eigentlich schon gegenwärtig Rechtens war, da die Legitimationen schon bisher nur per nefas ungestempelt geblieben seien.

[redacted]

Niederlande.

— **Eröffnung der Strecke Zwolle-Ommen.** Am 15. Januar d. J. ist die 23,2 km lange Teilstrecke Zwolle-Ommen der im Bau begriffenen Nordostlokalbahn, die von Zwolle nach Delfzyl führt, eine Zweigbahn nach Almelo und Assen erhält und von der Niederländischen Staatseisenbahn betrieben wird, eröffnet worden. Die Strecke ist vollspurig und schließt in Zwolle an die Niederländische Staatsbahn und an die Niederländische Zentralbahn an. Von den an der Strecke Zwolle-Ommen gelegenen Stationen sind eingerichtet: Dalfsen (Dory) für den Gesamtverkehr mit Ausnahme von Markt- und Möbelwagen, Vilsteren für den Personen- und Wagenladungsverkehr, Ommen für den Gesamtverkehr, ausgenommen Equipagen und Fahrzeuge; Herfte-Veldhoek, Marshoek-Emmen und Rechteren sind nur Haltepunkte ohne Abfertigungsbefugnisse.

— **Nachwehen des Streiks.** Ein aus Angestellten und ehemaligen Angestellten der beiden Eisenbahngesellschaften gebildeter Ausschuß, welcher sich die Aufgabe gestellt hat, während eines etwaigen Ausstandes den Eisenbahndienst zu organisieren, hat dem „Bur. Reuter“ mitgeteilt, daß er imstande sei, während eines Ausstandes einen beschränkten Dienst auf mehreren Linien zu ermöglichen, sodaß alle Verbindungen nach dem Auslande gesichert seien. Der Ausschuß wendet sich gleichzeitig an alle Personen, die befähigt sind, einen Eisenbahnzug zu führen, damit ein neuer Ausstand nicht glücken könne.

Übrige europäische Länder.

— **Norwegische Bahnen.** In Mo, am östlichen Ende des Ranenfjords, etwa 16 Kilometer südlich vom nördlichen Polarkreis, wird nach „Railr. Gaz.“ ein Hafen und im Anschluß daran eine etwa 27 Kilometer lange vollspurige Bahn längs des Dunderlandflusses in nordöstlicher Richtung nach einer der 700 Eisengruben gebaut, die der Dunderland Iron Ore Company in London gehören. Die Bahn ist bereits im Bau und wird nächstens vollendet sein.

— **Der belgische Eisenbahntunnel von Braine-le-Comte,** welcher seit längerer Zeit in Belgien wegen seines baufälligen Zustandes Anlaß zu Klagen gibt, hat einen Besuch des Eisenbahnministers Libaert mit den zuständigen Beamten erhalten. Die „Indépendance belge“ drückt die Hoffnung aus, daß diese Untersuchung das Zeichen zum Verschwinden „dieses unnützen und gefährlichen“ Verkehrsweges bedeute.

— **Der Kongreß für öffentliche Arbeiten in Frankreich,** der zum erstenmal im Oktober 1900 abgehalten wurde, hat wieder in Paris getagt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Maruéjouls, welcher in einer der Sitzungen den Vorsitz führte, lobte sehr die Einrichtung und die Arbeit dieser Vereinigung zuständiger Männer; sie lieferten dem Parlament sehr wertvolle Mitwirkung und Kräfte des privaten Unternehmungsgeistes. Der Minister bedauerte, daß die Ausführung des großen Programms der öffentlichen Arbeiten — Wasserstraßen, Eisenbahnen und Häfen betreffend — auf sich warten lasse. Noch dieses Jahr, sagte der Minister launig, hat der wachsame Drache, der die Staatsfinanzen hütet, 2 000 000 Fr. an dem bescheidenen Budget der öffentlichen Arbeiten abgenagt und die Budgetkommission hat weitere 3 500 000 Fr. amputiert. Solche chirurgische Operationen seien der Gesundheit eines Landes nicht förderlich und man müsse auf bessere Tage hoffen. Während gerade der Eisenbahnerausstand in Holland besonderes Aufsehen machte und der preußische Eisenbahnminister in der Budgetkommission in Deutschland eine ähnliche Gefahr als ausgeschlossen erklärte, verdient wohl Interesse, daß auf dem französischen Kongreß der öffentlichen Arbeiten gleich von vornherein der Vorsitzende Hersent in der Eröffnungsrede u. a. schwer beklagte, daß die Häufigkeit der Ausstände in Frankreich der französischen Industrie den Wettbewerb mit dem Auslande erschwere, und meinte, umsomehr müsse man ihr durch Verbesserung der Verkehrsmittel Erleichterungen verschaffen. Der Kongreß tagte in mehreren Abteilungen; in der Eisenbahnabteilung erstattete Ingenieur Gallotti den Bericht. Die Kommission erachtete, daß 10 Jahre zur Herstellung der Gesamtheit der geplanten Bauten genügen werden.

— **Eine neue deutsch-schweizerische Eisenbahnverbindung.** Im deutschen Reichshaushalt ist eine Summe für Vorstudien zu Eisenbahnbauten in Elsaß-Lothringen ausgeworfen, welche u. a. eine Linie Dammerkirch-Pfirt-Schweizer Grenze betrifft. Durch diese würde der etwas abgelegene Obersundgau, der Winkel gegen die Schweiz und Belfort erschlossen werden. Anderseits beabsichtigt die Schweiz, insbesondere der Kanton Bern, die Anlage einer vollspurigen Nebenbahn von Pruntrut nach Bonfol an der Reichsgrenze. Bei diesen Plänen fallen wohl strategische Rücksichten ins Gewicht. Wenn im Kriegsfall Frankreich die schweizerische Neutralität mißachten und ein französisches Heer durch den Berner Jura nach Basel durchbrechen wollte, wäre die Linie Dammerkirch-Pruntrut für die deutsche Armeeleitung von Wichtigkeit. Der Pariser „Temps“ erkennt an, daß diese Bahn wirtschaftlich von großer Bedeutung wäre und auch das Trambahnnetz von Belfort an die große Verbindungslinien mit Deutschland anschließen würde, meint aber, „sie würde eine sehr ernste Gefahr für Frankreich darstellen, denn sie würde eine neue Durchbruchslinie auf Belfort, die Franche-Comté und Burgund bilden“.

— **Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport.** Der schon kurz gemeldeten Wahl des schweizerischen Bundesrichters Winkler zum Direktor dieses internationalen Amts in Bern ist in der Schweiz eine lebhafte Bewegung vorausgegangen, die teils auf politischen Gründen beruhte, aber auch über die schweizerischen Grenzen hinaus noch insofern Interesse hat, als Herr Zemp, der wohlbekannte Leiter der Eisenbahnangelegenheiten im schweizerischen Bundesrate, für jenen Posten als Kandidat ausersehen war und nach schweizerischen Blättern sich mit dem Plane trägt oder trug, aus dem Bundesrat auszuscheiden. „Daß die Bemühungen, Herrn Zemp zum Bleiben zu bewegen, Erfolg hatten“, so schreibt die N. Zürcher Ztg., „wird überall mit Freuden begrüßt werden.“ Es scheine also auch sein Augenleiden nicht so schlimm zu sein. Bundesrichter Winkler steht in der zweiten Hälfte der 50 er Jahre. Als früherer Rechtsberater der Gotthardbahn bringt er neben seiner umfassenden juristischen Bildung auch besondere Kenntnisse des Eisenbahnwesens mit in das Amt. Dem Bundesgericht gehört er seit 1893 an, 1901/2 war er dessen Präsident.

— **Die Lohnbewegung unter den Gotthardbahnangestellten** ist durch das Entgegenkommen der Bahnverwaltung noch nicht beendet. Das Personal hat nach langer Beratung beschlossen, an den Hauptforderungen festzuhalten und auf die Denkschrift der Verwaltung in diesem Sinne eine Erwiderung auszuarbeiten.

— **Kündigung der italienischen Betriebsverträge.** Auf eine Anfrage des Senators Pisa erklärte der Bautenminister, daß die Regierung sich betreffs der Kündigung der Betriebsverträge mit den Eisenbahngesellschaften über den einzuschlagenden Weg bereits klar sei, er aber den gegenwärtigen Augenblick noch für verfrüht halte, um nähere Mitteilungen über die Absichten der Regierung zu machen.

— **Der Windausche Kanal, ein alter Plan der russischen Staatsregierung zur Herstellung eines brauchbaren Wasserweges zwischen Njemen und Windau.** In ihrer Nr 3 beschäftigt sich die amtliche Handels- und Industriezeitung aufs neue mit dem Plan, den Njemen (Memel), dessen Unterlauf auf preußischem Gebiet liegt, mit der Windau durch einen Kanal zu verbinden und damit dem Ausfuhrhandel des an Holz reichen russischen Nordwestgebietes eine russische, in einen russischen Seehafen ausmündende Wasserstraße zu schaffen. Der Plan selbst ist nicht neu, vielmehr liegt der Anfang seiner Entstehungsgeschichte ziemlich weit zurück, denn bereits im Jahre 1796 wurde mit den Voruntersuchungen begonnen. 1825 endlich nahm dann Prinz Alexander von Württemberg, der damalige „Chef der Verwaltung der russischen Verkehrswege“, den Bau des etwa 373 Werst (= 380 km) langen Kanals, der die Dubissa, einen Nebenfluß des Njemen, mit der Windau verbinden sollte, in Angriff, um die Arbeiten erfolgreich und energisch bis 1829 fortzuführen. Der 1830 ausbrechende lithauische Aufstand setzte dem Kanalbau ein Ende, und erst 1879 nahm man den alten Gedanken wieder auf, ohne daß er aber irgendwie besonders gefördert worden ist. Als äußerer Anlaß, gegenwärtig den Gedanken, einen solchen Wasserweg herzustellen, um ihn besonders in den Dienst der russischen Waldwirtschaft zu stellen, wiederum aufzunehmen, mag ja wohl der Umstand mit einigem Anspruch auf Wahrscheinlichkeit hingenommen werden, daß seit etwa zwei Jahren der Hafen von Windau, der zweifellos sehr große Vorzüge besitzt, eine leistungsfähige Eisenbahnverbindung bereits erhalten hat. Wenn nun auch auf dem Eisenbahnwege Windau namentlich Getreide, Flachs, Hanf usw. zugeführt werden, so haben diese Zufuhren doch immer noch den Charakter des Zufälligen. Jenachdem Riga oder Libau aus irgend einem Grunde behindert sind, ihre Handelsgüter selbst zu verschiffen, wird z. Z. Windau aufgesucht, das namentlich auch den unschätzbaren Vorzug hat, in der Regel nicht durch Eis geschlossen zu werden.

Aber es scheint auch noch ein sehr praktischer innerer Grund vorzuliegen, um jetzt — man möchte sagen wie aus der Pistole geschossen — den Gedanken des Ausbaues dieses Wasserweges aufzunehmen. Es kommt nämlich in Betracht, daß für die schnelle Verwirklichung des Projektes nun die Handels- und Industriezeitung, das amtliche Organ des russischen Finanzministeriums, aufs wärmste eintritt, indem sie, an einen im Wilnaer Landwirtschaftlichen Verein kürzlich gehaltenen Vortrag anknüpfend, auf die große Bedeutung des Windauschen Kanals für den Holzhandel und die Holzindustrie des russischen Nordwestgebietes hinweist. „So lange — sagt die Zeitung — der bestehende deutsche Zolltarif (ach so! D. Schriftl.), der das bearbeitete Holz unverhältnismäßig hoch besteuert, gehandhabt wird, so lange müssen wir uns auf die Rolle beschränken, den zahlreichen an der Weichsel und dem Njemen (Memel) belegenen deutschen Sägemühlen, Papier-, Holzdraht-, Parkettfabriken, Faßbindereien usw. das Rohmaterial zu liefern, und so lange kann von einer Entwicklung unserer Holzindustrie im Becken des Njemen und der Weichsel nicht die Rede sein.“

Zur Begründung der Klage über die drückende Lage, in der sich der russische Holzhandel zur Zeit angeblich befindet, wird dann angeführt: „Zum Beispiel Rundhölzer sind zur Zeit mit 2 ℳ für 1 t (1,5 Kop. für 1 Pud = 3,24 ₰ für 16,38 kg) belastet, während für zersägte Hölzer 8 ℳ für 1 t (6 Kop. für 1 Pud = 12,96 ₰ für 16,38 kg) zur Erhebung kommen. Da man nun aber aus 100 Pud Rundholz nur gegen 55 Pud gesägte Ware gewinnt, so dürfte der Zoll für diese nicht 8 ℳ, sondern müßte nur 3,6 ℳ betragen, wenn wir in die Lage kommen sollten, bearbeitete Hölzer ausführen zu können.“ Da das nicht der Fall ist, so muß der russische Holzhandel sich damit begnügen, unbearbeitetes Holz, wie schon vorangeführt, auszuführen und Preußen den Gewinn, der aus der Bearbeitung erzielt werden kann, zu überlassen.

Ob der neue Verkehrsweg darin Wandel schaffen wird, wird wohl in erster Reihe davon abhängen, ob der russische Holzhandel für seine bearbeiteten Hölzer ebenso bereitwillige Abnehmer auf dem europäischen Markte finden wird, als gegenwärtig für seine Rundhölzer, die aus dem Njemen- und Weichselgebiete in Preußen stammen. Die Aufrollung der Frage des Ausbaues des neuen Wasserweges im gegenwärtigen Augenblick hat aber jedenfalls einen ausgesprochen zolltarifarischen Nebengeschmack. Trotz alledem wäre es aber im Interesse der Verkehrsentwicklung innerhalb der Grenzen des russischen Reiches sehr zu bedauern, wenn der Bau nicht zustande käme, denn zu den wenigen dort vorhandenen Wasserwegen würde ein solcher hinzutreten, dem gewiß eine große wirtschaftliche Bedeutung nicht abgesprochen werden kann, namentlich wenn man berücksichtigt, daß Rußland sehr erhebliche Mittel darauf verwendet, Windau zu einem modernen Hafen zu machen, der allen den Anforderungen, die heute der Seeverkehr an einen erstklassigen Ausfuhrhafen für Getreide usw. stellt, zu entsprechen vermag.

Käme zu solchen Ausfuhrartikeln dann noch Holz, so würde das dem Hafen sofort einen wesentlich größeren Zufluß von Schiffen zuführen und damit dann voraussichtlich sich auch die Ausfuhr wesentlich heben. Wirtschaftlich wäre also der [redacted] Rostens sind. Norton untersuchte zuerst, aus welchen Gründen Eisen, das von einer Mörtelschicht umgeben ist, in manchen Fällen nach Jahren noch unverändert ist, während es in anderen Fällen sehr schnell rostet. Er fand, daß das Rosten immer an solchen Stellen eingetreten war, wo sich Risse in dem umgebenden Mörtel befanden, und zwar um so schneller, je feiner diese Risse waren. Darauf stellte er eine große Zahl von Versuchen an, indem er Eisen- und Stahlstücke mit verschiedenartig zusammengesetztem Mörtel sowie mit reinem Zement umhüllte und diese Stücke entweder einer Atmosphäre aus Luft, Dampf und Kohlensäure oder aus Luft und Dampf oder aus Luft und Kohlensäure aussetzte. Die Zusammensetzung der Mörtel ist im „Engineering“ vom 21. November 1902 näher beschrieben. Norton fand, daß reiner Zement selbst in dünnen Schichten einen wirksamen Rostschutz bildet, während Mörtel sehr dicht sein muß, keine Risse haben darf und in sehr nassem Zustande auf das Metall aufgetragen werden muß. Er bestätigt ferner, daß es sehr wichtig ist, daß das Eisen vor der Einbettung völlig rein ist. Norton hält ein Behandeln des Eisens mit reinem Zement für wirksamer als jeden anderen Anstrich und empfiehlt solches auch vor jeder Ummauerung mit Mörtel.

— **Mastsignal mit Kohlensäurebetrieb.** Wie die Österreichische Eisenbahnzeitung schreibt, ist seit einem Jahre bei der Illinois Zentraleisenbahn ein durch Kohlensäure betriebenes Mastsignal in Verwendung. Im Sockel des Mastes ist eine galvanische Batterie und ein Kohlensäurebehälter untergebracht. Letzterer ist für einen Druck von 844 kg auf das Quadratzentimeter berechnet und besitzt ein Druckminderventil, durch welches der Druck auf 1,5 bis 3,5 kg vermindert werden kann. Das Ventil wird durch ein Solenoid (schraubenförmiger, als Magnet dienender Draht) bedient, das vom Batteriestrom durchflossen wird. Die freigegebene Kohlensäure strömt in einen Zylinder und hebt dort einen Kolben, der mit dem Signalarm in Verbindung steht. Nach den Angaben der das Signal bauenden Firma, der „Hall Company“ in Chicago, reicht das im Behälter befindliche Gas für 13—15 000 Bewegungen aus, d. h. bei 10 Minutenverkehr für etwa 100 Betriebstage. Die Kosten für den Betrieb dieses Signales sollen nur ein Viertel der für die pneumatisch betriebenen Signale betragen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eröffnung der Station Neu=Isenburg und Schließung der Station Isenburg für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Strecke Isenburg-Neu=Isenburg des Direktionsbezirks Mainz mit den Stationen Isenburg und Neu=Isenburg eröffnet. Die Station Isenburg wird mit dem gleichen Zeitpunkte für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen, bleibt aber für den übrigen Verkehr im seitherigen Umfange bestehen. Die Station Neu=Isenburg dient dem unbeschränkten Eil- und Frachtgutverkehre sowohl in Einzelstück- als Wagenladungen sowie dem Verkehre für lebende Tiere und Fahrzeuge. Sprengstoffe sind zugelassen. Eil- und Frachtstückgüter sind von dem genannten Termine ab nur noch in Neu=Isenburg aufzuliefern und auf diese Station abzufertigen. Wegen der hierdurch eintretenden Erhöhungen gibt das Verkehrsbureau in Mainz Auskunft.

Mainz, den 11. Februar 1903. (377)

Namens der beteiligten Verwaltungen: königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

2. Betriebsüberlassungen.

Am 1. April d. J. geht die Station Niederlahnstein aus dem Direktionsbezirk Cöln in den Direktionsbezirk Frankfurt a/M. über.

Cöln, den 12. Februar 1903. (378)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Rechtsrheinisch - hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 wird die neueröffnete Station Lohmar in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Über die Frachtberechnung geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Essen, den 12. Februar 1903. (379)

Namens der beteiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Zum 1. März d. J. wird Nachtrag 9 ausgegeben, welcher außer bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Änderungen des weiteren enthält: Änderungen bezüglich der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Änderung und Ergänzung der Bestimmungen über die Güterabfertigung nach Orten mit räumlich getrennten Bahnhöfen, Aufnahme neuer Stationen, Änderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, welche außer mit Ermäßigungen auch in einzelnen Fällen mit Erhöhungen verbunden ist, ferner den neuen Ausnahmetarif 1 a für Rundhölzer zu Grubenzwecken, Änderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife, Änderung von Stationsnamen.

Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. April d. J. ab gültig, soweit im Nachtrag nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion. Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 25. d. M. ab auf den Verbandsstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Hannover, den 12. Februar 1903. (380)

Königliche Eisenbahndirektion.

Im Tarif für die Beförderung lebender Tiere des nordostdeutsch-sächsischen Verbandes, Teil II, werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. die besonderen Tarifvorschriften des Abschnitts C „Tiere in Stallungswagen“ mit Ausnahme des ersten Absatzes, welcher die Frachtsätze und die Mindestfracht angibt, aufgehoben.

Bromberg, den 16. Februar 1903. (381)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Im Rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbande treten am 1. März 1903 Nachträge II zum Gütertarif Teil II (Gemeinsch. Heft) und Heft 4, sowie Nachträge III zu den Tarifheften 1, 2 und 3 in Kraft. Sie enthalten: 1. Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Essen, St. Johann=Saarbrücken, der in die Verwaltung der Direktion Mainz übergegangenen vormal. Main-Neckarbahn und der Sächsischen Staatsbahnen. 2. Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 6 a (Braunkohlen), 8 (Gießerei-Roheisen), 9 S (Schiffsbaueisen) und 11 (Dachschiefer). 3. Einen neuen Ausnahmetarif 9 b für Eisen und Stahl nach Bodenbach/Tetschen Ort und 19 für bestimmte Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen im Verkehre mit den sächsisch-österreichischen Grenzstationen Bodenbach usw. 4. Änderung von Entfernungen und Frachtsätzen, durch welche teilweise vom 15. April 1903 an Erhöhungen eintreten. Aufgehoben werden am 1. April 1903 die besonderen Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut im Verkehre mit Mannheim=Neckarvorstadt, sowie am 15. April 1903 die Stationsfrachtsätze der Klassen A 1 und B für Bodenbach usw., womit ebenfalls zum Teil Erhöhungen verbunden sind. Die Nachträge sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, am 18. Februar 1903. (382)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn vom 1. Juni 1899.

Ab 1. März 1903 gelangt der IV. Nachtrag zur Einführung, welcher erhöhte Frachtsätze für einzelne Frankfurter Bahnhöfe, ferner neue Frachtsätze für Orsova und Zimony, Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen, und erhöhte Gebühren für Begleiter von Geflügelsendungen enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis 15. April 1903.

Der Nachtrag wird kostenfrei abgegeben.

München, den 12. Februar 1903. (383)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Am 1. März 1903 wird zum Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1899 der Nachtrag IV und zum Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1897 der Nachtrag VI eingeführt.

Ersterer enthält Änderung der Tarifbestimmung für Posen Gerberdamm, einen Frachtsatz des Spezialtarifs III Kralován-Neusalz a/O., Erweiterungen und Änderungen bestehender Ausnahmetarife, Aufhebung des Ausnahmetarifs 45 A (Roheisen zur Ausfuhr) von Ratibor und Tarifberichtigungen, letzterer Änderung der Tarifbestimmung für Posen Gerberdamm, Erweiterungen der Ausnahmetarife a, c und d und Berichtigungen.

Soweit der Nachtrag IV Erhöhungen und Beschränkungen enthält, gilt er erst vom 1. April 1903 ab.

Druckabzüge der Nachträge sind zum Preise von 50 ₰ für Nachtrag IV und von 40 ₰ für Nachtrag VI bei den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 11. Februar 1903. (384)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Tiertarif.

Die besonderen Bestimmungen zu C Seite 10 des Tarifs bis einschließlich Anmerkung, betreffend Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblutmutterpferde, werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. aufgehoben. An deren Stelle treten vom gleichen Zeitpunkte ab anderweite, in den Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren Teil I aufgenommene Vorschriften, welche mit einer Frachterhöhung verbunden sind.

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 12. Februar 1903. (385)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Am 1. März d. J. treten folgende Nachträge des deutsch-italienischen Gütertarifs in Kraft:

a) Nachtrag VII zu Teil I B, Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation (gratis);
b) Nachtrag VII zu Teil II A, Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken (Preis 0,30 ℳ);
c) Nachtrag V zum Ausnahmetarif Nr 1, metallurgische Erzeugnisse nach Italien (gratis).

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Außerdem treten noch folgende Tarifmaßnahmen in Kraft:

1. Teil II B, Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken.

Mit Wirkung vom 1. März d. J. ist auf Seite 115 die Station Bagni di Lucca mit folgenden Schnittsätzen des italienischen Ausnahmetarifs Nr 16 für Marmor etc. nachzutragen:

Bagni di Lucca {Pino . . 1,47 Fr. / Peri . . 1,23 „} für 100 kg.

2. Ausnahmetarif Nr. 2 für Wein usw.

Die Schnittsätze der Abteilung b des italienischen Ausnahmetarifes Nr 11, welche laut Tarif am 14. Februar d. J. ihre Gültigkeit verlieren (Seite 3 des Nachtrags III, Ziffer 1, zweiter Absatz), werden bis zum 14. Februar 1904 verlängert.

Weitere Auskunft erteilt unser Abrechnungsbureau in Straßburg.

Straßburg, den 13. Februar 1903. (386)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren in Wagenladungen von 10 000 kg ab Waldhof nach ostschweizerischen Stationen treten am 18. Februar d. J. direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 13. Februar 1903. (387)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1903 ab werden die Stationen Golzern der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und Breslau Stadthafen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungs- und die Auskunftsstellen sowie die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektionen.

Breslau, den 13. Februar 1903. (388)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. ab treten im Verkehr nach und von den Stationen Dallgow-Döberitz, Neubabelsberg, Potsdam, Werder, Wildpark, Wustermark und Zehlendorf zum Teil ermäßigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Februar 1903. (389)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

An Stelle des Spezialtarifs Nr 411 für Kreiden von französischen Stationen nach Basel vom 1. August 1900 tritt am 15. Februar 1903 unter Nr 412 ein neuer Tarif mit erweitertem Warenverzeichnis in Kraft.

Derselbe wird kostenfrei abgegeben.

Straßburg, den 12. Februar 1903. (390)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 1. April l. J. erscheint ein neuer Expreßguttarif Badische Staatseisenbahnen - Badische Lokal- und Nebenbahnen, durch den der Tarif vom 20. Februar 1897 ersetzt wird.

Für die Strecken der Lokal- und Nebenbahnen werden erhöhte Schnittfrachtsätze eingestellt. Die Erhebung der Höchstgebühr von 50 ₰ für Sendungen im Taxgewicht von 5 kg auf Entfernungen über 258 km kommt in Wegfall.

Über die eintretenden Erhöhungen gibt unser Verkehrsbureau Auskunft.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 14. Februar 1903. (391)
Großh. Generaldirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag IV zu dem gemeinschaftlichen Heft (Kilometerzeiger) in Kraft. Exemplare desselben können von unserer Drucksachenkontrolle unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 12. Februar 1903. (392)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 1. März d. J. treten im Verkehre mit den Stationen Berent, Bütow und Culm des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig anderweite Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis einschließlich den 14. April d. J. in Geltung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 12. Februar 1903. (393)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.

In den Verbandsgütertarif, Teil II, vom 1. Oktober 1902 wird mit Gültigkeit vom 1. April 1903 folgende besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden.“

Die besondere Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Schwerin, den 14. Februar 1903. (394)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

In unseren Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. August 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. April 1903 folgende besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden.“

Die besondere Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Schwerin, den 14. Februar 1903. (395)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Die Haltestelle Michelau an der Strecke Luxemburg-Ulflingen wird vom 16. Februar 1903 ab in die Hefte 1—4 des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Verkehr mit Pfalz, St. Johann-Saarbrücken, Main-Neckarbahn und Baden) aufgenommen.

Straßburg, den 9. Februar 1903. (396)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903.
(Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt für die Beförderung von „Mineralwasser bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief von Budapest-Kelenföld nach Franzensbad Bayer. St. B. der Frachtsatz von 394 Hellern (Kronenwährung) für 100 kg zur Einführung.

München, den 12. Februar 1903. (397)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil III, Heft 3 für Getreide etc. aus Böhmen.

Ab 1. März 1903 kommen für Getreide, Malz etc. in 10 t-Ladungen von der Station Schlackenwerth (B. E. B.) nach Hof (B. St. B.) und München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 12. Februar 1903. (398)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif I (Bromberg-Danzig-Königsberg).
Ostdeutscher Güterverkehr (I/II).
Berlin-Stettin-nordostdeutscher Güterverkehr (I/III).

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab wird in die obenbezeichneten Verkehre folgende Vorschrift als besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden.“

Die zusätzliche Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Bromberg, den 11. Februar 1903. (399)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 15. Februar d. J. tritt zu den Heften 1—4 der Abteilung A vom 1. April 1895 der Nachtrag 9 in Kraft. Derselbe enthält neben anderen, bereits früher veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen in der Hauptsache Frachtsätze für die Stationen Barneveld (Dorf), Ede (Dorf) und Zeist der Niederländischen Centralbahn, sowie teilweise ermäßigte Frachtsätze für Amersfoort, Station der Holländischen Eisenbahn und der Niederländischen Centralbahn, und für Barneveld, Station der Holländischen Eisenbahn. Die Nachträge können zum Preise von je 10 ₰ für die Hefte 1 und 4, 20 ₰ für Heft 2 und 15 ₰ für Heft 3 bei den Abfertigungsstellen der Eisenbahn-

direktionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken sowie der Crefelder Eisenbahn bezogen werden.
Elberfeld, den 10. Februar 1903. (400)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.
Am 1. April d. J. werden die im Tiertarif, Teil II vom 1. September 1894 auf Seite 7 enthaltenen Tarifvorschriften für Tiere in Stallungswagen mit Ausnahme des ersten Absatzes, der die Frachtsätze und die Mindestfracht angibt, aufgehoben und durch Vorschriften des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I ersetzt. Hierdurch treten geringe Frachterhöhungen ein.
Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.
Öls, den 12. Februar 1903. (401)
Direktion.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.
Am 1. April d. J. wird zu unserem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarif der Nachtrag V herausgegeben. Durch denselben werden die in dem Tarif und den Nachträgen enthaltenen Preise für einfache Fahrkarten IV. und Rückfahrkarten II. und III. Wagenklasse aufgehoben.
Personenbeförderung findet vom 1. April ab nur in II. und III. Wagenklasse statt.
Die Preise für einfache Fahrkarten II. und III. Wagenklasse erfahren eine wesentliche Ermäßigung.
Für Gesellschaftsfahrten werden Fahrpreisermäßigungen nicht mehr gewährt.
Oschersleben, den 12. Februar 1903.
Der Vorstand. (402)

Elbeumschlagsverkehr.
Für Zucker (Rübenzucker) aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Zuczka	221 ₰

Der Frachtsatz versteht sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Wien, am 13. Februar 1903. (403)
Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899.
Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, wird die Station Karánsebes der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen in den Abschnitt II für Borke (Rinde) der Serien I und II des obenbezeichneten Tarifes einbezogen.
Die direkten Frachtsätze ergeben sich für beide Serien durch Anstoß von 27 Centimes für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Temesvár-Jozsefváros.
Wien, am 10. Februar 1903. (404)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.
Einführung eines neuen Tarifnachtrages.
Am 1. April 1903 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarife Teil II, Heft 2 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, welcher Aufhebung von einigen Frachtsätzen sowie verschiedene Änderungen und Ergänzungen enthalten wird.
Dieser Nachtrag wird sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch bei den übrigen beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Hellern pro Exemplar erhältlich sein.
Im Sinne der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 29. Januar 1903, Nr 13, enthaltenen Kundmachung werden in diesem Nachtrage III auch die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Böhm.-Leipa (A. T. E. und B. N. B.) einerseits und Prag (Smichow) B. E. B. und Smichow (k. k. St. B.) anderseits Aufnahme finden.
Prag, am 10. Februar 1903. (405)
Die Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.
Am 1. April d. J. wird zu dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarif der Nachtrag II herausgegeben.
Durch denselben werden die in dem Tarif und dem Nachtrage I enthaltenen Preise für einfache Fahrkarten IV. und Rückfahrkarten II. und III. Klasse aufgehoben und die Bestimmungen über Verausgabung von Sonntagsfahrkarten abgeändert.
Personenbeförderung findet vom 1. April d. J. ab nur in II. und III. Wagenklasse statt.
Neu eingeführt werden Marktkarten zu ermäßigten Fahrpreisen.
Die Preise der einfachen Fahrkarten II. und III. Klasse erfahren eine wesentliche Ermäßigung. Für Gesellschaftsfahrten werden Fahrpreisermäßigungen nicht mehr gewährt.
Nähere Auskunft erteilen die Stationen.
Braunschweig, 12. Februar 1903. (406)
Die Direktion.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.
Am 1. April d. J. tritt in den Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifen, Teil II, an Stelle der besonderen Bestimmung A 4 zur Zusatzbestimmung II zu § 11 der Eisenbahn-Verkehrsordnung folgender Wortlaut:
„4. Die Ausfertigung von Monatskarten für mehrere zwischen den beiden Endstationen vorhandene Strecken unterliegt dem Ermessen der Eisenbahnverwaltungen und erfolgt in der Regel nur für die Wege, die auch für die wahlweise Gültigkeit der für dieselbe Verkehrsverbindung bestehenden gewöhnlichen Rückfahrkarten zugelassen sind.
Der Preis für solche Monatskarten wird nach der längsten zu befahrenden Strecke berechnet. Eine Umschreibung auf kürzere oder gleichlange Wege findet nicht statt."
Die neue Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.
Erfurt, den 13. Februar 1903. (407)
Königliche Eisenbahndirektion, namens sämtlicher preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Verbandstarif für den deutsch-Sosnowicer Personen- und Gepäckverkehr.
Die besondere Bestimmung unter I A, § 4, Absatz 2 des Tarifs, nach welcher Inhaber von Rückfahrkarten die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Gültigkeitsdauer antreten können, wird vom 15. April 1903 ab aufgehoben.
Nähere Auskunft geben die Verkehrsbureaus der beteiligten Verwaltungen.
Breslau, den 13. Februar 1903. (408)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, zugleich im Namen der beteiligten preußischen und sächsischen Eisenbahnverwaltungen.

5. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.
Die Herren Aktionäre unserer Gesellschaft werden hierdurch zu der am Donnerstag, den 12. März d. J., Nachm. 4 Uhr, im kleinen Saale der Neuen Börse in Breslau, Graupenstraße Nr 11 stattfindenden außerordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen.
Tagesordnung.
1. Berichterstattung des Aufsichtsrats über Ausführung des Beschlusses der Aktionäre in der außerordentlichen Generalversammlung vom 15. Dezember 1902.
2. Vorlegung der Offerte der Königlich preußischen Staatsregierung, betreffend Ankauf der Breslau-Warschauer Eisenbahn, Mitteilung eines Vertragsentwurfs und Beschlußfassung hierüber.

Zur Teilnahme an der Beschlußfassung in der außerordentlichen Generalversammlung sind nur diejenigen berechtigt, welche spätestens am dritten Tage vor der Versammlung, also spätestens am 9. März d. J., ihre Aktien
bei der Gesellschaftskasse in Öls oder
in Breslau:
1. bei der Breslauer Diskontobank, Junkernstraße 1/2, und deren Depositenkasse und Wechselstube, Schweidnitzer Straße 50,
2. bei dem Bankhause Gebrüder Guttentag,
3. bei dem Bankhause Prinz & Marck jun.;

in Berlin:
1. bei dem Bankhause Born & Busse, Behrenstraße 31,
2. bei dem Bankhause Gebrüder Guttentag, Jägerstraße 11,
3. bei der Bank für Handel und Industrie, Schinkelplatz 1/2,

hinterlegt oder glaubhafte Bescheinigungen bei der Gesellschaft eingereicht haben, aus welchen sich ergibt, daß die Aktien bei der Reichsbank oder einem deutschen Notar hinterlegt sind.
Breslau, den 12. Februar 1903. (409)
Der Aufsichtsrat.
Hans Furbach, Vorsitzender.

6. Verdingungen.

Verdingung von 5000 kg braunem Blankleder, 1500 kg schwarzem Blankleder, 1600 kg Rindverdeckleder, 300 kg Sohlleder, 200 kg braunem Kipsblankleder, 1300 kg naturfarbenem Vachetteleder, 1000 kg fettgarem Rindleder, 3000 kg Maschinenriemenleder, 80 Stück naturfarbenem Kalbleder, 130 Stück Schafleder und 44 Stück Saffianleder in je einem Lose für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. März 1903, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W.,

Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens 4. März 1903 an Werkstätteninspektion Grunewald einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1903.

Berlin, den 13. Februar 1903. (410)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 20000 cbm gesiebtem Kies zur Herstellung des Oberbaues auf der Südseite des umzubauenden Oberschlesischen Bahnhofes in Breslau soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 2. März 1903, Mittags 12 Uhr, der unterzeichneten Bauabteilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ in bar bezogen werden.

Breslau, Brüderstraße 32, den 11. Februar 1903. (411)
Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1903/04 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift „Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien" sind bis spätestens am 2. März cr., Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1903. (412)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, maschinentechnisches Bureau. Eichwald.

Die Dachdecker- und Klempnerarbeiten (Los I), sowie die Tischler-, Schlosser- und Glaserarbeiten (Los II) zum Bau eines Empfangsgebäudes auf dem Bahnhofe Mombach sollen einschließlich der Lieferung aller Materialien nach 2 Losen getrennt, aber als ein Werk öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen, welche während der Dienststunden (8½—12 Uhr Vorm. und 2½—6½ Uhr Nachm.) im Zimmer 124 unseres Verwaltungsgebäudes — Rhabanusstraße 1 hier — zur Einsicht offen liegen, können ohne Zeichnungen gegen postgeldfreie Einsendung von 60 ₰ für Los I und 90 ₰ für Los II durch unser Zentralbureau hier bezogen werden.

Die Bauzeichnungen werden nicht abgegeben, können aber im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes, woselbst auch jede gewünschte Auskunft bezüglich der Bauausführung erteilt wird, eingesehen werden.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermine am Dienstag, den 3. März d. J., Vormittags 11 Uhr, welcher im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen.

Mainz, den 10. Februar 1903. (413)
Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung
der Lieferung von:

a) 590 kg Blankleder, 150 kg Verdeckleder, 100 kg Krausleder, 330 kg weiß- und fettgarem Rindleder, 870 kg Maschinenriemenleder, 715 kg fertigen Treibriemen;
b) 20 qm Milchglas und 6800 Stück Milchglasscheiben, 2350 qm klarem Glas und 420 Stück Scheiben aus solchem, 120 qm mattgeschliffenem Glas, 965 Stück Glasglocken und
c) 62 Stück Gummischläuchen zum Spritzen, 15 Stück dergleichen zum Gasfüllen und 80 kg Fenstergummi

ist Termin am 4. März 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 40 ₰ zu a), b) oder c) und, sofern Glasglocken in Frage kommen, von noch 40 ₰ für die Zeichnung in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 12. Februar 1903. (414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von preußisch-oberschles. Zimmerheizkohle prima Qualität, und zwar:

zusammen 4700 t Stück- und Würfelkohle und
4000 „ Nußkohle

für die Zeit vom 1. April 1903 bis 31. März 1904 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen. Reflektiert wird nur auf die besten Kohlenmarken.

Die Lieferung hat gemäß der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Direktion (Materialwesen) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr 3, III. Stock, Tür Nr 25 an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben bezw. gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko Waggon, franko loko Grube resp. franko loko der bezüglichen Abfertigungsstation zu notieren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Teilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt, längstens bis zum 4. März d. J., 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, I. Schwarzenbergplatz Nr 3, einzubringen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingungen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 15. April 1903 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im Februar 1903. (415)
Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verdingung
der Lieferung von **Metallen und Eisen-, Stahl- und Messingwaren** für die Königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W.** im Rechnungsjahre 1903.

A. 63000 kg **Zinn in Blöcken**, 7500 kg **Antimon**, 33500 kg **Blockblei**, 13000 kg **Walzblei**, 3160 kg **Zink**, 16400 kg **Zinkblech**.

B. 63800 kg **Drahtstifte**, 600 kg **Pfundnägel**, 8600 St. **Knopfnägel**, 5600 kg **Eisendraht**, 8365 m **Halfterketten**, 186100 kg **Kesselniete**, 2367000 **Blechniete**, 7300000 **Holzschrauben**, 37000 **Schlüsselschrauben**, 900 kg **Stahlblech**, 2500 St. **Sprungfedern**, 3100 kg **Stahldraht**, 3100000 **Splinte**, 88000 eis. und mess. **Ringe**, 15314 Tafeln **Weißblech**, 700 qm **Drahtgewebe**, 243000 **Unterlagsscheiben**, 560 **Schmierkissengestelle** ohne Polster.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 3. März 1903, zu A. Vormittags 10 Uhr, zu B. Vormittags 10½ Uhr.

Zuschlagsfrist für **Zinn** und **Antimon** bis 6. März, für die übrigen Materialien bis 31. März 1903.

Die Verdingungsunterlagen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von **50 ₰ für A., 80 ₰ für B. vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer Nr 129.** Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden.

Das Material, für welches Bedingungen gewünscht werden, ist dabei genau zu bezeichnen.

Hannover, den 13. Februar 1903. (416)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Opladen und auf den Stationen Haspe-Heubing und Düsseldorf-Grafenberg lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr: 4575 t Schienen aus Stahl und Eisen, 600 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 1176 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 3000 t Eisenschwellen, 170 t Gußschrott, 25 t Blechschrott, 2,3 t Bleischrott, 17,5 t Zinkschrott, 0,3 t Kupferschrott und 0,26 t Messingschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf alte Oberbaumaterialien" vor der Eröffnung des Termins an uns einzureichen. Die Öffnung der Angebote findet am 4. März d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 12. März d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung und Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 11. Februar 1903. (417)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 15. 21. Februar 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Vergrößerung der Ladefähigkeit der englischen Güterwagen.

(Schluß aus Nr 14.)

Neben den bisher behandelten technischen Fragen sprechen auch noch mehrere Verwaltungs- und Tariffragen bei der Vergrößerung der englischen Güterwagen mit. In erster Linie ist es die große Zahl von Privatwagen, welche die Änderung des Wagenparks ungemein erschweren würde; denn von den englischen Güterwagen in der Gesamtzahl von etwa 1 060 000 sollen 40 bis 45 % im Privatbesitz sein und sich auf etwa 4000 verschiedene Eigentümer verteilen. Am liebsten möchte man wohl in Eisenbahnkreisen bei Gelegenheit der Einführung größerer Güterwagen die Zahl der Privatwagen ganz erheblich beschränken, da außer ihrer mangelhaften Beschaffenheit auch in Betracht kommt, daß sie viele Leerläufe verursachen, weil sie den Eigentümern wieder zugeführt werden müssen, und außerdem ihre Behandlung (Verteilung auf die Ladestellen der Eigentümer, Abholen und Einstellen in die Züge) große Kosten verursacht. Aber anderseits mag man die Eigentümer der Privatwagen wegen ihrer geschäftlichen Beziehungen zu den Eisenbahnverwaltungen auch nicht scharf anfassen, zumal die letzteren an dem jetzigen Zustande nicht ganz schuldlos sind, indem sie früher die Herstellung von Privatwagen geradezu begünstigt oder verlangt haben, um ihr Anlagekapital niedriger zu halten und ihre Verwaltung zu vereinfachen. Eine Handhabe, um derartige Forderungen bei den Privatleuten durchzusetzen, bot ihnen beispielsweise das Frachtführergesetz von 1830 (Carriers Law 1830). Nach diesem Gesetz sind die Eisenbahnverwaltungen nicht verpflichtet, bestimmte Gegenstände — wie Kohlen — ohne weiteres zu befördern, sondern können Bedingungen stellen, beispielsweise die Hergabe der Wagen seitens der Verfrachter. Ferner ist zu bedenken, daß die Rohstofftarife vielfach unter der Voraussetzung der Benutzung von Privatwagen gebildet werden. Die Kleinhändler im Kohlengewerbe benutzen die kleinen Wagen gern als Magazin, solange sie kein Standgeld zu bezahlen brauchen. Beim Erheben des Standgeldes drücken die Eisenbahnen wegen des Wettbewerbes aber gern ein Auge zu. Aus diesem Grunde wollen die Kleinhändler die großen Wagen garnicht haben und setzen ihrer Einführung Widerstand entgegen.

Wer soll nun bei diesen verwickelten Verhältnissen die Kosten der Einführung großer Güterwagen tragen? Die Anschlußinhaber, Wageneigentümer, Besitzer von Ladevorrichtungen (industrielle Werke, Zechen, Dockgesellschaften usw.) wollen nur mit Änderungen vorgehen, wenn ihnen vorher Zusicherungen auf Schadloshaltung gemacht werden. Das könnten die Eisenbahngesellschaften ja allenfalls in Gestalt von Tarifermäßigungen tun, da an Betriebskosten gespart werden würde. Wie hoch sich aber wirklich diese Ersparnisse belaufen würden und welchen Anteil von ihnen die Eisenbahnverwaltungen abgeben könnten, läßt sich noch garnicht übersehen. Die darüber angestellten Berechnungen, nach denen 15 % an Lokomotivkraft und 50 % an Ausbesserungs- und Erneuerungskosten der Wagen gespart werden würden, beruhen größtenteils auf Schätzungen. Für die Eisenbahnverwaltungen ist es daher schlechterdings unmöglich, sich von vornherein zu binden und zu der Frage der Tarifermäßigung Stellung zu nehmen, bevor ausgedehnte Versuche gemacht sind. In Eisenbahnkreisen hört man sogar die Ansicht aussprechen, die Eigentümer der Privatwagen, die Anschlußinhaber und die Besitzer von Ladeeinrichtungen müßten sich vereinigen und die Sache allein in die Hand nehmen, zulassen wolle man die großen Wagen wohl. Dazu wird es aber wohl nicht kommen, denn die Interessenten stehen, von vereinzelten Ausnahmen abgesehen, durchaus auf dem Standpunkt, daß die Eisenbahnverwaltungen allein in der Frage zuständig wären. Das hat man denn auch anscheinend in deren Kreisen eingesehen, denn die Eisenbahnverwaltungen haben — wenn auch zögernd — doch den ersten Schritt getan und angefangen, große Wagen versuchsweise laufen zu lassen, um über ihre zweckmäßigste Bauart, die Vorbedingungen für ihre Verwendung und über den Betrieb mit großen Wagen Erfahrungen zu sammeln. Bei der geschilderten Sachlage ist aber nicht anzunehmen, daß man dabei sehr tatkräftig vorgehen wird, vielmehr wird man wohl vorläufig im Versuchsstadium bleiben, obgleich weite Kreise davon überzeugt sind, daß nicht allein zur Besserung der englischen Eisenbahnrente, sondern auch wegen des Wettbewerbs anderer Länder bald

etwas in der Verbilligung der Massengüterbeförderung getan werden müßte, wenn England sich nicht überflügeln lassen will. Auch verhehlt man sich in Eisenbahnkreisen nicht die Tatsache, daß in einigen Industriebezirken, wie in der Gegend von Birmingham und Sheffield, die Eisenbahnen kaum noch in der Lage sind, mit den vorhandenen Betriebsmitteln den Verkehr

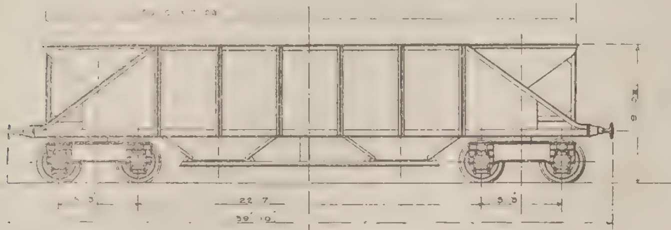


Abb. 5.

Selbstentlader von 32 t Ladefähigkeit mit z w e i Ladetrichtern. Eigengewicht 12,75 t.

zu bewältigen. Eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Wagen durch schnellere Beförderung, Be- und Entladung ist hier aber kaum noch möglich, während anderseits die Vergrößerung der Z a h l der Wagen nur helfen würde, wenn sie mit Erweiterungen der Gleisanlagen Hand in Hand ginge, die aber meistens sehr schwierig und teuer wären. Ohne gleichzeitige Erweiterung der Gleisanlagen würde man mit der größeren Zahl von Wagen die Bahnhöfe und Ladestellen dieser

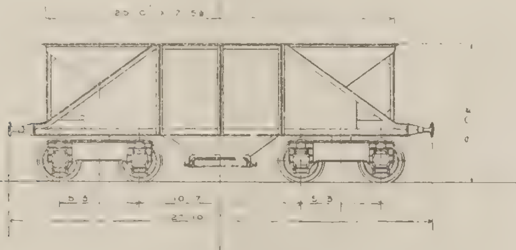


Abb. 6.

Selbstentlader von 33 t Ladefähigkeit mit e i n e m Ladetrichter. Eigengewicht 11,5 t.

Bezirke nur noch mehr verstopfen. Ob die Sache mehr in Fluß kommen wird, wenn erst die neuen Bestimmungen des Abrechnungshofes über die Benutzung großer Wagen für den Durchgangsverkehr veröffentlicht sein werden, bleibt abzuwarten. Der Londoner Vertreter der Pressed Steel Car Company in Pittsburgh (Nordamerika) will mehrere Aufträge zur Lieferung von 50 t-Wagen für die englischen Eisenbahnen unter der Bedingung erhalten haben, daß sie erst zu liefern wären, wenn nach den neuen Bestimmungen des Abrechnungshofes solche Wagen für den Durchgangsverkehr zugelassen würden.

Was nun die für die englischen Eisenbahnen vorgeschlagenen Wagen großer Ladefähigkeit und die damit angestellten Versuche betrifft, so mag vorerst auf die Bestrebungen der in der Frage sehr rührigen Firma Sheffield & Twinberrow, Ingenieure in Newcastle on Tyne, hingewiesen werden. Die Firma hat ein Konstruktionsbureau in Newcastle, aber keine eigene Fabrik, und sich daher mit der Darlington Wagon and Engineering Company in Darlington in Verbindung gesetzt, um dort nach ihren Plänen und Patenten die großen Wagen herstellen zu lassen. Sheffield & Twinberrow haben ursprünglich für vollspurige Bahnen drei verschiedene Bauarten vorgeschlagen und zwar:

1. Selbstentlader von 32 oder 50 t Ladefähigkeit für Kohlen und Koks mit z w e i Ladetrichtern.

2. Selbstentlader von 33 oder 50 t Ladefähigkeit für Erze, Steine und Kies mit e i n e m Ladetrichter.

3. Wagen von 32 oder 50 t Ladefähigkeit ohne Selbstentladung für den Ortsverkehr mit Kohlen, Ziegelsteinen usw.

Neuerdings sind sie indessen zu der Ansicht gelangt, daß Wagen von 50 t Ladefähigkeit für die englischen Bahnen zu groß sein würden, und haben daher die größte Ladefähigkeit statt auf 50 t auf 40 t beschränkt. Außerdem wollen sie noch eine Zwischenstufe zwischen 32 und 40 t einschalten.

Bei der Herstellung der Wagen, von denen einige in den Abb. 5, 6 und 7 dargestellt sind, haben die Patentinhaber den Grundsatz befolgt, tunlichst nur Profileisen und Bleche zu verwenden, die jederzeit im Handel zu haben sind, damit bei der

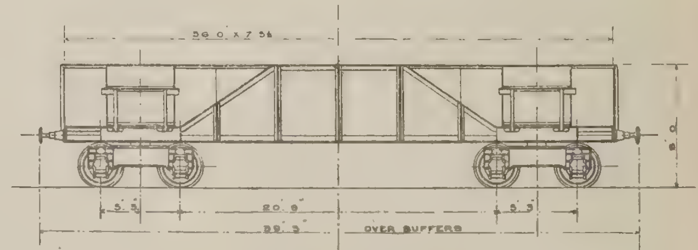


Abb. 7.

Wagen von 32 t Ladefähigkeit ohne Selbstentladung. Eigengewicht 11,8 t.

Ausbesserung der Wagen die Ersatzteile leicht beschafft werden können. Ferner wurde es für wünschenswert gehalten, alle Konstruktionsteile gleichzeitig zum Tragen und Zusammenhalten der Ladung heranzuziehen. Demzufolge ist kein besonderer Unterrahmen vorgesehen, sondern die Seitenwände sind als versteifte Blechträger ausgebildet, die durch Querträger über den Drehgestellen und obere Quereisen gegeneinander abgesteift werden. Der Laderaum der Selbstentlader hat die Form eines oder zweier mit der Spitze nach unten gekehrter Trichter,

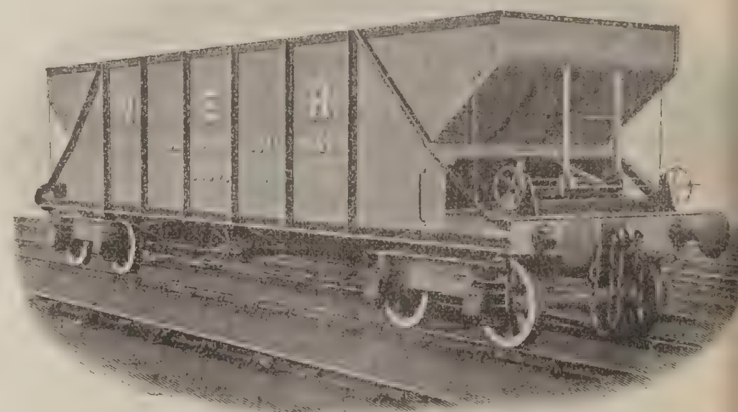


Abb. 8.

Selbstentlader von 40 t Ladefähigkeit und 16 t Eigengewicht der englischen Nordostbahn.

die durch wagerechte Türen geschlossen werden, während die Wagen ohne Selbstentladung einen verstärkten flachen Boden und Seitentüren haben. Nach ganz denselben Grundsätzen gebaute Wagen von 27 t Ladefähigkeit und 10,5 bis 11,75 t Eigengewicht werden auch für meterspurige Bahnen vorgeschlagen. Die Türen der Selbstentlader werden wagerecht durch einen Ketten- oder Seilantrieb entweder gleichzeitig oder nacheinander

bewegt. Sind Kohlen oder Koks geladen, so kann man durch Öffnen und Schließen der Türen den Abfluß beliebig regeln. Die Selbstentlader der Bauart Sheffield & Twinberrow sollen nach Angabe der Erbauer bei den Zecheneigentümern beliebt sein, weil die Kohlen beim Verladen auf den Zechen nicht so sehr zerstückelt werden wie bei Wagen mit flachem Boden, da sie sanfter an den geneigten Wänden der Trichter hinuntergleiten. Auch sollen die 32 t-Wagen dort, wo sie eingeführt sind, meistens ohne Änderung der Rätter auf den Zechen benutzt werden können.

An Versuchen mit großen Wagen für die Beförderung von Massengütern auf den englischen Bahnen sind folgende erwähnenswert.

1. Die Nordostbahn, die bei der Behandlung der ganzen Frage insofern in einer verhältnismäßig günstigen Lage ist, als in ihrem Bezirk wenig Privatwagen verkehren, hat Wagen von 32 und 40 t Ladefähigkeit nach der Bauart Sheffield & Twinberrow herstellen lassen, in denen Kohlen von den Woodhorn- und anderen Gruben nach dem 12 km entfernten Hafen Blyth bei Newcastle on Tyne befördert werden. Die nach Abb. 8 hergestellten 40 t-Wagen der Nordostbahn laufen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen und sind von Sheffield & Twinberrow nach denselben Grundsätzen gebaut, wie die oben beschriebenen 32 t-Wagen (Abb. 5). In Blyth werden Kohlenzüge angebracht, die aus den neuen, auch von der Bahngesellschaft hergestellten hölzernen 15 t-Wagen und einigen großen Wagen von 32 und 40 t Ladefähigkeit bestehen. Für die Beförderung der Kohlenzüge von den Gruben nach Blyth sind neuerdings schwere Lokomotiven beschafft worden, welche die Züge nach einem am Hafen angelegten Aufstellungsbahnhof bringen. Von dort werden einzelne Zugteile auf mächtige am Wasser erbaute Holzgerüste bergan geschoben und oben die Wagen in Füllrümpfe entleert, aus denen die Kohlen durch Schüttrinnen in die Schiffsräume gleiten. Die Kohlen-Verladevorrichtungen sind also nach dem auf S. 199 beschriebenen Schüttrinnensystem gebaut, bei dem eine Verwendung großer Wagen noch am ersten möglich ist, wie bereits erwähnt wurde. Die leeren Wagen laufen auf geneigten Gleisen selbsttätig zum Aufstellungsbahnhof zurück. Ein Wagen von 40 t Ladefähigkeit wird durchschnittlich in 2 Minuten entleert; wenn die Füllrümpfe ganz leer sind, kann man natürlich schneller entladen, als wenn die Füllrümpfe zum Teil gefüllt sind und die Kohlen nur langsam aus den Füllrümpfen in die Schüttrinnen nachsinken. Die Wagen laufen leer nach den Zechen zurück, da keine Rückfracht vorhanden ist. Hier ist also in der Tat eine Verkehrsbeziehung, welche die Einstellung großer Wagen lohnend erscheinen läßt: ein Massenverkehr bewegt sich immer in derselben Richtung, Rückfracht ist nicht vorhanden, einerlei welche Bauart die Wagen haben, man kann die Wagen also ausschließlich für den Massenverkehr der einen Richtung einstellen.

Außer den Wagen der Bauart Sheffield & Twinberrow hat die Nordostbahn einen Auftrag zur Herstellung von 40 t-Wagen mit Selbstentladung an die Leeds Forge Company, eine Wagenbauanstalt in Leeds, erteilt. Die Anzahl der in Benutzung befindlichen großen Wagen dürfte kaum mehr als 50 Stück betragen, bildet also erst einen sehr geringen Bruchteil von den 56 000 Güterwagen der Nordostbahn. Neben den aus Stahl hergestellten 32 und 40 t-Wagen und den schon erwähnten hölzernen 15 t-Wagen hat die Nordostbahn versuchsweise auch einige hölzerne 20 t-Wagen eingestellt, die ein Eigengewicht von 8,1 t haben. Die Bahngesellschaft hat zwar die Absicht, überall, wo es angängig und vorteilhaft erscheint, Wagen von größerer Ladefähigkeit als der bisher üblichen einzustellen, ist sich aber über die Größe und Bauart auf Grund der bisherigen Versuche noch keineswegs klar geworden. Nicht ausgeschlossen ist es, daß man schließlich bei einem zweiachsigen 20 t-Wagen stehen bleibt, der nach der Ansicht mehrerer Beamten sich für die auf der Nordostbahn bestehenden Verhältnisse am besten eignen soll. Die großen Wagen werden gleich mit den Einrichtungen für die Westinghousebremse versehen, damit man später schwere Züge mit durchgehender Bremse fahren kann.

2. Die London & Northwestern-Bahn, in deren Bezirk der größte Teil des Massengüterverkehrs unter Benutzung von Privatwagen von 8 bis 10 t Ladefähigkeit bewirkt wird, hat außer ihren eigenen 7000 Kohlenwagen von 8 t Ladefähigkeit kürzlich zwei 20 t-Wagen für den allgemeinen Verkehr in den Dienst gestellt. Außerdem besitzt die Bahnverwaltung etwa 70 Wagen von 20 t für die Beförderung ihrer eigenen Lokomotivkohlen von den Zechen nach ihren Kohlenlagerplätzen. Es sind dies zweiachsige Wagen von 7,32 m Länge zwischen den Buffern, mit einem Wagenkasten von 6,4 m Länge, 2,36 m Breite und 1,40 m Tiefe. Das Eigengewicht ist nur 8 t. Die Wagen haben Federpuffer und gewöhnliche Kupplung und werden zu eigenen Zügen zusammengestellt, die bis zu 35 Wagen stark sind und bis 1000 t wiegen.

3. Die Great Central-Bahn hat angefangen, mit einigen 30 t-Wagen Versuche anzustellen, die aber noch zu keinem Ergebnis geführt haben.

4. Die Caledonian-Bahn, die im ganzen rd 41 200 Wagen für den Massengüterverkehr besitzt, hat darunter 56 Wagen von 30 t Ladefähigkeit und 12,8 t Eigengewicht. Die Wagen dienen hauptsächlich zur Kohlenbeförderung, insbesondere zur Beförderung von Lokomotivkohlen für den eigenen Bedarf der Verwaltung, aber nicht immer auf bestimmten Strecken, sondern für den ganzen Bezirk bei Glasgow. Als Rückfracht nehmen sie auch andere Massengüter als Kohlen auf, ferner fertige Erzeugnisse, wie Ziegelsteine. Es werden entweder ganze Züge aus den großen Wagen gebildet und mit durchgehender (Westinghouse-) Bremse gefahren oder die großen Wagen laufen mit gewöhnlichen Wagen zusammen in den Zügen. Die großen Wagen der Caledonian-Bahn haben an jeder Seite 3 Türen und sind nicht zur Selbstentladung eingerichtet, da die Entladeeinrichtungen auf den Bahnhöfen und in den Häfen sich nicht zur Selbstentladung der großen Wagen eignen. Trotzdem diese Wagen, da sie keine Selbstentlader sind, ihren Zweck nicht vollkommen erfüllen, will die Bahngesellschaft doch noch mehr davon bauen lassen. Die Wagen werden entweder in den eigenen Werkstätten der Gesellschaft hergestellt oder von der Leeds Forge Company in Leeds bezogen. Im Bezirk der Caledonian-Bahn verkehren 26 000 Privatwagen, darunter nur zwei von 25 t Ladefähigkeit, sodaß von einer Beteiligung der Eigentümer der Privatwagen an den Bestrebungen zur Einführung großer Güterwagen kaum die Rede sein kann.

5. Die Midland-Eisenbahn mit im ganzen 100 000 Güterwagen von 8 bis 10 t Ladefähigkeit für den Massengüter- und Stückgüterverkehr hat daneben 50 Kohlenwagen von 30 t Ladefähigkeit, die ausschließlich zur Beförderung von Lokomotivkohlen von den Zechen nach den Kohlenlagerplätzen der Gesellschaft dienen. Diese aus Stahlblech hergestellten Wagen mit 13,3 t Eigengewicht laufen stets leer nach den Zechen zurück. Sie werden entweder zu besonderen Zügen zusammengestellt oder mit kleineren Wagen zusammengefahren.

6. Die Furness-Eisenbahn hat von der Pressed Steel Car Company in Pittsburgh (Nordamerika) probeweise einige Wagen von 30 t Ladefähigkeit für die Erzbeförderung bezogen.

7. Die Great Westernbahn hat Mitte 1899 mit der Einstellung von 20 t-Wagen für die Beförderung ihrer Lokomotivkohlen von den Zechen nach den Kohlenstationen begonnen und wird binnen kurzem etwa 400 solcher Wagen besitzen, d. i. etwa $^{1}/_{10}$ aller Wagen für die Beförderung von Lokomotivkohlen. Die Wagen stellen eine Vergrößerung der Normalwagen von 8 und 10 t Ladefähigkeit der Gesellschaft dar, sind indessen statt aus Holz aus Stahl gebaut (Abb. 9). Die Länge des Wagenkastens ist rund 6,1 m, der Achsstand rund 3,66 m, das Eigengewicht 8,3 t. Zur Selbstentladung sind diese Wagen nicht eingerichtet, wie aus der Abbildung hervorgeht. Dagegen hat die Great Westernbahn 80 Selbstentlader für die Beförderung von Oberbaukies eingestellt (Abb. 10). Diese Wagen

haben zwei Achsen in 2,90 m Abstand, einen nach unten trichterförmig gestalteten Wagenkasten mit einer Tür in der einen Trichter-Längswand unter dem Wagen und sind mit Zug- und Stoßvorrichtungen gewöhnlicher Bauart versehen. Die sämtlichen großen Wagen der Great Western-Bahn nehmen keine



Abb. 9.
Kohlenwagen von 20 t Ladefähigkeit der Great Western-Bahn.

Rückfracht auf, sondern werden leer nach den Beladestellen zurückgeführt. Auch werden keine besonderen Züge aus großen Wagen zusammengestellt, sondern große und kleine Wagen zusammengefahren.

8. Die Great Eastern-Bahn hat eine geringe Anzahl Wagen von 20 t Ladefähigkeit beschafft, die ähnlich gebaut sind wie die Kohlenwagen der Great Westernbahn und auch hauptsächlich zur Beförderung eigener Lokomotivkohlen dienen.

Während die genannten Eisenbahngesellschaften bei ihren Probeversuchen einen bedeutenden Sprung in der Erhöhung der Ladefähigkeit der Güterwagen gemacht haben, indem sie meistens von 8 bis 10 t auf 20 bis 40 t hinaufgegangen sind,



Abb. 10.
Kieswagen von 20 t Ladefähigkeit der Great Western-Bahn.

wollen einige Gesellschaften, wie die Taff Vale Railway Company in Wales und die North British Railway Company, sich mit der geringfügigen Vergrößerung von 10 auf 12 oder 13 t begnügen. Es ist dies keine Kurzsichtigkeit der Verwaltungen, sondern eine Folge der eigentümlichen Verhältnisse in den betreffenden Bahngebieten. Im Bezirk der Taff Vale Railway Company beispielsweise liegen die Verhältnisse für die Einführung großer Güterwagen sehr ungünstig. Die Gesellschaft hat zwar einen großen Kohlenverkehr mit regelmäßigen Verkehrsbeziehungen, die an sich geradezu auf die Einstellung großer Wagen hinweisen, indem von den im Jahre 1901 beförderten 15 779 410 t Kohlen etwa 13 779 410 t unmittelbar von den Zechen nach den Docks von Cardiff, Penarth, Barry und Newport gebracht wurden. Die Gesellschaft legt auch einen sehr großen Wert auf die Herstellung eines günstigeren Verhältnisses zwischen Nutzlast und Eigengewicht als die vorhandenen Wagen es besitzen, da fast alle Leerzüge bergan nach den Zechen geschleppt werden müssen und daher jede Verminderung des Gewichtes der Leerzüge bei gleichbleibender oder gesteigerter Aufnahmefähigkeit der Wagen eine leicht zu berechnende Ersparnis an Lokomotivkraft bedeuten würde. Sie besitzt aber kaum einen einzigen ihr gehörigen Wagen für den Kohlenverkehr, sondern alle Wagen werden ihr von den Zechen und Kohlenhändlern gestellt, sodaß auf ihrem Bahnnetz von nur 200 km Länge durchschnittlich 25 000 bis 30 000 Privatwagen laufen. Die Ladefähigkeit dieser Wagen ist 10 t, das Eigengewicht etwa 40 % des Bruttogewichts, das Bruttogewicht daher $\frac{10 \cdot 100}{100 - 40} = 16^2/_3$ t. Die Kohlenverladevorrichtungen in den Häfen, die meistens zu den oben beschriebenen Kippern gehören, sind aber mit geringen Ausnahmen für eine größte Last von 20 t gebaut, sodaß nur der geringe Spielraum von $20 - 16^2/_3 = 3^1/_3$ t für die Vergrößerung des Bruttogewichts der Wagen bleibt. Wenn man die neuen Wagen nun auch mit einem etwas günstigeren Verhältnis zwischen Eigengewicht und Bruttogewicht als 40 % herstellen könnte, so bliebe doch für die Vergrößerung der Ladefähigkeit nur der geringe Spielraum von 2,5, höchstens 3 t. Die Bahngesellschaft möchte aber gern den mit dieser Umgestaltung des Wagenparks verbundenen kleinen Vorteil ausnutzen, hat sich aber noch nicht mit den Wageneigentümern und Dockgesellschaften über die Sache einigen können. Sie hofft zwar, sich auf eine Erhöhung der Ladefähigkeit der neu einzustellenden Wagen von 10 auf 12 t zu verständigen, ist im übrigen aber der Ansicht, daß eine Erhöhung auf 20 t und mehr, wie bei anderen Bahngesellschaften, in ihrem Bezirk auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen würde. Selbst wenn die Wageneigentümer für die Sache zu gewinnen wären, würde doch alles an den ungeheuren Kosten für die Änderung der Zecheneinrichtungen und der Ladevorrichtungen in den Häfen scheitern müssen.

Wenn die bisher in England angestellten Versuche auch noch keine Lösung der Frage der Vergrößerung der englischen Güterwagen bringen, so sind doch schon bestimmte Richtungen erkennbar, in denen man sich voraussichtlich bewegen wird. Zunächst scheinen die Eisenbahnverwaltungen die Vergrößerung der Ladefähigkeit ihrer Wagen für die Beförderung von Lokomotivkohlen anzustreben, was ja auch naheliegt, da sie hierbei am unabhängigsten sind: die Eigentümer der Privatwagen haben nicht mitzusprechen, die Entladevorrichtungen sind im Besitz der Eisenbahnverwaltungen, sodaß erforderlichenfalls nur die Zecheneinrichtungen zu ändern bleiben. Ferner hängt die Schnelligkeit der Beförderung allein von dem Eisenbahnbetrieb ab; es wird daher genügend Zeit vorhanden sein, um die Wagen wenigstens in einer Richtung voll zu beladen. In der anderen Richtung, auf der Rückfahrt nach den Kohlenzechen, kommen aber ohnehin bei der Beförderung der Lokomotivkohlen häufige Leerfahrten vor, auch wenn man die Lokomotivkohlen in den gewöhnlichen Normalwagen von 8 oder 10 t befördert, sodaß man wohl die Bedenken wegen der Leerläufe bei den großen Wagen zurücktreten lassen kann. Auf die Selbstentladung scheint man bei den 20 t-Wagen für den Kohlenverkehr meistens verzichten zu wollen; es ist wohl anzunehmen, daß dies nach reiflicher Überlegung namentlich mit Rücksicht auf die Entladevorrichtungen geschehen ist. Sonst müßte es als Fehler bezeichnet werden, da gerade die tunlichste Beschränkung der Handarbeit berufen erscheint, in der Frage der Verbilligung der Massengüterbeförderung eine hervorragende Rolle zu spielen. Für England dürfte aber die Selbstentladung insofern nicht unrichtig sein, als die Beförderungsweiten bei der geringen Ausdehnung des Landes meistens nur klein sind und die Entladekosten die Gesamtkosten der Beförderung daher erheblich beeinflussen, wenn unter Aufwendung von viel Handarbeit entladen wird.

Außer zur Beförderung von Lokomotivkohlen wird man nach und nach vielleicht große Wagen zwischen einzelnen Orten mit regelmäßigen Verkehrsbeziehungen laufen lassen, wie zwischen den Woodhorn-Zechen und dem Hafen Blyth auf der Nordostbahn, oder man wird bestimmte Bezirke auswählen, in denen die großen Wagen Rundfahrten machen, wie bei Glasgow.

Ob man sich dabei auch an die naheliegende Umgestaltung der Kohlenversorgung Londons durch Einstellung großer Wagen heranwagen wird, erscheint mindestens zweifelhaft, da der Umbau der Kohlenhöfe und Entladevorrichtungen zu viel kosten würde, ganz abgesehen von der großen Zahl der Kleinhändler, mit denen man sich erst verständigen müßte.

Auf welche Bauart und Ladefähigkeit man schließlich in England kommen wird, läßt sich noch nicht übersehen. Fast scheint es, als ob der zweiachsige 20 t-Wagen am meisten Aussicht hätte, in größerer Zahl eingeführt zu werden, und Wagen von größerer Ladefähigkeit — etwa 30 bis 40 t — auch in Zukunft zu den Seltenheiten gerechnet werden müssen.

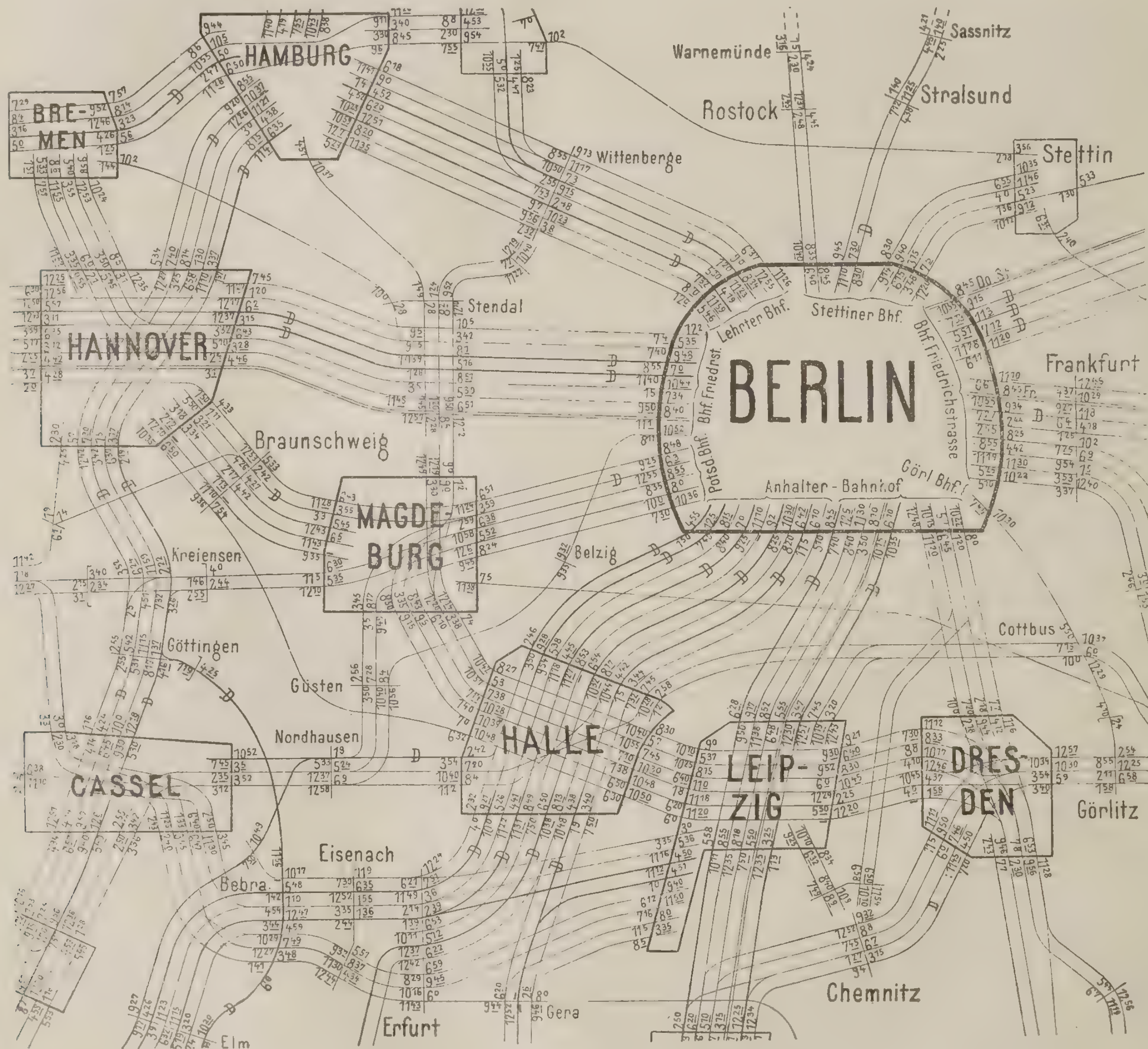
Personentarifreform in Sachsen.

Im Anschluß an die Mitteilung in Nr 12 S. 171 d. Ztg. teilen wir noch folgendes aus den Verhandlungen des sächsischen Eisenbahnrats über die Personentarifreform mit: Geh. Finanzrat v. Seydewitz betonte zunächst, daß auf die Denkschrift der Regierung nur Baden und Württemberg geantwortet haben, beide in ablehnendem Sinne. Von den übrigen Regierungen, insbesondere von Bayern und Preußen, seien offizielle Antworten noch nicht eingegangen. Es sei aber kaum anzunehmen, daß Preußen im Falle einer Reform andere Grundtaxen als die Hälfte der preußischen Rückfahrkarten einführen werde, wenn auch in Preußen für die nächste Zeit eine solche Reform nicht zu erwarten stehe. Der sächsische Finanzminister, Dr Rüger, erklärte: Bei Bearbeitung des Reformprogramms habe man die ungünstige Finanzlage Sachsens hauptsächlich mit berücksichtigen müssen. Der Eisenbahnbetrieb decke gegenwärtig die Kosten nicht mehr. Ein solcher Zustand bedürfe dringend der Änderung. Insbesondere entsprächen die jetzigen Personentarife den bestehenden Verhältnissen nicht. Die von der Regierung vorgeschlagene Erhöhung bewege sich in sehr bescheidenen Grenzen, und die Leistungen, die von dem einzelnen verlangt würden, seien nur geringe im Vergleich mit dem, was der Staat sonst bei Steuererhebungen den Staatsbürgern zumuten müsse. Eine weitere Leistung von Zuschüssen zum Eisenbahnbetrieb aus Mitteln der direkten Steuern sei kaum mehr möglich. Eine Einigung mit Preußen über die Frage der Personentarifreform sei bis jetzt nicht gelungen. Er habe aber persönlich die Überzeugung, daß Preußen später mit einer ähnlichen Reform nachfolgen werde. Schon die seiner Meinung nach nicht ganz zweckmäßige Einrichtung einer 45 tägigen Gültigkeitsdauer für Rückfahrkarten werde darauf hindrängen. Das Vorgehen Sachsens werde ein späteres Handinhandgehen mit Preußen nicht verhindern. Die Abschaffung der Rückfahrkarten sei ein so bedeutender Fortschritt, daß er sicherlich über kurz oder lang auch anderwärts Nachahmung finden werde. Schließlich wolle er noch auf eine Stelle im Gutachten der Leipziger Handelskammer eingehen, die sich auf Art. 42 der Reichsverfassung beziehe. Es sei nicht recht zu verstehen, wie man sich in der vorliegenden Frage auf Art. 42 berufen wolle. Denn dieser Artikel enthalte nur eine allgemeine Zusammenfassung derjenigen Punkte, welche in den Art. 43 und 44 einzeln ausgeführt seien. Die dort festgelegte Übereinstimmung in Bau und Ausrüstung der Eisenbahnen, in deren Betriebseinrichtungen usw. sei aber für alle deutschen Eisenbahnverwaltungen längst erreicht. Demgegenüber führte Geh. Kommerzienrat Preibisch aus: Welche Stellung die Handelskammer Zittau zu der vorliegenden wichtigen Frage einnehme, sei der Staatsregierung bekannt. Den Standpunkt, daß Sachsen gemeinsam mit Preußen mit einer Reform vorgehen möge, habe auch der Ausschuß der Zittauer Kammer in seiner Mehrheit angenommen, da man der Meinung sei, daß ein einseitiges Vorgehen Sachsens das Verhältnis zwischen den Eisenbahnverwaltungen Sachsens und Preußens nur ungünstiger gestalten werde. Eine Reform solle eine Vereinheitlichung und Vereinfachung im Interesse der Eisenbahnverwaltung sowohl als des reisenden Publikums in sich schließen. Diese Vereinfachung finde man aber nicht in den Regierungsvorschlägen, soweit es sich um die Einrichtung des Ersatzes der Rückfahrkarten handele. Diese Vorschläge bedeuteten für die Verwaltung vermehrte Arbeit und vermehrte Kosten durch Vermehrung der Schalter und des Personals; für den größten Teil des reisenden Publikums dagegen bedeuteten sie eine Erhöhung der Fahrkosten und vermehrte Unbequemlichkeiten. Redner wünscht sodann noch die Einführung der IV. Wagenklasse an Sonn- und Festtagen. Über diese Frage äußerte sich der Referent, Finanzrat Schreiner, wie folgt: Abgesehen davon, daß die IV. Klasse geschaffen worden sei zur Bedienung des Arbeiter- und Marktverkehrs und nicht des Vergnügungsverkehrs, sei die angeregte Maßregel in finanzieller Beziehung ziemlich bedenklich. Jetzt würden jährlich auf einfache und Rückfahrkarten III. Klasse in Personenzügen insgesamt gefahren rund 729 000 000 Personenkm. Davon entfielen rund 20 % = 146 000 000 auf die Sonn- und Festtage; dabei sei berücksichtigt, daß diese Tage zwar nur $^1/_6$ aller Tage ausmachten, daß aber ihr Verkehr namentlich im Sommer und zu Pfingsten außergewöhnlich stark sei. Wochentags verhalte sich der Verkehr der III. zur IV. Klasse etwa wie 2:1; nehme man an, daß das Verhältnis Sonntags das gleiche werden würde, so würden $33^1/_3$ % von 146 000 000 Personenkm = 48 600 000 Personenkm auf die IV. Klasse übergehen. Dabei sei der entsprechende folgende Übergang von der II. in die III. Klasse noch nicht berücksichtigt. Nach dem Reformtarif bringe jedes solches Personenkilometer einen Ausfall von 1 ₰ (2 statt 3 ₰); es sei also rund 500 000 ℳ Ausfall zu erwarten, zu dessen Ausgleich rund 24 300 000 Personenkm mehr gefahren werden müßten. Jede erhebliche Steigerung des Personenverkehrs an Sonn- und Festtagen würde aber besonders hohe neue Ausgaben verursachen. Die Verwaltung habe unter großen Opfern die Sonntagsruhe ihres Personals geregelt. Sollte diese Errungenschaft nicht wieder preisgegeben werden, was ausgeschlossen erscheine, so müßte eine dauernde Personalverstärkung eintreten, um Sonntags die mehr benötigten Bediensteten zur Verfügung zu haben. Nachdem der Geheime Finanzrat v. Seydewitz noch erklärt hatte, die Regierung müsse sich hinsichtlich der Einführung der IV. Wagenklasse an Sonn- und Festtagen ihre Entschließung vorbehalten, insbesondere da verschiedene dahinzielende Petitionen von den beiden letzten Ständeversammlungen abgelehnt worden seien, wurde der Antrag Preibisch vom Eisenbahnrat mit 11 gegen 10 Stimmen angenommen. — Ein vom Ökonomierat Andrä eingegangener Vorschlag, die in Baden geltenden Kilometerhefte in Sachsen einzuführen, gab dem Referenten Anlaß zu folgenden Bemerkungen: Die badische Einrichtung könne vom Gesichtspunkte der Vereinfachung der Abfertigung aus als ein Fortschritt nicht in Betracht kommen. Denn vor Antritt der Fahrt habe der Reisende auf dem ersten unbenutzten Abschnitte der in jedem Hefte befindlichen Blätter die zu befahrende Strecke nach Anfangs- und Endstation und die Anzahl der Personen, die das Heft für die betreffende Reise benutzen wollen, in Worten mit Tinte oder Tintenstift einzutragen und das Heft dem Schalterbeamten derjenigen Station, von der aus es benutzt werden solle, zur Eintragung der Kilometer und zur Abstempelung vorzulegen. Das ganze Verfahren sei also keineswegs einfach und jedenfalls weit umständlicher als die Lösung einer Fahrkarte. Wenn auch nach Mitteilung der badischen Staatsbahnen im allgemeinen günstige finanzielle Ergebnisse erzielt worden seien und die Kilometerhefte beim Publikum sich großer Beliebtheit erfreuten, so habe doch die Einrichtung auch erhebliche Nachteile, die naturgemäß umso stärker hervorträten, je mehr der Absatz der Hefte zunähme. Dahin gehöre die Tatsache, daß durch den Verkauf der Hefte und die Abfertigung am Schalter der Schalterverkehr im allgemeinen verlangsamt werde; man sei genötigt worden, auf den größeren Stationen besondere Schalter für die Kilometerhefte einzurichten. Außerdem kämen bei der Eintragung und Zusammenrechnung der Kilometer, die oft in großer Eile erfolgen müsse, vielfach Fehler vor. Die zurückgegebenen ausgenutzten Hefte würden allerdings bei der badischen Verkehrskontrolle I geprüft und die Beträge für die dabei als zu wenig ausgerechnet festgestellten Kilometer nachträglich eingehoben. Jedoch trotz der Rückvergütung von 1 ℳ für ein zurückgegebenes ausgenutztes Heft zu 1000 km und von 50 ₰ für ein solches zu 500 km gingen mindestens 10 % aller Hefte nicht ein, und es sei die Annahme höchst wahrscheinlich, daß viele der nicht eingelieferten Hefte bedeutend über die erworbene Zahl von 1000 km oder 500 km hinaus benutzt worden seien. Der Umstand, daß die Hefte ohne weiteres auch zu Schnellzügen gälten, habe bewirkt, daß ein großer Teil des Verkehrs, der früher durch Personenzüge bedient worden sei, auf die Schnellzüge übergegangen sei. Bei Annahme der badischen Sätze werde der Ausfall gegenüber den Reformsätzen für Personenzüge für das Personenkilometer in I. Klasse 1 ₰, in II. und III. Klasse $\frac{1}{2}$ ₰ betragen. Für Sachsen bedeute dies einen Ausfall von 890 000 ℳ. Hierzu kämen noch entgangene Schnellzugzuschläge, wodurch der zu erwartende Ausfall jedenfalls mehr als 1 000 000 ℳ betragen werde. Die Regierung könne hiernach die Einrichtung der badischen Kilometerhefte für Sachsen nicht empfehlen.

Das Reisekursbuch auf einem Blatt.

Die Reisekursbücher des In- und Auslandes, die amtlichen sowohl als auch die von Privaten herausgegebenen, haben alle gemeinsam den Mangel, daß sie die Fahrpläne der einzelnen Eisenbahnlinien je getrennt für sich aufführen und den Zusammenhang der angegebenen Reiseverbindungen mit den von den Hauptorten und Kreuzungspunkten weitergehenden oder sich abzweigenden Verbindungen nicht leicht genug erkennen lassen und auch nicht übersichtlich genug zur Darstellung bringen können. Infolgedessen ist jeder, der größere Reisen, insbesondere größere Rundreisen, unternehmen und den Plan dazu aus den Kursbüchern zusammenstellen will, genötigt, zunächst alle in dem Einzelfalle zu berücksichtigenden Reisegelegenheiten, wie sie in den Kursbüchern auf verschiedenen Seiten und zumeist in unregelmäßiger Reihenfolge nachgewiesen sind, mit vieler zeitraubender Umständlichkeit herauszusuchen und dann genau mit einander zu vergleichen, um so die passendsten Verbindungen zu ermitteln.

Diesen Mängeln soll das neue Reisekursbuch auf einem Blatt, das von unserem sehr geschätzten Mitarbeiter, dem langjährigen Vorsteher des Kursbureaus des Reichspostamts, Geh. Rechnungsrat a. D. W. A. Schulze-Berlin, unter dem Titel „Fahrplankarte von Europa“ herausgegeben wird und von dem ein größerer Ausschnitt hier abgedruckt ist, in der großen Hauptsache abhelfen. Sie enthält alle wichtigeren Eisenbahn- und Dampfschiffskurse zwischen den Hauptverkehrsorten Europas, und da sie die von jedem dieser Hauptorte nach allen Richtungen abgehenden Verbindungen mit den Abgangs- und Ankunftszeiten und den Personenwagenklassen der Bahnzüge nebeneinander aufführt, so läßt sie ohne größere Mühe schnell ablesen, welche der vorhandenen Verbindungen im Einzelfall am empfehlenswertesten sind, welche Fahrzeiten im ganzen und welche Übergangszeiten auf den zu berührenden größeren Zwischenorten in Betracht kommen, mit welchen Reisekosten nach den zur Benutzung auszuwählenden Wagenklassen zu rechnen ist und welche der auf verschiedenen Eisenbahnwegen zwischen je zwei Hauptorten bestehenden Verbindungen die größeren Vorteile hinsichtlich schnellerer Beförderung, passenderer Abfahrts- oder Ankunftszeit usw. darbieten. Die Karte wird sich sonach als eine zweckentsprechende Ergänzung zu den vorhandenen Kursbüchern oder als ein geeignetes Hilfsmittel beim Gebrauche der Bücher erweisen. Denn wenn sie auch diese Kursbücher nicht entbehrlich machen kann, da sie nur die auf den großen internationalen Verkehr berechneten Reiseverbindungen enthält und auch alle Besonderheiten in der Benutzung der Züge, wie z. B.



die Mitführung von durchlaufenden und von Schlaf- und Speisewagen, darin nicht haben angegeben werden können, so wird doch in recht vielen Fällen ein Einblick in die Karte allein schon genügen, um ein leichtes Herausfinden der für die Reisezwecke auszuwählenden besten Fahrgelegenheiten zu sichern und namentlich auch die Besorgnis auszuschließen, daß gute Verbindungen garnicht in Betracht gezogen sein möchten.

Über die Einrichtung der Karte ist zu bemerken, daß die Doppellinien Bahnzüge mit nur I. Wagenklasse, die stärkeren Linien Bahnzüge mit nur I. und II. Klasse und die dünnen Linien Bahnzüge mit allen drei Wagenklassen darstellen. An jeder Linie sind die Fahrzeiten der Bahnzüge in beiden Richtungen angegeben. Die Zeitangaben auf den Linien sind nach rechts, diejenigen unter den Linien nach links zu lesen. Die Zahlen innerhalb der Felder sind Ankunftszeiten, die Zahlen außerhalb Abgangszeiten. Bei Zwischenstationen ist nur die Zeit der Weiterfahrt angegeben.

Bei Berlin, Wien, Paris und London sind die Hauptbahnhöfe, von und nach denen die in der Karte angegebenen Bahnzüge verkehren, besonders bezeichnet. Bei allen anderen Orten mit mehreren Bahnhöfen sind, wenn sich darunter ein Haupt- oder Zentralbahnhof befindet, in der Regel die Abgangs- und Ankunftszeiten der Züge von und auf diesem Bahnhof angegeben; bei anderen Orten mit mehreren Bahnhöfen beziehen sich die Zeitangaben je auf denjenigen Bahnhof, welcher von dem betreffenden Zuge zuletzt verlassen oder zuerst erreicht wird.

Bei Auswahl der Bahnzüge, deren Verkehrszeiten die Karte enthält, sind nur die Schnellzüge (einschließlich der Luxus-, Expreß- und Courierzüge) und einzelne für den Fernverkehr besonders wichtige Personenzüge berücksichtigt. Schnellzüge für den Verkehr zwischen nahen Orten und Züge, die in regelmäßiger Reihenfolge oder nur kürzere Zeit verkehren, sowie Züge, welche in der Hauptreisezeit als Ergänzungen zu bestehenden Zügen zeitweise eingelegt werden, haben nicht sämtlich aufgenommen werden können.

Den Vertrieb der Fahrplankarte im Wege des Buchhandels hat die Kaiserl. und Königl. Hofverlagshandlung „Woerls Reisebücherverlag, Leipzig" übernommen. Der Verkaufspreis beträgt für das Druckstück (in Umschlag gefalzt) 50 ₰.

Die Fahrplankarte wird im Jahre zweimal, im Juni und November, je ergänzt und berichtigt nach den Hauptfahrplänen der Eisenbahnen und Dampfschiffe für den Sommer- und den Winterdienst, neu erscheinen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Übersicht dieser Ergebnisse im Monat Januar d. J. ergibt für 76 Bahnen, die schon im Januar 1902 im Betriebe waren, folgendes:

Gesamtlänge: 45 926,83 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	%
für alle Bahnen im Januar 1903					
aus dem Personenverkehr	31 337 341	+ 568 585	698	— 1	— 0,14
aus dem Güterverkehr	89 955 856	+ 7 015 553	1 965	+ 113	+ 6,10
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Januar 1903					
aus dem Personenverkehr	382 085 062	+ 5 775 779	10 040	— 74	— 0,73
aus dem Güterverkehr	853 909 208	+26 655 120	22 020	+ 203	+ 0,93
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Januar 1903					
aus dem Personenverkehr	4 463 749	+ 120 580	688	+ 7	+ 1,03
aus dem Güterverkehr	10 716 590	+ 931 218	1 623	+ 113	+ 7,48

— Die Aufhöhung der Bahnsteige der Berliner Stadtbahn für die Stadtbahngleise. Die vorbereitenden Arbeiten zur genannten Bauausführung sind in vollem Gange, wovon sich jeder Benutzer der Stadtbahn überzeugen kann. Auf allen 11 Bahnhöfen sind die Blockwerke durch Einfügung von eisernen Untersätzen bereits gehoben. Zur Kurbelbedienung werden in allen Diensträumen, solange die Bude selbst noch nicht höher gesetzt ist, vorübergehend kleine hölzerne Treppen mit drei Steigungen verwendet. Ist die Bude höher gesetzt, dann dient diese kleine Treppe zur Überwindung der Höhe zwischen der alten Bahnsteigoberkante und der neuen Fußbodenhöhe der Bude. Auch jeder Warteraum erhält nach der Hebung bis zu dem Zeitpunkt, wo der Bahnsteig aufgehöht wird, jenes Treppchen, natürlich mit Geländern.

Ferner werden bereits an den Zugängen bezw. Ausgängen die Treppenwangen hochgemauert, desgl. die Richtungszeiger hochgestellt und, wo es nötig war, die Treppenüberdachungen höher gesetzt. Dasselbe ist der Fall bei mehreren Oberlichtern. Die Einfügung der drei aus Basaltlava bestehenden Treppenstufen erfolgt natürlich erst in der Aufhöhungsnacht selbst. Bis dahin werden wohl auch die bei der Umänderung der Bahnsteigsperre nötigen Arbeiten verschoben werden müssen.

Die Verstärkungsarbeiten an dem eisernen Unterbau der Bahnsteige sind gleichfalls im Gange und zur Beschleunigung der Ausführung an verschiedene Fabriken vergeben worden. Die Herstellung der Monierplatten und -Bänke in den vier Fabriken ist bereits beendet, und beginnt die Absendung dieser Bauteile nach Berlin in den nächsten Tagen.

Das gesamte Personal, welches an der Aufhöhung der Bahnsteige beschäftigt wird, ist inzwischen auf einer freien Fläche des Bahnhofs Moabit eingeübt worden. Die Pläne für die Arbeitszüge, wobei besonders die richtige Einstellung der Wagen mit den für die betreffende Stelle erforderlichen Bauteilen zu berücksichtigen war, sind von der Betriebsinspektion I in Berlin mit peinlicher Sorgfalt aufgestellt worden. Es kommen für jeden Bahnsteig zwei Arbeitszüge in Frage, die auf einem der Außenbahnhöfe zusammengesetzt werden und die sogleich nach Durchfahrt des letzten planmäßigen Zuges an dem betreffenden Abend zur Arbeitsstelle vorrücken. Wenn auch auf gutes Wetter gerechnet wird, so sind doch Wagenpläne bereit gehalten, die bei etwaigem Schneefall — Regen würde kaum stören — über die zur Verwendung kommenden offenen Wagen gedeckt werden sollen.

Somit hofft die Eisenbahnverwaltung, ihre Vorbereitungen so getroffen zu haben, daß sie vertrauensvoll dem Monat März entgegensehen kann. Die Aufhöhungsarbeiten der Bahnsteige sollen auf den in Frage kommenden Bahnhöfen in nachstehender Reihenfolge vorgenommen werden: Thiergarten (in der Nacht vom 2. zum 3. März), Zoologischer Garten (4.—5.), Bellevue (6.—7.), Friedrichstraße (9.—10.), Börse (11.—12.), Alexanderplatz (13.—14.), Jannowitzbrücke (16.—17.), Lehrter Stadtbahnhof (18.—19.), Savignyplatz (20.—21.), Charlottenburg Bahnsteig C (23.—24.), desgl. Bahnsteig D (25.—26.), Schlesischer Bahnhof Bahnsteig C (27.—28.) und auf Bahnsteig D (30.—31. März). Bei den Bahnhöfen Jannowitzbrücke, Lehrter Bahnhof und Savignyplatz ist eine Verschiebung der Ausführungszeiten vorbehalten.

Hierbei ist Voraussetzung, die ja auch wohl zutreffen wird, daß Ende März die bei der Ausführung Beteiligten so geschult sein werden, um auch die Aufhöhung der sehr langen Bahnsteige des Schlesischen Bahnhofs in einer Nacht bewirken zu können. Durch diese Anordnung wird jede Belästigung der Reisenden durch die Aufhöhungsarbeiten unbedingt vermieden.

Zum Schluß mag noch erwähnt werden, daß die vorübergehende Benutzung hoher Wagen an den niedrigen Bahnsteigen zwar zu kleinen Unbequemlichkeiten für die Reisenden, aber glücklicherweise weder zu Unfällen noch zu Verzögerungen in der glatten Abwicklung des Betriebs bisher Veranlassung gegeben hat. Platt.

— Eisenbahnverstaatlichungen. Die „Berl. Polit. Nachr." schreiben: „Von zwei hiesigen Bankfirmen, die die Führung der Opposition bei den Verstaatlichungsaktionen übernommen haben, wird zu den verschiedenartigsten Mitteln gegriffen, um die Staatsangebote zu Fall zu bringen. So wird bezüglich der Ostpreußischen Südbahn darauf hingewiesen, daß bei einer Ablehnung der Staatsofferte der Erneuerungsfonds der Gesellschaft in Höhe von fast 6 000 000 ℳ den Aktionären zufallen müsse, da nach dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 § 42 Abs. 4 c auf den Staat nur das Eigentum der Bahn, das Inventar nebst Zubehör und der Reservefonds übergehen, der Erneuerungsfonds also vom Übergange an den Staat ausgeschlossen sei. Auch die Textierung der Konzessionsurkunde beweise jeden Zweifel ausschließend, daß mit dem Reservefonds der Erneuerungsfonds nicht in Staatsbesitz übergehen solle. Wer sich diesen Ausführungen — die sich nur an das Wort ‚Reservefonds' anklammern und die materielle Seite der Frage ganz außer Betracht lassen — anschließt, gibt sich einer Täuschung hin, die zu verhängnisvollen Folgen führen kann, da es keinem Zweifel unterliegt, daß unter dem im § 42 des

erwähnten Gesetzes genannten Fonds in erster Linie jener Erneuerungsfonds zu verstehen ist, der für den Fall der Ausübung des gesetzlichen Erwerbsrechts in das Eigentum des Staates übergeht. Die Behauptung, daß die Textierung der Konzessionsurkunde damit im Widerspruch stehe, ist unbegründet. Die Aufzählung und Benennung verschiedener Fonds in dem Statut der Gesellschaft (§§ 6 und 7) ist für die Auslegung des Eisenbahngesetzes völlig belanglos."

— **Lokomotivbestellungen der preußischen Staatsbahnen.** Wie Berliner Zeitungen melden, wurden vor kurzem rund 460 Lokomotiven für die preußischen Staatsbahnen an die dem Kartell angehörigen preußischen Lokomotivfabriken vergeben. Dazu gehören Egestorff-Hannover, Hentschel-Cassel, Borsig und Schwartzkopff. Die Lieferung der neu vergebenen Lokomotiven hat bis Ende dieses Jahres zu erfolgen.

— **Ein neues Verfahren bei der Platzkartenausgabe.** Hierüber macht die Königliche Eisenbahndirektion Berlin folgendes bekannt: Vom 1. März d. J. ab werden auf sämtlichen Stationen der preußischen Staatsbahnen, auf denen D-Züge halten, die Platzkarten am Fahrkartenschalter verabfolgt. Die Reisenden werden in ihrem eigenen Interesse ersucht, sogleich bei Lösung von Fahrkarten zum D-Zuge die erforderliche Platzkarte zu entnehmen, auch wird den Inhabern schon früher gelöster Fahrkarten und Fahrscheinhefte dringend empfohlen, bei Antritt oder Fortsetzung der Reise oder bei der Rückreise mit einem D-Zuge die Platzkarte ebenfalls vorher am Schalter zu lösen. Die Platzkarten werden ohne Angabe eines bestimmten Platzes oder Wagens ausgegeben. Die Eintragung der Platznummer erfolgt im D-Zuge selbst, nachdem der Reisende einen Platz eingenommen hat.

— **Ermäßigung der Wagenstandgelder im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Essen.** Nach einem von dieser Behörde an den Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund gerichteten Schreiben, welches der Verein jetzt zur Kenntnis der Mitgliedzechen bringt, ist sie auch jetzt wieder bereit und zwar widerruflich, so lange die Wagenbestände es angängig erscheinen lassen, eine mildere Handhabung der Bestimmungen über die Standgelderhebung bei Verspätungen solcher Wagen eintreten zu lassen, welche wegen Mangels an Absatz, mit Erzeugnissen des Kohlenbergbaues beladen, auf den Zechen und Kokereien zurückgehalten werden, sofern hierdurch die Förderung aufrecht erhalten und die Einlegung von Feierschichten vermindert werden kann und nicht Umstände vorliegen, welche eine solche Rücksichtnahme ausschließen. Die Königliche Eisenbahndirektion hat demgemäß in Aussicht genommen, auf die seit Beginn dieses Jahres aus dem erwähnten Grunde erhobenen Standgelder wieder einen Nachlaß von 2/3 zu gewähren, setzt hierbei aber voraus, daß auch ihr gegenüber die Werke bei der Aufnahme überschüssigen Brennmaterials zur Aufstellung auf ihren Gleisen weitgehendes Entgegenkommen betätigen werden.

— **In der Spandauer Bahnhofsfrage** sind die Verhandlungen der Staatsregierung mit der Stadt Spandau nach der übereinstimmenden Meldung Berliner Blätter gescheitert. Es fanden dieser Tage im Rathause zu Spandau Verhandlungen statt zwischen je zwei Vertretern aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzministerium einerseits und den städtischen Vertretern anderseits. Sie drehten sich um die Frage des Kostenbeitrages der Stadt Spandau. Letztere wünscht, daß neben Beibehaltung eines Bahnhofs an der bisherigen Stelle noch ein neuer Bahnhof am rechten Havelufer errichtet werde, wo die zukünftige bauliche Entwicklung der Stadt liegt; sodann erachtet die Stadt die Hochlegung der Eisenbahn für unabweislich, damit die gefährdeten Straßenkreuzungen der Eisenbahn beseitigt werden. Für den gewünschten zweiten Bahnhof lagen zwei Projekte der Eisenbahndirektion, A und C, vor. Bei Ausführung des den Gegenstand der Verhandlung bildenden Projektes C verlangt die Eisenbahnverwaltung einen städtischen Beitrag von 1 000 000 ℳ, worin rund 400 000 ℳ für die Kosten der Hochlegung der Eisenbahn enthalten sind. Die städtischen Vertreter erklärten, daß sie zu letzteren Arbeiten einen Zuschuß nicht leisten würden, weil die Beseitigung der Straßenkreuzungen der Eisenbahn dringend im Interesse der öffentlichen Sicherheit liege; zu Projekt C würde deshalb nur ein städtischer Beitrag von 600 000 ℳ geleistet werden können. Da die Vertreter der Staatsregierung dies für nicht genügend erachteten, wurde die Verhandlung alsbald geschlossen.

— **Wasserwirtschaftliche Vorlage.** Die Nordd. Allg. Ztg. schreibt: „Die Mitteilung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses (vergl. unseren Bericht in Nr 14 S. 203 d. Ztg.), daß die Vorarbeiten für eine wasserwirtschaftliche Vorlage zur Zeit einer erneuten Prüfung unterzogen würden, ob und inwieweit die seither beabsichtigte Trasse der geplanten Wasserwege im Hinblick auf die Bebauung des Geländes noch beibehalten werden könne, hat der Vossischen Zeitung Anlaß zu der auch in andere Blätter übergegangenen Nachricht gegeben, die Regierung beabsichtige, an Stelle des zuerst geplanten Emschertalkanals (Herne-Alsum) die Kanalisierung der Lippe zur Ausführung zu bringen. Tatsache ist, daß die stärkere Bebauung des Industriegebiets die Ausführung des Emschertalkanals von Jahr zu Jahr erschwert, und daß deshalb neue Vorarbeiten für eine den veränderten Verhältnissen angepaßte Umgestaltung des Emschertalkanals notwendig geworden sind. Die weiter hieran geknüpften Schlußfolgerungen treffen dagegen nicht zu."

— **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.** Zu der auf den 17. d. M. anberaumten außerordentlichen Generalversammlung dieser Gesellschaft, in welcher über das Verstaatlichungsangebot Beschluß gefaßt werden sollte, sind die statutenmäßig zu solcher Beschlußfassung erforderlichen zwei Drittel des Grundkapitals nicht angemeldet worden. Es wird deshalb auf den 12. März d. J. eine neue außerordentliche Generalversammlung der Gesellschaft einberufen, in welcher die Angelegenheit ohne Rücksicht auf die Höhe des von den anwesenden Stimmberechtigten vertretenen Grundkapitals zur Erledigung gebracht wird.

Aus der Verhandlung am 17. d. M. teilen wir nach der Berl. B.-Ztg. folgendes mit:

Der Vorsitzende Ministerialdirektor a. D. Hoeter stellte fest, daß statt der 33 300 Stimmen, die nach § 49 des Statuts für die Versammlung nötig waren, nur 28 602 Stimmen vertreten seien. Beschlüsse könnten somit nicht gefaßt werden, er halte es aber doch für angebracht, daß man in die Verhandlung eintrete. Eine neue Versammlung, die unter allen Umständen beschlußfähig sei, finde am 12. März d. J. mit derselben Tagesordnung statt. In der nun folgenden Erörterung gab ein Aktionär eine Erklärung ab, die darin gipfelte, daß das Angebot der Staatsregierung als zu niedrig unannehmbar sei. Auf eine Anfrage erklärte der Direktionsvorsitzende, Regierungsrat Meyer, etwa folgendes: Die Ansichten der Direktion gingen klar aus der Denkschrift hervor. Absichtlich seien dort bei den Rentabilitätsberechnungen die ungünstigsten Momente aufgeführt. Die Direktion glaube allerdings, daß es so schlimm wohl niemals werden wird. Auch würden wohl die nächsten Jahre keine geringere Dividende als 8 % geben. Justizrat Kempner, der der Direktion für die Denkschrift das höchste Lob spendet, schlägt vor, der nächsten Generalversammlung in Form einer Resolution den Vorschlag zu machen, die staatliche Offerte abzulehnen. Nachdem verschiedene Redner ihrer Befürchtung Ausdruck gegeben, daß eine solche Resolution nicht gefaßt werden dürfte, stellte der Vorsitzende durch Abstimmung fest, daß keiner der anwesenden Aktionäre für die Verstaatlichung ist. Freiherr Waitz v. Eschen führte noch aus, daß das Unternehmen so gestellt sei, daß sowohl für dieses wie auch für das nächste Jahr eine Dividende von 8,5 % zu erwarten sei. Wolle der Staat dann 1905 die Bahn erwerben, so müsse er nach dem Gesetze den 25 fachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten fünf Jahre als Entschädigung zahlen, das ist also 212,5 %. Eigentümlich sei auch, wie das Angebot des Staates zustande gekommen sei. Vor wenigen Monaten sei der Minister in Dortmund gewesen, wo er noch erklärt habe, er denke nicht an eine Verstaatlichung, und acht Tage später sei das Angebot schon erfolgt. Er habe eben eingesehen, daß ohne die Erwerbung der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn der Umbau des Dortmunder Bahnhofes kaum möglich sei. Der Minister sei augenblicklich in einer Zwangslage und könnte jetzt den höheren Preis so gut zahlen wie später. Käme die Verstaatlichung nicht zustande, dann würde zweifellos der Kurs der Aktien wieder steigen, da fast alle Privatbahnen verstaatlicht seien. Er stelle den Antrag, der nächsten Versammlung vorzuschlagen, die Offerte in ihrer jetzigen Fassung abzulehnen und dem Staate die Bahn zum Kurse von 212,5 % anzubieten. Nachdem verschiedene Redner sich dagegen ausgesprochen, wurde der Antrag zurückgezogen. Einer Kommission, bestehend aus dem Aufsichtsrat, den Direktoren und den Aktionären Hagen, Mendelssohn-Bartholdy und Kempner, die die neue Versammlung vorbereiten sollte, wurde die Vorbereitung der Beschlüsse für die auf den 12. März d. J. einberufene zweite Generalversammlung übertragen.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** Der braunschweigische Landtag bewilligte der Bahn für den Bahnbau Blankenburg-Quedlinburg-Thale eine Beihilfe von nur 75 000 ℳ; weitergehende Anträge wurden abgelehnt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden

Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 11½ Arbeitstagen 197 972 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 215 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 191 322 und auf den Arbeitstag 14 717 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 2498 und im ganzen 6650 Doppelwagen oder 3,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 29 359 Doppelwagen gegen 29 574, in Oberschlesien 66 927 Doppelwagen gegen 67 623 und in den drei Bezirken zusammen 294 258 Doppelwagen gegen 288 519 und war demnach im Saarbezirk 215 Doppelwagen oder 0,7 % niedriger, in Oberschlesien 696 Doppelwagen oder 1,0 % niedriger und in den drei Bezirken zusammen 5739 Doppelwagen oder 2,0 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt am 13. d. M. 17 489 Wagen, an welchem Tage diejenige des Vorjahres um 2758 Doppelwagen überholt wurde.

Nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd kamen in der Zeit vom 8. bis 15. d. M. 17 188 und nach dem Dortmunder Hafen 56 Doppelwagen Kohlen zum Versand.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 31 335 offene Wagen gegen 28 579 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 2756 oder 9,6 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Der erste Monat dieses Jahres hat recht günstige Betriebsergebnisse geliefert. Nach vorläufiger Feststellung sind im Januar d. J. vereinnahmt worden: 2 506 210 ℳ. im Personenverkehr (+ 68 960 Mark gegen den gleichen Monat im Vorjahr), 5 886 350 ℳ. im Güterverkehr (+ 616 900 ℳ.), 8 392 560 ℳ. im ganzen (+ 685 860 ℳ. = 175 ℳ. mehr auf 1 Bahnkm im Durchschnitt). Die Steigerung beträgt 2,8 % im Personenverkehr, 11,7 % im Güterverkehr und 8,9 % im ganzen.

— **Sächsische Personentarifreform.** Die Sektion Leipzig des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands sprach ihr Bedauern und Befremden über die Annahme der sächsischen Personentarifreform durch den Eisenbahnrat aus, da man in der „Reform“, insbesondere in der Abschaffung der Rückfahrkarten eine Erschwerung und Verteuerung des Reiseverkehrs und gerade jetzt in einer Zeit schwerer geschäftlicher Stockung eine sehr fühlbare Schädigung des reisenden Publikums und indirekt auch des Handels, der Industrie und des Gewerbes erblicken müsse. Ein Aufschwung der sächsischen Finanzen sei allein durch den Anschluß an die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft gewährleistet. Die Hauptleitung des Verbandes möge in Wort und Schrift, durch Auslegung öffentlicher Adressen, durch Zusammenschluß mit gleichinteressierten Körperschaften, durch Gesuche an Behörden und Landtag usw. auf die Verhinderung des Inkrafttretens der Reform hinarbeiten. Man erwarte, daß die letztere dem Landtage zur Vorberatung überwiesen werde.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Regierungsbauführer Albrecht Tischbein aus Rostock i. Meckl. zum Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches ernannt. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Hilmar Müller in Senftenberg N./L. ist die Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Der großherzoglich hessische Geheime Oberbaurat und vortragende Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Gustav Mayer in Berlin ist gestorben.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen wurden mit Wirkung vom 1. März d. J. befördert: Der Direktionsrat bei der Generaldirektion Michael Schiller zum Regierungsrat bei dieser Stelle; berufen: der Oberinspektor Georg Weiß bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München als Direktionsrat bei jener in Ingolstadt, der Inspektor Wilhelm Peißner von der Generaldirektion zur Bahnstation München Z. B., dann die Direktionsassessoren Ludwig Deißenberger und Friedrich Vergho von der Eisenbahnbetriebsdirektion Ingolstadt zu jener in Weiden bezw. Regensburg.

Österreich.

— **Regelung der Prioritätenfrage der Südbahn.** Im März d. J. wird eine Versammlung der Besitzer von Südbahnprioritäten in Paris sich mit dem neuen Plan einer Vereinbarung mit den Besitzern der dreiprozentigen Prioritäten beschäftigen. Der wesentliche Inhalt des geplanten Übereinkommens ist bereits bekannt. Es sollen in den Jahren 1902 bis 1911 an Stelle der in den gegenwärtigen Tilgungsplänen vorgesehenen Anzahl dreiprozentiger Obligationen jährlich nur 2000 Stück im Wege der Verlosung zum Nennwert eingelöst werden. In der Zeit von 1912 bis 1916 soll eine allmähliche Steigerung der jährlich auszulosenden Obligationen erfolgen. Die hierdurch in Ersparung gebrachten Beträge sollen ausschließlich zur Rückzahlung des Kaufschillingsrestes an den Staat, zur Bestreitung der notwendigen Investitionen und zur Bildung einer Sonderrücklage für die Sicherung des Dienstes der dreiprozentigen Obligationen verwendet werden. Die in den Jahren 1902 bis 1916 zurückgestellten Verlosungen sollen in den Jahren 1917 bis 1958 nachgeholt werden, indem in diesem Zeitabschnitt eine gleichmäßige Tilgungsrate in der Art geschaffen wird, daß unter Zugrundelegung des 2,6 prozentigen Zinsfußes, der infolge des Couponabzuges bereits jetzt tatsächlich bestanden hat, eine Steigerung der Lasten, die sich nach den derzeitigen Tilgungsplänen ergibt, vermieden wird. Vom Jahre 1955 an soll auf die Herabminderung der italienischen Jahresrente und auf den Entfall der Last der Gesellschaft für das am Ende des Jahres 1954 getilgte fünfprozentige Anlehen Bedacht genommen werden. Die letzten zehn Jahre der Konzessionsdauer sollen keine stärkere Durchschnittsbelastung erfahren als nach den derzeitigen Tilgungsplänen. Nach den angestellten Berechnungen würde sich bei Durchführung dieses Planes folgende gleichmäßige Tilgung in den nachstehend angeführten Zeitabschnitten ergeben:

von 1917 bis einschließlich	1954	69 460 000 Fr.
„ 1955 „ „	1958	57 420 000 „
„ 1959 „ „	1968	27 270 000 „ .

Wie aus dieser Darstellung hervorgeht, besteht der Grundgedanke des neuen Übereinkommens darin, daß die Südbahn durch die Rückstellung der Tilgung einer entsprechenden Anzahl dreiprozentiger Obligationen die Summe behält, welche sie sich sonst durch Ausgabe neuer Obligationen hätte beschaffen müssen. Die Gesellschaft wird daher der Notwendigkeit enthoben, die Summen, welche für die Deckung des Investitionsbedarfes und die Kaufschillings-Restzahlungen erforderlich sind, im Anlehenswege aufzubringen. Im Falle der Annahme des von der Gesellschaft nunmehr vorgeschlagenen Plans werden sich ihre Lasten erheblich verringern. Die Ersparnis nach dem neuen Plan würde, von 1921 anfangend, sich allmählich vergrößern und beispielsweise in runden Ziffern im Jahre 1929 eine Million, im Jahre 1937 zwei Millionen, im Jahre 1944 drei Millionen und im Jahre 1949 vier Millionen Franken betragen. Selbst für das Jahr 1950, welches nach den jetzigen Tilgungsplänen durch den Wegfall der bis dahin getilgten Serien A und C entlastet ist, würde die Verringerung der Lasten noch ungefähr eine Million und für das Jahr 1954 nahezu zwei Millionen Franken betragen. Von den letzten 14 Jahren der Konzessionsdauer werden nur die ersten vier Jahre, nämlich die Jahre 1955 bis 1958, stärker herangezogen. Die letzten zehn Jahre der Konzessionsdauer würden durchschnittlich nicht höher belastet sein als nach den gegenwärtigen Tilgungsplänen, während für den Fall der Aufbringung der Erfordernisse im Anlehenswege noch überdies die jährliche Last von mindestens 6 250 000 Fr. für die Verzinsung und Tilgung eines solchen Anlehens hinzutreten würde.

Die Südbahn hat Berechnungen über die voraussichtliche Gestaltung der Lage des Unternehmens in der Zukunft aufgestellt. Diese Berechnungen sind auf einer äußerst vorsichtigen Grundlage aufgebaut. Als Beweis kann gelten, daß die tatsächlichen Ergebnisse des Jahres 1902 sich erheblich besser gestaltet haben, als in den ursprünglichen Aufstellungen vorgesehen war. Die Gesellschaft ist bei diesen Voranschlägen wesentlich unter der erfahrungsgemäßen Steigerung der Einnahmen geblieben und hat auch auf die Wirkungen des Wettbewerbs der zweiten Eisenbahnlinie nach Triest entsprechend Bedacht genommen. Wenn nur die vorsichtig gehaltenen Berechnungen der Wirklichkeit entsprechen, so werden die Einnahmen zur Deckung der künftigen Tilgungslast vom Jahre 1914 beziehungsweise 1917 ab vollständig ausreichen.

— **Die Bozen-Meraner Bahn** gibt eine neue vierprozentige Prioritätsanleihe im Betrage von 3 400 000 Kr. aus. Diese Anleihe dient insbesondere zur Kapitalbeschaffung für die Vintschgaubahn. Die Prioritäten werden innerhalb 57 Jahren getilgt. Das Anlehen ist auf das gesamte unbewegliche und bewegliche im Eisenbahnbuch eingetragene Eigentum der Bahn hypothekarisch sichergestellt. Das Reinerträgnis der Bozen-Meraner Bahn betrug im Jahre 1900: 441 790 Kr., im Jahre 1901 infolge Erlöschung der Steuerfreiheit 374 500 Kr. Auf Grund eines Vertrages mit der Staatsverwaltung werden 54,5 % der Roheinnahmen der Vintschgaubahn der Bozen-Meraner Bahn als Reinerträgnis zufallen. Der Dienst für die Anleihe vom Jahre 1892 erfordert jährlich 142 000 Kr., für das neue Anlehen dürften jährlich etwa 152 300 Kr. erforderlich sein, zusammen daher 294 700 Kr. gegenüber einer voraussichtlichen Mindest-

einnahme von 450 000 bis 500 000 Kr., welche sich nach Eröffnung des Betriebes der Vintschgaubahn bedeutend steigern dürfte. Vorläufig ist nur die Begebung von 1 200 000 Kr. in Aussicht genommen.

— **Lokalbahn Asch-Roßbach.** Die wesentlichste Schwierigkeit der Ausführung des durch Staatsvertrag sichergestellten Anschlusses an die sächsischen Staatsbahnen in Adorf bot bisher der Umstand, daß ein Umbau des Bahnhofes in Adorf beabsichtigt ist, daß aber der Plan, der in Ansehung der Kostenbewilligung eines zustimmenden Beschlusses des sächsischen Landtages bedarf, noch nicht feststeht. Um nun der Notwendigkeit einer längeren Verschiebung des Baues der Lokalbahnlinie Roßbach-Adorf vorzubeugen, wurde die Herstellung einer Notanlage in Adorf ins Auge gefaßt. Die Staatsbahndirektion Pilsen ist, wie das Eisenbahnblatt meldet, beauftragt worden, mit der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung das Erforderliche wegen Feststellung des Plans für die Notanlage zu vereinbaren.

— **Todesfälle.** Am 8. d. M. ist der k. und k. Direktor für Hofeisenbahnreisen Ritter v. Klaudy im 70. Lebensjahre gestorben. Klaudy trat im Jahre 1851 nach Vollendung seiner technischen Studien in den Eisenbahndienst, und zwar als Ingenieureleve bei dem Betriebe der südöstlichen Staatsbahn in Budapest. Später wurde Klaudy Ingenieur der Kaiserin Elisabethbahn und erhielt 1866 eine Zuteilung zur Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen. Während des italienischen Feldzuges 1866 war er dem Hauptquartier der Südarmee zugeteilt und leitete einen Teil des Militärtruppentransportes. 1871 wurde er zum Inspektor bei der Generalinspektion ernannt. 1875 wurde der inzwischen zum Oberinspektor der Generaldirektion beförderte Klaudy als Generalinspektor zur Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn berufen und mit der Leitung des Bau- und Betriebsdienstes betraut. 1885 trat er in seiner Eigenschaft als Generalinspektor der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn in den Ruhestand und widmete sich seither ausschließlich der verantwortungsvollen Tätigkeit als Direktor für Hofeisenbahnreisen. Der Kaiser hatte den treuen Beamten wiederholt ausgezeichnet; auch von fremden Fürsten hat der Verstorbene vielfach Zeichen der Anerkennung erhalten.

Der Zentralinspektor der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft Freiherr v. Engerth ist dieser Tage in Wien gestorben. Er war ein Sohn des berühmten österreichischen Eisenbahntechnikers Wilhelm Freiherrn v. Engerth, der 1884 starb. Karl Freiherr v. Engerth wurde am 14. April 1850 in Graz geboren, wo sein Vater als Professor des Maschinenbaues an der dortigen Technik wirkte. Er erhielt seine Ausbildung an der technischen Hochschule in Zürich, und seine praktische Laufbahn begann er im Jahre 1872 als Ingenieur der Südbahn. Im Jahre 1875 trat er als Verkehrschef-Stellvertreter zur damaligen Kaiserin Elisabeth-Westbahn über und wurde im folgenden Jahre vom Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein zur Weltausstellung nach Philadelphia entsendet. Im Jahre 1879 trat er in die Dienste der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, bei welcher er bis zum Zentralinspektor und Chef des Materialwesens vorrückte. Engerth war ein lebhafter Vertreter der Leichenverbrennung und seit Jahren Präsident des Vereins für Leichenverbrennung „Die Flamme“ in Wien.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen** gestalteten sich im Januar d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1903	gegen 1902
	Kr.	Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	17 410 200	+ 824 983
Südbahn (ungarische Linien)	1 293 032	+ 16 552
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	184 155	+ 8 002
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	966 469	+ 27 810
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	80 617	+ 211
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	84 700	+ 861
Hauptbahnen zusammen	20 019 173	+ 878 419
Lokalbahnen „	2 637 020	+ 104 060
insgesamt	22 656 193	+ 982 479

Die durchschnittliche Betriebslänge der hier angeführten Eisenbahnen betrug im Januar d. J. 17 793 km gegen 17 650 km im Vorjahre; hiervon entfallen auf die Hauptbahnen (Eisenbahnen ersten Ranges) 9373 km, auf die Lokalbahnen (Eisenbahnen zweiten Ranges) 8420 km, gegen 9373 bezw. 8277 km des Vorjahres. Die Länge der Hauptbahnen blieb also unverändert, während sich bei den Lokalbahnen eine Vermehrung um 143 km zeigt.

— **Schleunige Ausfolgung verderblicher Güter.** Wiederholt sind bei der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen von den Empfängern Klagen erhoben worden, daß Sendungen, die raschem Verderben ausgesetzt sind, verspätet ausgefolgt werden. Infolge der Verzögerung, die vornehmlich durch das starre Einhalten der Amtsstunden hervorgerufen wird, gehen derartige Sendungen häufig zugrunde oder sie erleiden zumindest einen beträchtlichen Wertverlust. Zur Vermeidung dieser begründeten Klagen verfügte die Direktion der Staatsbahnen, daß in Zukunft Sendungen von dem raschen Verderben ausgesetzten Waren auf Wunsch der Adressaten auch außerhalb der festgesetzten Amtsstunden nach Ankunft des Zuges sogleich ausgefolgt werden sollen. Gleichzeitig bestimmte die genannte Direktion, daß, sofern täglich dergleichen Sendungen regelmäßig für einzelne Empfänger anlangen, diese aufmerksam gemacht werden sollen, daß ihnen hierbei die Gebühren auf die Dauer von 24 Stunden gestundet werden können.

Übrige europäische Länder.

— **Französische Zufahrtslinien zum Simplon.** Im Kanton Genf werden die eifrigsten Anstrengungen zur Durchsetzung der Faucillebahn fortgesetzt. Der Genfer Regierungsrat hat ein Schreiben an den Bundesrat gerichtet, welches sich auf die Versicherung der eidgenössischen Regierung beruft, daß das Faucilleprojekt bei den eidgenössischen Behörden die gleiche freundliche Aufnahme und die gleiche Unterstützung finden werde, wie die schon beschlossene Bahn Frasne-Vallorbe. Bestärkt durch diese Zuversicht habe die Genfer Regierung mit erneutem Eifer die Prüfung des Faucilleprojekts verfolgt, welches sie als eines der wichtigsten Elemente für das künftige Gedeihen des Kantons Genf betrachte. Von der Ansicht ausgehend, daß jetzt der Augenblick gekommen sei, mit den maßgebenden Stellen die erforderlichen Unterhandlungen zur Verwirklichung des Plans anzuknüpfen, ersucht die Genfer Regierung den Bundesrat, schleunigst auf diplomatischem Wege der französischen Regierung zur Kenntnis zu bringen, daß die Genfer Regierung sich mit 20 000 000 Fr. an einer Zufahrtslinie zum Simplon durch die Faucille beteiligen wolle. Im Genfer Großen Rat erklärte zugleich Präsident Didier, die Kosten würden auf 100 000 000 bis 130 000 000 Fr. veranschlagt; sie würden aber wahrscheinlich 100 000 000 Fr. nicht übersteigen, da, wie im Simplon, nur ein einfaches Gleis im Tunnel vorgesehen ist. Herr Goegg, der Sekretär des Genfer „Initiativkomitees“, bereist seit langer Zeit Italien, Frankreich und England, um überall das Interesse für diese Eisenbahn zu erwecken. Jedenfalls ist in Frankreich die Bewegung dafür stark angewachsen. Der soeben in Paris abgehaltene zweite internationale Kongreß für öffentliche Arbeiten hat mit großer Mehrheit den Wunsch angenommen: in Anbetracht der demnächstigen Eröffnung des Simplons und nach Kenntnisnahme der Beteiligung des Kantons Genf und der Erklärungen des schweizerischen Bundesrats möge die französische Regierung die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um den Bau der Linie Lons-le-Saulnier-Genf zu beschleunigen.

— **Eisenbahnbau in Graubünden.** Nachdem Davos für die Linie Davos-Filisur und das Engadin für die Linie Bevers-Schuls die nötigen Beiträge gesammelt haben, um die rhätische Bahn zu verpflichten, für diese beiden Linien Pläne ausarbeiten zu lassen, trifft man auch im Vorder-Rheintal Vorbereitungen für die Fortsetzung der Linie Reichenau-Ilanz nach Disentis. Ein Oberländer Eisenbahnausschuß hat sich zu diesem Zweck gebildet. Eine Ausführung im Berner „Bund“ spricht sich hoffnungsvoll zur Sache aus.

— **Montreux-Berner Oberlandbahn.** Die erste Strecke dieser Eisenbahn, welche zwei der großartigsten und besuchtesten Mittelpunkte des schweizerischen Fremdenverkehrs zu verbinden bestimmt ist, die von Montreux nach Les-Avants, wurde im Dezember 1901 eröffnet, die Strecke Les-Avants-Jamantunnel im September 1902 vollendet. Der 2,5 km lange Jamantunnel ist im Juli 1902 durchschlagen und die ganze 22,13 km lange Teilstrecke bis Montbovon soll voraussichtlich am 1. Juli 1903 eröffnet werden. Das Anlagekapital für diese Strecke beträgt 5 900 000 Fr., d. i. für das Kilometer 266 600 Fr. Die Teilstrecke Montbovon-Zweisimmen ist 40 km lang mit fünf Stationen: Rossinieres, Chateaux-d'Oex, Rougemont, Saanen und Gestad. Zweisimmen ist Gemeinschaftsstation mit der Erlenbach-Zweisimmenbahn, welche

möglichst auch im Winter betrieben werden soll. Der Bau der Strecke Montbovon-Zweisimmen soll im Frühjahre 1903 begonnen und die ganze Linie Montreux-Zweisimmen im Frühjahre 1905 eröffnet werden. Der Betrieb erfolgt durch Elektrizität.

— **Jura-Simplonbahn.** Der Bernische Große Rat genehmigte einstimmig den Vertrag über den Rückkauf der Jura-Simplonbahn. Damit haben alle schweizerischen Kantone, die Beiträge zum Bau des Simplontunnels gezahlt haben, den genannten Vertrag genehmigt.

— **Die Verantwortlichkeit der russischen Eisenbahnen für die Einhaltung der Lieferfristen.** Die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen in dieser Beziehung wird durch den § 110 des allgemeinen Statutes für die russischen Eisenbahnen geregelt, der den folgenden Wortlaut hat:

„Die Eisenbahn ist für die Nichteinhaltung der Lieferfrist (§ 53) verantwortlich, sofern sie nicht beweist, daß sie ungeachtet aller von ihr ergriffenen Maßregeln, zu denen ein ordentlicher Frachtführer verpflichtet ist, die Verzögerung nicht zu verhindern vermochte. Im Falle einer Lieferfristüberschreitung hat der Wareneigentümer das Recht, von der Eisenbahn eine Entschädigung im Betrage von 5 % des Frachtgeldes für jede versäumten 24 Stunden zu erhalten, wenn ihm auch aus der Verzögerung keinerlei Nachteil erwachsen ist. Die Gesamtsumme der Entschädigung darf jedoch nicht die ganze für die Beförderung des Gutes zuständige Zahlung übersteigen."

Nun hat es aber stets Schwierigkeiten bereitet, die Entscheidung der Schuldfrage auf gerichtlichem Wege herbeizuführen. Aus diesem Grunde hatte sich die Gewohnheit herausgebildet, daß eine Eisenbahn nicht zur Verantwortung gezogen wurde, wenn sie rechtzeitig bekannt gab, daß sie wegen Anhäufungen von Frachten, Betriebsstörungen und ähnlichen Gründen die Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Lieferfrist nicht übernehmen könne. Einige Gerichte haben nun aber in letzter Zeit die Gültigkeit solcher Bekanntmachungen bestritten und die wörtliche Ausführung der in Art. 110 enthaltenen Bedingung verlangt. Aus diesem Anlaß kam diese Frage in der am 21. Januar (3. Februar) d. J. abgehaltenen Sitzung des Eisenbahnrates zur Sprache. Der Konseil traf nun, wie die St. Pet. Ztg. mitteilt, die folgende, außerordentlich wichtige Entscheidung:

Da im Ministerium der Verkehrsanstalten alle Nachrichten über Frachtanhäufungen, Unglücksfälle und andere Betriebsstörungen zusammenlaufen, so ist dieses Ministerium durchaus zuständig, die Frage zu entscheiden, ob eine Eisenbahnlinie die Verantwortlichkeit für die Einhaltung der festgesetzten Lieferfrist aus legalen Gründen von sich abwälzt oder nicht. In Zukunft soll daher jede Eisenbahn verpflichtet sein, im Falle von Betriebsstörungen die Angelegenheit dem Ministerium der Verkehrsanstalten vorzulegen; findet letzteres, daß die betreffende Bahnlinie schuldlos ist und alles aufgeboten hat, um die Folgen der Betriebsstörung zu beseitigen, ohne daß diese Bemühungen von Erfolg gekrönt gewesen sind, so erfolgt eine vom Ministerium gutgeheißene Bekanntmachung über die zeitweilige Befreiung der Bahn von der Verantwortlichkeit für Verspätungen bei der Zustellung von Frachten; diese Bekanntmachung hat gesetzliche Gültigkeit. Natürlich wird der Wortlaut des Art. 110 entsprechend abgeändert werden. Es ist dies einer der wichtigsten Schritte zur Ergänzung der Bestimmungen des allgemeinen Statutes, die seit langer Zeit vom Eisenbahnrat beschlossen worden sind. Wenn man liest, wie häufig und mit welcher Leichtigkeit von den einzelnen Bahnen die Einhaltung der Lieferfristen aus oft ganz geringfügiger Veranlassung ausgesetzt wurde, nur um nicht den geschädigten Wareneigentümern die gesetzlich bestimmten Entschädigungszahlungen zu leisten, so wird die beabsichtigte Änderung des § 110 des allgemeinen Statutes gewiß überall als eine Wohltat empfunden werden, und zwar nicht nur in Rußland allein, sondern auch überall, wo direkte Beziehungen mit Rußland durch Vermittlung der Eisenbahn unterhalten werden.

— **Selbsttätige Kupplung für Eisenbahnfahrzeuge.** Die Vereinigung von russischen Privateisenbahnen hat drei Preise von 5000, 3000 und 1000 R. ausgeschrieben für die beste Konstruktion einer selbsttätigen Kupplung für Eisenbahnfahrzeuge. Bewerbungen müssen bis zum 15. April d. J. an die Vereinigung der russischen Eisenbahngesellschaften in St. Petersburg, Newsky 30, eingereicht werden. Die Preisbewerbung ist international. Wie die Schweiz. Bauztg. mitteilt, sind die Bestimmungen des Preisausschreibens in deutschem Wortlaut gegen Einsendung von 1 *M.* bei Julius Langenstein, Weißenhorn, Bayern, zu beziehen.

— **Die Form der russischen Eisenbahnfrachtbriefe und ihrer Duplikate.** Der Konventionskongreß der Vertreter russischer Eisenbahnen hat sich in einer seiner letzten Sitzungen dafür ausgesprochen, daß an allen russischen Eisenbahnen, den staatlichen wie den privaten, einheitliche Muster für Frachtbriefe und deren Duplikate eingeführt werden. Die vorgeschlagenen Muster unterscheiden sich von den bis jetzt bei den Staatsbahnen im Gebrauche befindlichen Frachtbriefformularen in zweierlei Beziehung: 1. Die Farbe und die Form der Zeichnungen und Schraffierungen werden durch andere ersetzt (welche, ist leider nicht gesagt. D. Schriftl.), die das Auge weniger angreifen, und 2. die Nummer auf dem Formular des Duplikats ist zweimal verzeichnet: oben in weißer Schrift auf schwarzem Grunde und unten in schwarzer Schrift auf weißem Grunde.

Ferner entschied der Kongreß, daß der Ersatz der Unterschrift des Warenempfängers auf den Duplikaten durch Firmenstempel in Zukunft nur dann gestattet sein soll, wenn die Bestimmungsbahn es für zulässig erklärt.

Fremde Weltteile.

— **Ein neues kleinasiatisches Eisenbahnprojekt** regt die „Nowoje Wremja" wieder einmal an und gibt ihr Gelegenheit, ihre politische Weisheit zum besten zu geben. Diesmal handelt es sich um eine Linie, die am Bosporus beginnen und über Lolu, Amasia und Siwas nach Mardin führen soll, wo sie an die Bagdadbahn Anschluß erhalten würde. Nachdem die „Now. Wr." festgestellt hat, daß sich eine derartige Bahn wahrscheinlich als ein wirtschaftlich recht vorteilhaftes Unternehmen erweisen würde, bemerkt sie:

„Die politische Bedeutung der Bahn, welche die nördliche Hälfte Kleinasiens durchschneidet, wird natürlich sehr ernst sein. In Verbindung mit der Anatolischen und Bagdadbahn würde die Verwirklichung des Plans ganz Kleinasien bis zum Schwarzen Meere in die Hände der Ausländer geben, d. h. einem uns feindlichen Einfluß unterwerfen. Zu unserem Glück kann der Plan ohne die Einwilligung Rußlands nicht verwirklicht werden. Durch die Vereinbarung von 1900 hat sich die türkische Regierung verpflichtet, in der nördlichen Hälfte Kleinasiens nur russischen Kapitalisten die Konzession zu Eisenbahnbauten zu geben, wobei die Linie Angora-Kaisarieh-Siwas-Diarbekr-Wan als Grenze dieses Bezirks festgesetzt wurde. Die geplante Eisenbahn liegt aber gerade in diesem nördlichen Bezirk.

Unsere Vereinbarung erlaubt es übrigens der türkischen Regierung, in dem Gebiete des Schwarzen Meeres selbst zum Eisenbahnbau zu schreiten. Vielleicht wird es auch versucht werden, diesen Umstand zur Erlangung der Konzession auszunutzen; es unterliegt aber keinem Zweifel, daß wir eine solche Umgehung der Vereinbarung nicht zulassen können. Unsere Interessen in Kleinasien sind so bedeutend, es ist mit ihnen die Verwirklichung von Aufgaben verknüpft, die für Rußland so wichtig sind, daß ein gleichgültiges Verhalten zu der Frage des Eisenbahnbaues in Kleinasien von unserer Seite völlig undenkbar ist. Das Projekt der Bagdadbahn hat uns genötigt, uns wenigstens irgend etwas in Kleinasien zu sichern. Durch die Vereinbarung von 1900 haben wir das auch erreicht. Augenblicklich müssen wir auf der Hut sein und unsere Rechte vor weiteren Antastungen schützen. Die Eroberung Kleinasiens durch die Deutschen geht ohnehin schon gar zu erfolgreich vor sich, sodaß wir unseren westlichen Nachbarn bei dieser Arbeit natürlich nicht behilflich sein werden."

In demselben Artikel sagt aber die „Now. Wr.", daß die Gesellschaft der Anatolischen Bahn dem Wettbewerbsunternehmen natürlicherweise Widerstand leisten werde.

Es ist ein wahres Glück für Rußland, daß die „Now. Wr." aufpaßt und immer rechtzeitig auf die ernsten Gefahren, die die bösen Deutschen und deren Helfershelfer heraufbeschwören, aufmerksam macht! Was würde sonst wohl aus Rußland werden!?

— **Projektierte Eisenbahnlinien in Britisch-Indien.** Nach einer Mitteilung aus Bombay hat die indische Regierung den Bau folgender Eisenbahnlinien genehmigt: 1. von Azikhal (Madras Railway) nach dem $77\frac{1}{2}$ englische Meilen entfernten Mangalore; 2. von Baripada Road (Bengal-Nagpur Railway) nach Baripada; die Entfernung zwischen beiden Orten beträgt $28\frac{1}{2}$ Meilen. Ferner ist die Vermessung einer 90 Meilen langen Strecke von Mc Leodganj nach Ferozepore (North Western Railway) genehmigt worden.

Die Southern Mahratta Railway nimmt der Zeitschrift „The Commercial Intelligence" zufolge Angebote entgegen für den Bau einer Zweigbahn von Bellary nach Royadrug (33 Meilen lang) und einer ebensolchen von Hospet nach Kuttur (38 Meilen lang).

— **Bau von Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika 1902.** Nach einer vorläufigen Zusammenstellung von Angaben der Eisenbahngesellschaften und nach ergänzenden Schätzungen wurden in den Vereinigten Staaten von Amerika

während des Jahres 1902 der Zeitschrift „The Iron Age“ zufolge im ganzen 6026 englische Meilen neuer Eisenbahnlinien fertiggestellt. Eine solche Leistung ist seit dem Jahre 1888 nicht erreicht worden. Die Zahlen lassen außer Betracht den Bau von zweiten Gleisen, Nebengleisen der Eisenbahnen, von Straßenbahnstrecken, auch Erneuerungen schon bestehender Linien, insofern bei ihnen nicht eine völlige Verlegung der Strecken stattgefunden hat, wie das bei der Südpacificbahn zwischen einigen Plätzen Nevadas der Fall war. An den Neubauten waren 42 Staaten und Territorien beteiligt. Die größte Bautätigkeit hatte Oklahoma mit 570 Meilen neuer Strecke aufzuweisen, dann folgten Texas mit 496, Arkansas mit 371, das Indianerterritorium mit 363, Georgia mit 336 Meilen. Illinois, Jowa, Missouri und Neu-Mexiko bauten je mehr als 200 Meilen, Alabama, Kalifornien, Florida, Louisiana, Michigan, Minnesota, Mississippi, Ohio, Pennsylvanien, Washington, Westvirginien und Wisconsin je zwischen 100 und 200 Meilen.

— **Die australische Querbahn.** Die geplante transaustralische Bahn, welche Adelaide, im Staate Südaustralien, mit Port Darwin, an der Nordküste, verbinden soll, ist Gegenstand einer eingehenden Besprechung in der „Kreuzzeitung“. Wie auch von uns in Nr 100 Jahrg. 1902 d. Ztg. mitgeteilt ist, hat die Regierung des Staates Südaustralien zu Angeboten für den Bau dieser Bahn, deren Konzession auf der Grundlage der Gewährung von Ländereien fußt, aufgefordert. Südaustralien, welches bereits 688 engl. Meilen (1085,68 km) als großen Teil der geplanten transaustralischen Bahn auf eigene Kosten fertiggestellt hat, schwebt nämlich in Furcht, daß dieses Werk nutzlos werden könnte, da der Bundesregierung der australischen Staaten von einer Gründergesellschaft aus Sydney der Vorschlag gemacht worden ist, die bereits gebaute Strecke von Adelaide nach Norden außer acht zu lassen und das Territorium nach Osten zu mit Sydney und mit der Brisbane Westbahn zu verbinden, um dadurch allen etwaigen Handel nach Osten abzulenken. Um dem vorzubeugen, hat der Staat Südaustralien das Gesetz über die transaustralische Bahn in größter Eile in beiden südaustralischen Häusern trotz heftigen Widerspruchs der übrigen australischen Staaten beraten lassen und sucht nun, durch scheinbar großartige Bedingungen, fremde Syndikate für den Bau der Bahn anzulocken. Denn das Geld, um die Bahn auf eigene Kosten zu bauen, ist in dem verhältnismäßig armen Lande, welches mit unzähligen Quadratmeilen von Wildnis und Streusand bedeckt ist, nicht vorhanden, da noch 2000 km Bahn fehlen. Das Angebot sieht zwar so verlockend wie möglich aus, sollte man aber in Europa ein gutes Geschäft dahinter wittern, so würde man sich, wie unsere Quelle meint, sehr irren. Südaustralien verspricht in seinem Angebot eine 10 jährige Steuerfreiheit, doch hat die Bundesregierung von Australien unzweifelhaft das Recht, ein Eisenbahnsyndikat mit Steuern zu belegen, und Südaustralien kann sich höchstens verpflichten, diese Steuern selbst zu zahlen, dann aber stände es am Rande des Bankrotts. Außerdem ist es sehr zweifelhaft, ob Südaustralien das Recht hat, Konzessionen von Land, wie es im Angebot geschehen ist, im nördlichen Territorium zu machen ohne Zustimmung der beiden Häuser des Bundes, denn das nördliche Territorium wird nur von Südaustralien verwaltet, gehört aber dem australischen Bund als solchem. Die Einnahmen der fertiggestellten transaustralischen Bahn werden kaum so bedeutend sein, um die Betriebskosten auch nur annähernd zu decken, da im Innern nichts zu holen ist und auch durch eine Verbindung der beiden Küsten durch einen langen Schienenweg garnichts gewonnen wird. Das Syndikat müßte also sein Verdienst in der Landkonzession suchen, doch wird der Boden nach dem Innern zu immer ärmer, das Wasser immer seltener; der australische Pionier dort ist es gewohnt, den harterworbenen Verdienst mühevoller Jahre durch Dürre und Seuchen zu verlieren. Das Land ist eine einzige hungrige Wüste und das Quadratkilometer nicht 10 ₰ wert. Was die Mineralrechte betrifft, sollen die Aussichten nicht viel tröstlicher sein. An Mineralien würde das Syndikat nichts Brauchbares finden, wenn die Aktionäre nicht eigenhändig mit Picke und Schaufel ausziehen wollen. Das Eisenbahnsyndikat, das den Ausbau der transaustralischen Bahn übernimmt, ist, wie die Kreuzzeitung meint, entweder ein Gründerschwindel oder es ist ein armes Findelkind, das unter Vormundschaft gestellt werden sollte, ehe es verhungert dort draußen in der Wüste „in the land, where the dead men lie“.

Allgemeines.

— **Der Schnelltelegraph von Pollák und Virág,** dessen lichtvolle Beschreibung durch unseren hochgeschätzten Mitarbeiter Regierungsrat Kemmann in den Nummern 91 und 93 Jahrg. 1902 d. Ztg. unseren Lesern in der Erinnerung sein wird und die allgemeine Aufmerksamkeit auf die großartige Erfindung gelenkt hat, wurde am 12. d. M. im Beisein des Erfinders Pollák und des Regierungsrats Kemmann in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg vom Deutschen Kaiser und der Kaiserin besichtigt. In Begleitung Ihrer Majestäten waren außer dem Gefolge auch der Staatssekretär des Reichspostamts Krätke und die Staatsminister v. Podbielski und v. Goßler erschienen. Die Erläuterungen gab Geheimerat Professor Slaby. Die Grundzüge der Erfindung setzen wir als bekannt voraus. Der Kaiser zeigte an allen Einzelheiten der Vorführung das lebhafteste Interesse, bekundete sein volles Verständnis für die große Tragweite der Erfindung und sprach Herrn Pollák seine Anerkennung aus. Die Reichspostverwaltung hat inzwischen einen Versuchsbetrieb auf der Strecke Königsberg - Berlin (710 km) angeordnet, der Pollák - Virágsche Geberapparat ist bereits nach Königsberg abgesendet. Was die an das Unglaubliche grenzende Leistungsfähigkeit des neuen Schnelltelegraphen anbetrifft, so erwähnen wir, daß er mit Leichtigkeit in der Stunde 50 000 Worte übermittelt und in saubester Schrift niederschreibt, während der Morsetelegraph in der Stunde nur 500, der Hughes-Schreiber 1000 und die neuesten Apparate nach den Methoden von Murray, Baudot, Rowland etwa 8—9000 Worte zu telegraphieren imstande sind. Der Redner spricht in deutscher Sprache etwa 8000 Worte in der Stunde, Pollák-Virág leistet also in der Schnelligkeit des Ausdrucks das Sechsfache der Rede! Das wichtige, durch elektrische Ströme bewegte Spiegelchen des Apparats, das den schreibenden Lichtstrahl auf den Papierstreifen wirft, macht in der Sekunde rund 200 Bewegungen. Zu jedem Buchstaben gehören mehrere Bewegungen, es werden in der Sekunde 60 bis 70 Buchstaben geschrieben. Die Schnelligkeit der Wiedergabe ist so groß, daß ein Apparat gleichzeitig abzutelegraphieren vermag, was 30 arbeitende Schreibmaschinen liefern.

Der Schnelltelegraph war bei dem kaiserlichen Besuch in den Arbeitsräumen des Geheimerats Slaby aufgestellt. Letzterer hatte Gelegenheit, Ihren Majestäten auch die neuesten interessanten Versuche über die Länge der elektrischen Wellen vorzuführen.

— **Vom internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß 1902.** Dem kürzlich erschienenen ausführlichen Bericht des Londoner Kongresses entnehmen wir folgendes: Der erste Punkt der Tagesordnung behandelte die Frage des Umsteigeverkehrs. Der Berichterstatter Lavalard (Paris) trat mit gewissen Einschränkungen für diesen ein. Die lebhaften Erörterungen führten jedoch, wie bereits in Nr 6 S. 86 d. Ztg. mitgeteilt, nicht zur Annahme seiner Vorschläge. Es wurde vielmehr beschlossen, den Gegenstand auf der nächsten Versammlung noch einmal zu verhandeln. Aus den Mitteilungen des Herrn Thonet (Lüttich) über die Ergänzungskosten des elektrischen Stromes sei erwähnt, daß bei Kraftwerken mit Dampfmaschinen von 1000 PS und darüber und bei Verwendung von Kohle von 12 bis 16 ℳ für die Tonne, d. h. dem mittleren Preise für Kraftstationen, die in Industriegebieten liegen, der Preis der Kilowattstunde zwischen 3,5 und 5 ₰ schwankt. Enthält das Werk Dampfmaschinen von 300 bis 600 PS, so schwankt der Preis zwischen 5 und 6,5 ₰ und für Werke mit Maschinen von 150 bis 200 PS schwankt der Preis der Kilowattstunde zwischen 6,5 und 8 ₰. Bei Kraftgasanlagen mit Motoren von 150 bis 200 PS hingegen schwankt der Selbstkostenpreis der Kilowattstunde nur zwischen 3,2 und 4,8 ₰. Wenn der Preis der Kohle höher wird, ist die mit Kraftgasmotoren erzielte Ersparnis noch merklicher. Allerdings ist zu bemerken, daß die Kosten der ersten Einrichtung für Kraftgaswerke höher sind als für Dampfwerke.

Bezüglich der Frage der Abgaben an die Behörden oder Gemeinden wurde beschlossen, daß es „gerecht, billig und wirtschaftlich sei, die Abgaben so einzurichten, daß sie abhängig sind von dem Erfolge des Unternehmens und proportional seinen Ergebnissen“.

Ein sehr lebhafter Meinungsaustausch entspann sich über die Frage der Spurweite für Kleinbahnen (Vizinalbahnen). Der Berichterstatter de Burlet (Brüssel) führte an der Hand von Zahlen aus, daß unter sonst gleichen Bedingungen der Bau einer Kleinbahn mit Schmalspur etwa halb so teuer sei, als mit Vollspur. Ebenso sei der Betrieb billiger. Ein weiterer Vorzug der Schmalspur liege darin, daß die mit dieser ausgerüsteten Bahnen infolge der kleineren Krümmungshalbmesser sich den kleineren Ortschaften besser nähern können als solche mit Vollspur. Sie liegen dadurch für Fahrgäste und Güter bequemer. Auch könne sich eine derartige Bahn dem Gelände besser anpassen, wodurch viele Erdarbeiten erspart und die teuren Enteignungen vermindert würden. Als einzigen Nachteil führte Herr de Burlet die Notwendigkeit des Umladens an, doch warnte er davor, diesen Nachteil zu überschätzen; denn die Erfahrung habe gelehrt, daß das Umladen durchaus kein Hindernis für die Verkehrsentwicklung sei. Die Ausführungen des Berichterstatters beziehen sich besonders auf die sogenannten Vizinalbahnen. Einzelne Redner halten aber eine

Trennung beider Bahnen nicht für zulässig, da häufig Vizinalbahnwagen auf die Straßenbahngleise übergehen. Besonders die Herren Scheidtweiler (Köln) und Schaller (Dresden) bekämpften die Ausführungen des Berichterstatters. Die Besprechung führte zu keinem Ergebnis. Ein Beschluß wurde nicht gefaßt.

Bezüglich des Akkumulatorenbetriebes wurden neue Mitteilungen über dessen Unzuverlässigkeit gemacht. Es wurde einstimmig folgender Grundsatz angenommen: „Die Generalversammlung bestätigt, daß das Akkumulatorensystem nicht allein als ein kostspieliges und wenig Sicherheit bietendes zu bezeichnen ist, dessen Anwendung in keinem Falle empfohlen werden kann, sondern daß es auch mit den an einen regelmäßigen Verkehrsdienst zu stellenden technischen Anforderungen absolut nicht in Einklang zu bringen ist."

— **Über den Funkenwurf der Lokomotiven** hat der Professor Goss an der Purdue-Universität in Nordamerika sorgfältige Beobachtungen angestellt und seine Erfahrungen in einem Buche (Locomotive Sparks, Newyork, John Wiley & Sons, 1902) veröffentlicht. Eine kurze Zusammenfassung dieser Ergebnisse finden wir im Dezemberhefte des „Organs f. d. Fortschr. d. Eisenbahnwesens" aus der Feder des Reg.-Baumeisters Metzeltin und entnehmen daraus, daß es praktische Vorrichtungen, die ein Ueberreißen unverbrannter und glühender Kohlenteile aus der Feuerkiste der Lokomotive verhindern, zur Zeit noch nicht gibt, und daß man sich daher darauf beschränken muß, die Gefährlichkeit des Funkenfluges durch eine zweckmäßige Einrichtung der Rauchkammer möglichst zu vermindern. In die amerikanischen Rauchkammern sind Funkenfänger meist als wagerechte, dann vorn schräg nach obengehende Siebe eingefügt. Die Siebe bestehen aus Drahtgewebe mit Maschen von 10 qmm Weite bei einer Drahtstärke von 2 bis 2,5 mm. Die Maschenweite geht jedoch vereinzelt bei Bahnen, die mit einer besonders feuergefährlichen Nachbarschaft zu rechnen haben, bis auf 3 qmm herab. Auch sind bei einzelnen Bahnen länglich gelochte Platten mit Schlitzen von 5×40 mm Weite und 4 mm Stegbreite in Gebrauch. Auf den preußischen Staatsbahnen erhalten die Lokomotiven jetzt meist einfache Drahtnetze von 5 bis 8 qmm Maschenweite oder auch Kettennetze von gleicher Weite. Von den vielen Patentfunkenfängern hat sich keiner in größerem Umfange Eingang verschaffen können. Von besonderem Interesse sind die von Professor Goss auf freier Strecke angestellten Versuche über den Funkenflug und die dadurch hervorgerufene Gefahr. Es wurden neben der Strecke in Entfernungen von 5 m bis 107 m Pfannen von 56 qcm Fläche aufgestellt, die mit weißer Baumwolle ausgekleidet waren. Selbst bei der mäßigen Windgeschwindigkeit von nur 2,3 m/Sek. wurden in den auf 107 m Entfernung aufgestellten Pfannen stets noch sichtbare Spuren und bei denen in 63 m Entfernung stets noch wägbare Mengen von Kohlenresten mit 5 bis 5,3 mg Gewicht vorgefunden. Die größten Mengen fanden sich meist in den Entfernungen von 10 bis 30 m vom Gleise und zwar in Beträgen von 200 bis 506 mg für die Pfanne. Eigentümlicherweise war aber in keiner Pfanne ein Ansengen der Baumwolle zu entdecken, auch sind bei mehr als 40 m Entfernung Stücke von 1 mm Größe selten. Professor Goss erachtet daher auch in der Entfernung von 38 m jede Feuersgefahr aus Funkenflug für ausgeschlossen. Hiermit stimmen auch die in Preußen durch den Ministerialerlaß vom 27. Oktober 1873 und die Polizeiverordnung vom 20. Februar 1875 vorgesehenen Gefahrgrenzen genau überein.

Bücherschau.

— **Die Einrichtung einer neuen Schnellverbindung zwischen Berlin und London** wird in einer vom Präsidenten der Handelskammer zu Oldenzaal D. Gelderman verfaßten Denkschrift in der Weise befürwortet, daß direkte Schnellzüge von Berlin über die Linie Löhne-Osnabrück-Salzbergen-Apeldoorn-Utrecht-Rotterdam nach dem Hoek van Holland geleitet werden, um von hier Anschluß über See nach Harwich und London zu finden. Der Verfasser beruft sich hierbei auf einen im März 1899 vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten an die Vertreter mehrerer Handelskammern und die Magistrate von Hannover und Osnabrück erteilten Bescheid, nach welchem zwar die Mitführung eines besonderen Kurswagens für die Strecke Löhne-Holland in den Berlin-Cölner Schnellzügen wegen Überlastung der letzteren nicht möglich sei, dagegen aber die Hoffnung ausgesprochen werde, daß sich die Einrichtung eines besonderen Schnellzuges Berlin-Löhne-Amsterdam trotz der damit verbundenen hohen Kosten von rund 600 000 ℳ werde bewerkstelligen lassen. Im Hinblick auf diese Möglichkeit wird dann zugleich darauf hingewiesen, daß die Linie Berlin-Löhne-Hoek van Holland-London um 73 km kürzer ist als die jetzige Schnellzuglinie Berlin-Oberhausen-Wesel-Vlissingen-London. Die jetzt 12 Stunden 35 Minuten dauernde Eisenbahnfahrt bis zum Schiff werde sich dadurch auf rund 12 Stunden abkürzen lassen. Was aber die Kosten anlange, so wird noch geltend gemacht, daß ein Schnellzug von und nach den Niederlanden schon jetzt auf der Strecke Rheine-Osnabrück durchlaufe, daß es sich daher für Preußen nur (!) um Einlegung eines Schnellzugs auf der 395 km langen Strecke Berlin-Osnabrück handele und daß sich die jährlichen Kosten eines solchen schwerlich auf mehr als 300 000 ℳ stellen würden. Der Verfasser wünscht daher die Einlegung eines Schnellzuges, der den Bahnhof Berlin Friedrichstraße um 11.54 M.-E. Z. verläßt und von Osnabrück aus im Fahrplane des dort um 6.17 M.-E. Z. über Rheine nach dem Hoek van Holland abgehenden Schnellzuges weitergeführt wird. Der Anschluß an diesen letzteren Zug, der von Bremen und Hamburg vortreffliche Anschlüsse hat, ist von Berlin aus gegenwärtig nur dadurch zu erreichen, daß man den von Berlin Friedrichstraße um 8.55 M.-E. Z. und den um 2.31 M.-E. Z. von Löhne nach Osnabrück abgehenden Personenzug benutzt, wo letzterer um 3 40 M.-E. Z. eintrifft und der Reisende also eine mehr als $2\frac{1}{2}$ stündige Wartezeit zuzubringen hat Der entsprechende Gegenzug würde, wie bisher, den Hoek van Holland um 5.50 W.-E. Z. verlassen, um 12.55 M.-E. Z. in Osnabrück eintreffen und dann nach Berlin durchgeführt werden, wo er um 6.45 M.-E. Z. einträfe, während der nächste Anschluß jetzt Berlin erst um 10.44 M.-E. Z. erreicht. Die Denkschrift ist ausgestattet mit verschiedenen die betreffenden Verkehrsverhältnisse veranschaulichenden statistischen Zusammenstellungen und Übersichten, der wir u. a. die Tatsache entnehmen, daß der zwischen den niederländischen Häfen Vlissingen und Hoek van Holland von und nach England sich bewegende Gesamt-Personenverkehr schon jetzt um rund 50 % stärker ist als der Verkehr zwischen England (Dover) und Ostende.

Wir werden in nächster Nummer auf die Angelegenheit eingehender zurückkommen.

— **„Unter dem Flügelrade"** ist der Titel einer seit dem 1. Januar d. J. in Monatsheften erscheinenden Zeitschrift für die Angehörigen deutscher und österreichischer Eisenbahnverwaltungen. Zur Einführung bemerken der Herausgeber, Betriebsleiter Paul Mayer in Bruck bei Erlangen, und die Verlagshandlung (Jos. K. Huber in Diessen, Bayern), daß das neue illustrierte Unterhaltungsblatt auf die Sonderbedürfnisse und die sehr verschiedenartig gestalteten Verhältnisse der Eisenbahner Rücksicht nehmen will. Es soll bei geringen Anschaffungskosten (jährlicher Bezugspreis 4 ℳ) die Vorzüge moderner illustrierter Zeitschriften — Vielseitigkeit und elegante Ausstattung — mit jenen der Fachzeitungen und Vereinsblätter vereinigen, den regen Geist der Verkehrsbeamten in die reiche Welt des Wissens hineinführen, ihn erfrischen und erfreuen durch anregenden und abwechslungsvollen Unterhaltungs- und Fortbildungsstoff und bei allen die Berufsinteressen und idealen Vereinsbestrebungen hochhalten.

Das vorliegende erste Heft bringt außer dem Beginn eines Romans von A. Burg „Rettende Liebe", von dem sich bis jetzt nur sagen läßt, daß er einen jungen soliden Landwirt sogleich in den Strudel der Großstadt mit französischen Tänzerinnen usw. hineinführt, eine Schilderung der Stadt Huerta auf Minorca mit ihrem eigenartigen Volksleben, ein kurzes Gedicht des Herausgebers „Glückauf zur Fahrt ins neue Jahr!" mit dem Leitstern „Pflichtgefühl", und den Anfang einer im polnischen Grenzgebiete spielenden Novelle mit Wölfen und ähnlichen Zutaten. Dann folgt eine Silvestergeschichte aus dem Eisenbahnerleben von Arthur Achleitner, die ganz flott geschrieben ist, aber trotz einer beigefügten Gleisskizze nicht gerade sehr wahrscheinlich klingt. Die Humoreske „Dankend abgelehnt" ist etwas gar zu burlesk. Die kulturgeschichtliche Plauderei „Wie gaben die alten Griechen Gesellschaften?" aus weiblicher Feder wird mit Interesse gelesen werden. Diesem u. E. etwas reichlich bedachten belletristischen Teil, der in jeder anderen Familienzeitung ebenso gut Platz finden könnte, folgt nun ein Abschnitt „Eisenbahnverwaltung und Betrieb, technische Fortschritte und Versuche", in dem einige fachliche Mitteilungen gemacht werden, deren Schluß eine Korrespondenz bildet mit der Überschrift: „Eine Einphasenbahn." Für das Leserpublikum der neuen Zeitschrift wäre jedenfalls eine Auseinandersetzung über die Begriffe von Einphasenstrom, Wechselstrom, Drehstrom usw. sehr nützlich gewesen. Eine solche ist aber nicht zu finden, wir erfahren nur, daß in Amerika eine neue mit Einphasenstrom betriebene Bahn zwischen Washington und Baltimore gebaut werden soll, von der einige technische Einzelheiten angegeben werden. Ein schwerer Druckfehler „Drahtgestell" statt „Drehgestell" kann auf Uneingeweihte höchst verwirrend wirken. Nach einem weiteren Abschnitt „Aus dem Berufs- und Vereinsleben", dessen sehr nützlicher Inhalt gewiß später noch reicher wird ausgestaltet werden können, folgt nun unter „Allerlei" ein ausschließlich für die weiblichen Leser bestimmter Modenteil und dann unter „Unsere Bilder" die Erläuterung zu einigen größeren Bildern der Nummer, von denen das erste „Glückauf zur Fahrt

ins neue Jahr" eine sehr hübsche Zeichnung aus dem Eisenbahnerleben ist: die Lokomotive steht auf dem beschneiten Gleise unter Volldampf zur Abfahrt bereit, der Führer nimmt von seinem hübschen liebenden Frauchen, das ihm das Essen gebracht, ernsten aber wohlgemuten Abschied. Das Heft enthält außerdem eine Anzahl eingestreuter Illustrationen aus der Tagesgeschichte ohne Text Eine Beilage bringt Zeitbilder „Die neue Drehstromlokomotive" (mit Abbildung) von Heinz Krieger, klar und fesselnd geschrieben, „Das neue Stadttheater in Cöln", „Wiederherstellung des Kinzuaviadukts" u. v. a.

Man sieht, der Inhalt der Zeitschrift ist reichhaltig, und „wer vieles bringt, wird jedem etwas bringen". Will die Zeitschrift ihr schönes selbstgestecktes Ziel aber erreichen, so muß sie u. E. den eisenbahnlichen Inhalt noch mehr pflegen, als im ersten Heft geschehen, und den rein unterhaltenden Inhalt mehr zurücktreten lassen. Wir empfehlen einstweilen unseren Lesern gern, mit dem Bezuge der Zeitschrift, deren Preis ja sehr billig gestellt ist, einen Versuch zu machen, und hoffen, daß unsere Ratschläge dazu beitragen werden, die Haltung des Blattes in der angedeuteten Richtung etwas zu verändern. Die zahlreichen entstellenden Druckfehler dieses ersten Heftes, dessen Ausstattung sonst trefflich ist, werden in Zukunft hoffentlich verschwinden. Sehr bildend würde es auf den Leserkreis, für den die Zeitschrift bestimmt ist, wirken, wenn sie in Zukunft mehr, als in diesem ersten Hefte geschehen, eine Anzahl geschmackloser und überflüssiger Fremdwörter zu vermeiden suchte. Gleich in der Überschrift finden wir „exklusive" statt ausschließlich, „Insertionspreis" statt Anzeigenpreis und „per" statt für.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 1a für Grubenholz.

Am 1. März d. J. wird die Station Ahlen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover als Empfangsstation (Sammellagerstation) in den Ausnahmetarif 1a für Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer im Versande von Stationen der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie der Reichseisenbahnen einbezogen.

Hannover, den 14. Februar 1903. (418)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. wird die Station Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn als Empfangsstation in die Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl) und E 1 (Schiffsbaueisen) aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 16. Februar 1903. (419)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif IV, Ostdeutsch-nordwestdeutscher, Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.

Vom 18. Februar d. J. ab wird die Station Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II im Verkehr nach den Küsten- und Binnenstationen und den Seehafen-Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen der vorgenannten Verkehre als Empfangsstation einbezogen.

Ferner treten vom 1. April d. J. ab im Ausnahmetarif 9 des Gruppentarifs IV für die Station Rönnebeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn bei Entfernungen unter 200 km in einzelnen Verkehrsbeziehungen erhöhte Ausnahmefrachten für Eisen des Spezialtarifs II in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Hannover, den 15. Februar 1903. (420)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. März d. J. wird der Ausnahmetarif 9e für Eisen und Stahl, auch einzelne Gegenstände aus anderen Stoffen sowie Eisenbahnfahrzeuge im Falle der überseeischen Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern für den Verkehr von Ludwigshafen a. Rh. der Pfälzischen Eisenbahnen im Tarifheft 2 neu eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 16. Februar 1903. (421)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppen III/V, IV/V, VII/V und VIII/V, sowie Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. treten widerruflich in den obengenannten Tarifen für den Übergangsverkehr mit den Stationen der Kleinbahn Ziesar-Groß-Wusterwitz ermäßigte Frachtsätze für die Staatsbahn-Übergangsstation Großwusterwitz (Staatsbahnhof), und zwar für

a) Rüben des Spezialtarifs III sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Preßrückstände der Rübenzuckererzeugung, auch gemahlen,
b) Kartoffeln,
c) Düngemittel, wie unter Ziffer 2 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) genannt,
d) Holz des Spezialtarifs II und III,
e) Brennstoffe (Steinkohlen usw., Braunkohlen usw., Gaskoks)

bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft.

Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 16. Februar 1903. (422)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Expreßgutverkehr Main-Neckarbahn-Badische Lokal- und Nebenbahnen.

Am 1. April d. J. kommt zu dem Tarif für den obengenannten Verkehr der Nachtrag III zur Einführung. Er enthält u. a. folgende Neuerungen:

a) Erhöhung der Schnittfrachtsätze für die badischen Lokal- und Nebenbahnen,
b) Aufnahme der Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt,
c) Wegfall der Höchstgebühr von 50 ₰ für Sendungen bis zu 5 kg Taxgewicht.

Das Nähere ist bei den beteiligten Verwaltungen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 10 ₰ erhältlich ist, zu erfahren.

Mainz, den 15. Februar 1903. (423)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Am 1. März d. J. kommt der IV. Nachtrag zu dem Heft 5 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn zur Einführung. Durch denselben werden einige weitere Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. mit Frachtsätzen der Spezialtarife II und III in den direkten Verkehr einbezogen. Der Nachtrag ist zum Preis von 5 ₰ erhältlich.

Straßburg, den 14. Februar 1903. (424)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Oldenburgische Staatsbahnen.

In die Gütertarife für den oldenburgischen Binnenverkehr und für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Verkehr wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. folgende Zusatzbestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versand gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden."

Die zusätzliche Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Oldenburg, den 17. Februar 1903. (425)

Reichsbahn-Staatsbahn- und ost-mittel-südwestdeutscher Tiertarif.

Am 5. April d. J. werden die besonderen Tarifvorschriften für die Beförderung von Tieren in Stallungswagen (Seite 9 der Tarife), mit Ausnahme des die Frachtsätze und die Mindestfrachten enthaltenden ersten Absatzes, aufgehoben. An deren Stelle treten vom gleichen Zeitpunkte ab anderweite, in den deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren Teil I auf-

genommene, mit Frachterhöhungen verbundene Vorschriften.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. Februar 1903. (426)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. von Station Luxemburg der Wilhelm-Luxemburgbahn nach Station Eschweiler (Direktionsbezirk Cöln) tritt am 20. d. M. ein Ausnahmesatz von 0,39 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 19. Februar 1903. (427)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. März d. J. treten im Tarifheft 2 nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Spezialtarif III zwischen Unterwellenborn K. E-D. Erfurt einerseits, Scheibmühl k. k. St. B. anderseits = 151 ₰ für 100 kg;

Ausnahmetarif Nr 8 (Holz des Sp.-T. II) von Wolfsberg k. k. St. B. nach Triptis K. E.-D. Erfurt = 207 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 18. Februar 1903. (428)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Großh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 wird für die Beförderung von Bier in Fässern von Donaueschingen nach Arlon und Brüssel in Ladungen von 5000 und 10 000 kg im belgisch-südwestdeutschen Tarifheft 6 b ein Ausnahmetarif Nr 13 mit folgenden Frachtsätzen für 1000 kg in Franken eingeführt:

Von Donaueschingen nach	Ladungen zu	
	5000 kg	10 000 kg
Arlon	31,17	28,19
Brüssel (Allée verte)	37,15	34,17
Brüssel (Bassin und Entrepôt)	37,15	34,17

Karlsruhe, den 17. Februar 1903. (429)
Großh. Generaldirektion.

Für die in Station Grünthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthaler Lokalbahn nach Pirna aufgegebenen Holzsendungen (Stamm- und Stangenholz, auch roh behauen, gespalten oder gerissen, sowie Scheit-, Kloben-, Knüppel- [Prügel-] Holz, sämtlich bis zu 2,5 m lang) werden bei Beförderung über Reichenberg Sächs. St. B. gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe im Rückvergütungswege die gleichen Frachtsätze gewährt, die sich bei der Beförderung über Tetschen und Bodenbach ergeben.

Dresden, am 19. Februar 1903. (430)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

1. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. wird die bayerische Station Heising in den Tarif einbezogen. Die Bildung der Tarifentfernungen erfolgt vorläufig durch Anstoß von 26 km an die Entfernungen von Memmingen.

2. Mit Gültigkeit vom gleichen Tage wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1 a (für Stammholz etc.) von Dinkelscherben nach Mannheim=Neckarvorstadt (Seite 55 des Tarifs) auf 0,92 ℳ berichtigt.

3. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1 (für Schnittholz etc.) von Lohr a/M. nach Mainz (Hauptbhf. u. Hafen) und nach Kastel Hafen (Seite 52 des Tarifs) von 0,35 ℳ auf 0,45 ℳ erhöht.

München, den 14. Februar 1903. (431)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 23. Februar d. J. wird für die Beförderung von Schiffsbaueisen von Blankenburg Harz nach Station Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn im Seehafen-Ausnahmetarif E 1 des Tarifheftes 4 a ein Frachtsatz
von 0,77 ℳ für Klasse I und
„ 0,47 „ „ „ II
für 100 kg eingeführt.

Erfurt, den 17. Februar 1903. (432)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. treten für die Beförderung von Getreide usw. in Wagenladungen von 10 000 kg ab Münsingen nach St. Gallen, Winterthur und Zürich Hauptbahnhof direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Stuttgart, den 13. Februar 1903. (433)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarife Teil II, Heft Nr 1 und 3.)

Ab 1. März 1903 gelangen ab den Stationen Ludwigshafen a/Rh. und Ludwigshafen=Giuliniwerk der pfälzischen Eisenbahnen, Mannheim B. B. der großh. badischen Staatseisenbahnen und Mannheim = Neckarvorstadt der Eisenbahndirektion Mainz direkte Frachtsätze für die Beförderung von Ammoniak, schwefelsaures, Guano, Knochenmehl und Superphosphat zur Verwendung als Düngemittel nach einer Anzahl tiroler Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. österr. Südbahngesellschaft zur Einführung. Die Frachtsätze gelten bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief; über die Höhe derselben und die Anwendungsbedingungen erteilen die genannten Versandstationen nähere Auskunft.

Für die nach diesen Sätzen beförderten Sendungen werden keine weiteren Frachtrückvergütungen gewährt.

München, 14. Februar 1903. (434)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Zum 1. k. M. tritt ein Tarifnachtrag in Kraft, welcher außer bereits bekannt gegebenen Änderungen die Neuaufnahme von Stationen in den direkten Verkehr und Ermäßigungen bestehender Frachtsätze sowie Änderungen von Wahlwegen enthält.

Der Nachtrag ist voraussichtlich vom 22. d. M. ab bei den Tarifstationen einzusehen und auch käuflich zu haben.

Hannover, den 16. Februar 1903. (435)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. kommen nach der Station Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn ermäßigte Frachtsätze für Steinkohlen usw. in Mengen von mindestens 45 000 kg, welche zur Verschiffung seewärts oder zu Heizzwecken des See- oder Flußschiffahrtsbetriebes bestimmt sind, zur Einführung.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Essen, den 16. Februar 1903. (436)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Güterverkehr.

Der durch Tarifnachtrag XIII eingeführte Ausnahmetarif 1 a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer gilt fortan auch im Verkehr nach den Sammellagerstationen Dülmen D. G. E., Lüdinghausen und Lünen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Essen, den 14. Februar 1903. (437)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Mit Wirkung vom 1. März 1903 wird der Abschnitt „Besondere Vorschriften für bestimmte Gegenstände“ im Tarife Teil I, Abteilung B vom 1. August 1902 durch Einschaltung nachstehender neuer Bestimmungen nach § 41 ergänzt:

Kälber, Schweine, Ferkel, Schafe, Ziegen, Hunde, Geflügel und andere kleine lebende Tiere in Kisten, Körben oder sonstigen Behältern.

§ 41 a. Kleine lebende Tiere in Kisten, Körben oder sonstigen Behältern werden nur mit Eilgut-Frachtbrief und bei Vorausbezahlung der Fracht angenommen. Sie sind auf Umkartierung in den deutsch-schweizerischen Grenzstationen verwiesen. (Wegen der Beförderung von lebenden Fischen und für Aquarien bestimmten kleinen Fluß- und Seetieren sowie von Bienen siehe §§ 37—40.)

Leichen.

§ 41 b. Leichen, welche nach Absatz II, Ziffer 1 und 2 der Vorschriften über die Beförderung von Kostbarkeiten und Kunstgegenständen sowie von Leichen im Art. 3 des Teiles I, Abteilung A nur als Eilgut und bei Vorausbezahlung der Fracht zur Beförderung zugelassen werden, sind auf Umkartierung in den deutsch-schweizerischen Grenzstationen verwiesen.

Karlsruhe, den 15. Januar 1903. (438)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Gütertarifheft 8 vom 1. Februar 1896 für Steine, wie im Spezialtarif III genannt, von Ludwigshafen a/Rh. nach Würzburg ein ermäßigter Frachtsatz eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 15. Februar 1903. (439)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 wird die württ. Station Rechtenstein in den Ausnahmetarif Nr 7 für Zement der württ.-schweizer. Tarifhefte 1, 2 und 3 einbezogen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Güterstellen, sowie beim Tarifbureau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu erfragen.

Stuttgart, den 14. Februar 1903. (440)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird „Soró Bystation" mit den für Soró bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 1. August 1899 als Empfangsstation aufgenommen.

Essen, den 16. Februar 1903. (441)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme.

In Ergänzung der Kundmachung vom 11. Februar a. c. geben wir bekannt, daß außer dem bereits eröffneten Güterverkehr nach und von den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Preßburg (Pozsony), Budapest (auch Donauuferbahnhof) mit 20. Februar 1903 auch die Güteraufnahme nach und von Mohács, Semlin (Zimony), Belgrad, Pancsova und sämtlichen Savestationen eröffnet wird.

Wien, 17. Februar 1903. (442)
Die Direktion.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Verbandstarif für den deutsch-Sosnowicer Personen- und Gepäckverkehr.

Die besondere Bestimmung unter I A, § 4, Absatz 2 des Tarifs, nach welcher Inhaber von Rückfahrkarten die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Gültigkeitsdauer antreten können, wird vom 15. April 1903 ab aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die Verkehrsbureaus der beteiligten Verwaltungen.

Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
zugleich im Namen der beteiligten
preußischen und sächsischen Eisenbahnverwaltungen. (443)

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Tier- und Gütertarif, Teile I.

Am 1. April 1903 werden eingeführt:

1. ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung A, unter Aufhebung des deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung A, vom 1. Januar 1900 nebst Nachträgen I und II,
2. ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, unter Aufhebung des deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1902,
3. ein neuer deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, unter Aufhebung des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, vom 1. Januar 1900 nebst Nachträgen I und II,
4. ein Nachtrag IV zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. Januar 1900.

Die neuen Tarife und der Nachtrag IV zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der allgemeinen Tarifvorschriften für den Tier- und Güterverkehr, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs. Hierdurch werden neben einzelnen Erhöhungen die Frachtsätze für Zuchttiere, Rennpferde, Holzabfallspäne und der Nebengebühren für Zoll- und Steuergüter durchweg Vergünstigungen und Ermäßigungen herbeigeführt. Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß der Vorschrift I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Druckabzüge des neuen Tiertarifs, Teil I, können vom 15. Februar d. J. ab, Druckabzüge der übrigen neuen Tarife und des Nachtrages IV zum Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. März d. J. ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preußischen Staatseisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

München, den 16. Februar 1903. (444)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1903/04 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift „Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien" sind bis spätestens am 2. März cr., Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1903. (445)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft,
maschinentechnisches Bureau.
Eichwald.

Verdingung von fertig bearbeiteten Achswellen für Eisenbahnwagen aus Flußstahl von 110 mm Schenkelstärke in 5 Losen. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 5. März 1903, Vormittags 11 Uhr, an die königliche Eisenbahndirektion in Berlin, W. Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1,00 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. März 1903.

Berlin, den 17. Februar 1903. (446)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3 877 000 kg Öl zur Gasbereitung in 8 Losen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 5. März 1903, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin**, W. Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1903.

Berlin, den 17. Februar 1903. (447)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von
350 Weichenlaternen
soll verdungen werden. Die Bedingungen nebst Zeichnung und das zum Angebot zu benutzende Formular können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem **am 19. März d. J., Vormittags 11 Uhr**, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr 1, stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 9. April 1903 einschl.

Magdeburg, 14. Februar 1903. (448)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und Verlegung von rd 2000 qm gesinterten Platten für den Fußbodenbelag der Personentunnel des Oberschlesischen Bahnhofes in Breslau soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 7. März 1903, Mittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Bauabteilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ in bar bezogen werden.

Breslau, Brüderstraße 32, den 16. Februar 1903. (449)
Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Es soll der Verkauf stattfinden von:
Eisenschienen, Laschen, Unterlagsplatten, Haknägeln, Schraubenbolzen usw.

Submissionstermin Dienstag, 10. März, Nachmittags 2 Uhr, in unserem Zentralbureau in Utrecht, bis zu welchem Offerten einzureichen sind.

Die Bedingungen werden auf Franko-Anfrage vom erwähnten Zentralbureau (Bahndienst) gratis zugesandt.

Nähere Auskunft erteilt Ihr. Sandberg van Boelens, Sektionsingenieur in Breda.

Utrecht, den 10. Februar 1903. (450)

6. Vermischte Bekanntmachungen.

3 Lokomotiven (darunter 2 Tenderlokomotiven), 18 Güterwagen (darunter 7 bedeckte) und 1 Personenwagen III. Klasse, die für den öffentlichen Verkehr nicht mehr geeignet sind, sollen einzeln verkauft werden. Die Bedingungen und die zu Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem **am 16. k. M., Vormittags 11 Uhr** im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr 1 stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 6. April d. J.

Königliche Eisenbahndirektion (451)
Magdeburg.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 16. | 25. Februar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 6 des Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke bei.

Ein sonderbares Zeitungsurteil über Verbesserung der Schnellzugverbindungen zwischen Deutschland und England.

Von W. A. Schulze.

Das Berliner Tageblatt bringt in seiner Nummer 68 vom 7. d. M. einen Leitaufsatz „Über Reform der Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und England", worin ausgeführt wird, daß die preußische Eisenbahnverwaltung seit langer Zeit garnichts für Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und England getan und insbesondere die von der Holländischen Eisenbahngesellschaft wiederholt beantragte Herstellung einer durchgehenden Schnellzugverbindung von Berlin nach London auf dem kürzesten Wege über Löhne, Osnabrück, Rheine, Rotterdam und Hoek van Holland durch Einrichtung anschließender Schnellzüge auf der Strecke Löhne-Osnabrück „hartnäckig" abgelehnt habe. Es wird dabei wörtlich das Folgende gesagt:

„Der Verkehr zwischen Berlin und London wird vorzugsweise durch vier Hauptlinien bedient: über Calais — über Ostende — über Vlissingen — über Rotterdam und Hoek van Holland. Der Weg über Calais scheidet für die meisten Reisenden durch seine hohen Fahrpreise aus. Eine Rückfahrkarte II. Klasse kostet über Calais 137 ℳ gegenüber nur 120 ℳ über Ostende, 83 ℳ über Vlissingen, 81 ℳ über Hoek. Auch ist die Ankunftzeit der einzigen schnellen Verbindung von Berlin über Calais in London — Morgens vor 6 — eine sehr ungünstige.

Die schnellste Verbindung über Ostende leidet gleichfalls an diesem ungünstigen Umstande; die anderen drei Züge über Ostende fordern eine Fahrzeit von 23 bis 28 Stunden.

Gegenwärtig muß als die schnellste Verbindung die über Vlissingen gelten. Der von Berlin gegen 11½ Mittags abgehende Zug läßt den Reisenden am nächsten Morgen um 8 Uhr in London eintreffen. Eine zweite gute Verbindung über Vlissingen ist die ab Berlin um 9½ Abends, in London um 7¼ Abends.

Die schnellste Verbindung zwischen Berlin und London fordert jetzt immer noch gegen 21 Stunden, ohne den geographischen Zeitunterschied von 1 Stunde zu rechnen.

Nun gibt es aber einen ausgezeichneten, viel kürzeren Weg nach London als den über Vlissingen, oder vielmehr: es gibt einen kürzesten Weg: über Hoek van Holland. Diesen kürzesten Weg hat Herr v. Thielen zehn Jahre hindurch zum längsten gemacht, indem er den daran beteiligten fremden Verwaltungen: der Holländischen und der Großen Englischen Ostbahngesellschaft unerschütterlich verweigerte, durchgehende Schnellzüge auf dieser kürzesten Linie verkehren zu lassen. Den besten und billigsten aller Eisenbahnwege zwischen Deutschland und England hat Herr v. Thielen künstlich zum schlechtesten und längsten gemacht! Der von ihm geschaffene Zustand herrscht bis auf den heutigen Tag. Wir bitten den Leser, der sich ein Bild dieses unerhörten Verhaltens in einer so wichtigen Frage machen will, im Reichskursbuch die Seite 122 aufzuschlagen. Er findet dort zu seiner nicht geringen Verblüffung in der Spalte überschrieben ‚Zug 2' einen Schnellzug, der von Berlin um 8 Uhr 40 Minuten Morgens abfährt, Hannover um 12 Uhr 50 Minuten Mittags verläßt und in Löhne um 2 Uhr 20 Minuten eintrifft. Nun wohl, in Löhne verwandelt die preußische Eisenbahnverwaltung diesen dem mitteleuropäischen Verkehr hervorragend dienenden Schnellzug ohne irgend einen vernünftigen Grund plötzlich in einen Bummelzug ärgster Sorte mit vier Klassen bis zur holländischen Grenze nach Rheine, und die Holländische Eisenbahngesellschaft übernimmt diesen mißhandelten Weltverkehrszug, wandelt ihn verständigerweise sofort in einen Schnellzug um und führt ihn als solchen bis nach Hoek van Holland, wo die Überfahrt nach England beginnt. Wir glauben nicht, daß irgendwo im Eisenbahnverkehr hochkultivierter Staaten ein ähnlicher Fall von gröblicher Verletzung der wichtigsten Verkehrsinteressen stattfindet, wie auf dieser Linie.

Die Verbesserung wäre ohne irgendwelche Kosten auf die einfachste Weise von der Welt herzustellen, und zwar eine solche, die mit einem Schlage eine Abkürzung des Berlin-Londoner Verkehrs überhaupt um 1½ Stunden bewirkte. Die preußische Eisenbahnverwaltung brauchte nichts weiter zu tun, als den durchgehenden Wagen Berlin-Hoek van Holland in den längst bestehenden, den Bahnhof Berlin Friedrichstraße um 1 Uhr 5 Minuten Mittags verlassenden Schnellzug einzustellen, dann haben wir die überhaupt schnellste Verbindung zwischen Berlin und London von 1 Uhr 5 Minuten Mittags bis 8 Uhr Morgens, also eine Fahrzeit von nur 19 Stunden.

Die großen Vorteile dieser neuen Verbindung zwischen Deutschland und England würden folgende sein. Zunächst würden die Reisenden die schnellste Verbindung auf dem billigsten Wege erlangen, denn die Fahrpreise über Hoek sind, wenn man die Zuschläge zur Kajüte I. Klasse mit in Rechnung zieht, um 4 ℳ billiger als über Vlissingen. Ferner aber könnten

die Reisenden durch eine Fahrtunterbrechung in Rotterdam oder durch den von der Holländischen Eisenbahngesellschaft ohne Preiszuschlag gestatteten Umweg über Amsterdam und Haag die wichtigsten Städte Hollands besuchen, wogegen die Vlissinger Linie durch ganz gleichgültige kleine holländische Nester führt. Die um 1½ Stunden spätere Abfahrt von Berlin ermöglicht den Reisenden, den ganzen Vormittag geschäftlich auszunutzen, auch vor der Abfahrt noch in Ruhe zu frühstücken.

Einer der wichtigsten Vorteile aber wäre die Möglichkeit, die Morgens mit der ersten, ja selbst mit der zweiten Post in Berlin eingetroffenen englischen Briefe noch an demselben Vormittag zu beantworten und die Antwort mit dem Zuge um 1 Uhr abzusenden, mit der Sicherheit, daß die Briefe schon am nächsten Vormittag kurz nach Beginn der Londoner Geschäftszeit eintreffen.“

Meines Erachtens verdient dieser Leitaufsatz einer großen, viel gelesenen Zeitung niedriger gehängt zu werden, nicht allein wegen der darin enthaltenen durchaus unbegründeten Angriffe gegen die preußische Eisenbahnverwaltung, sondern auch wegen der vielfachen unrichtigen und ganz unzutreffenden Darstellungen der Sachlage. Ich hatte daher an die Redaktion der Zeitung das nachstehend wörtlich abgedruckte Berichtigungsschreiben, worin auf die hauptsächlichsten Unrichtigkeiten in dem Artikel hingewiesen ist, eingesendet:

„Berlin W., 8. Februar 1903.
Gleditschstr. 35.

An die Redaktion des Berliner Tageblatts,
SW., Jerusalemerstr. 48/49.

Sehr geehrte Redaktion!

Gegen den Leitartikel in Nr 68 Ihrer geschätzten Zeitung vom 7. d. M. über Reform der Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und England möchte ich mir gestatten, die nachfolgenden Ausstellungen zu machen.

Es wird in dem Artikel vorgeschlagen, die Eisenbahnverbindungen von Deutschland nach England durch Herstellung durchgehender Schnellzüge zwischen Berlin und London auf dem Wege über Löhne, Osnabrück, Rotterdam und Hoek van Holland zu verbessern, da eine solche Verbesserung ohne irgendwelche Kosten auf die einfachste Weise von der Welt ausführbar sei, wenn die preußische Eisenbahnverwaltung sich entschlösse, den durchgehenden Wagen Berlin-Hoek van Holland in den längst bestehenden, den Bahnhof Berlin Friedrichstraße um 1.5 Nachm. verlassenden Schnellzug einstellen zu lassen, wodurch die überhaupt schnellste Verbindung zwischen Berlin und London von 1.5 Nachm. bis 8 Uhr Morgens mit einer Gesamtfahrzeit von nur 19 Stunden erreicht werden würde. Der Herr Verfasser des Artikels hat hierbei übersehen, daß der um 1.5 Nachm. von Berlin abgehende dreiklassige Schnellzug nach Cöln von Löhne ab zwar als Schnellzug bis Osnabrück unmittelbar weitergeführt wird, aber in Osnabrück, wo der Zug erst 7.32 Abends eintrifft, der Anschluß an den bereits um 6.17 Abends von Osnabrück abgehenden Schnellzug über Rheine nach Rotterdam nicht mehr erreicht werden kann. Die an den Vorschlag geknüpfte Behauptung, daß dadurch mit einem Schlage eine Abkürzung des Berlin-Londoner Verkehrs um 1½ Stunden bewirkt werden würde, ist daher hinfällig. Auch würde, wenn man bei der Abfahrt von Berlin um 1.5 Nachm. schon anderen Tages um 8 Uhr Vorm. in London einträfe, dies nicht eine Gesamtfahrzeit von nur 19 Stunden, sondern von rund 20 Stunden ergeben, da der Zeitunterschied zwischen Berliner Zeit (M.-E. Z.) und Londoner Zeit (W.-E. Z.) von 60 Minuten dabei in Betracht zu ziehen ist.

Von der Holländischen Eisenbahngesellschaft ist schon seit langer Zeit wiederholt bei der preußischen Eisenbahnverwaltung die Herstellung eines unmittelbaren Anschlusses von dem um 11.40 Vorm. von Berlin Bahnhof Friedrichstraße abgehenden zweiklassigen D-Zuge an den erwähnten Schnellzug von Osnabrück über Rheine nach Rotterdam durch Einrichtung eines neuen Schnellzugs von Löhne nach Osnabrück angeregt. Offenbar hat der Verfasser des Artikels das im Auge gehabt, aber es ist ihm bei seinen Schlußfolgerungen der Irrtum unterlaufen, daß es sich bei diesen Anträgen nicht um den D-Zug ab Berlin 11.40 Vorm., sondern um den Schnellzug ab Berlin 1.5 Nachm. handele.

Aus welchen Gründen die preußische Eisenbahnverwaltung auf die gedachten Anträge der Holländischen Eisenbahngesellschaft bisher nicht eingegangen ist, entzieht sich zwar meiner Kenntnis. Allein daß durch Ablehnung der Anträge von seiten der preußischen Eisenbahnverwaltung eine gröbliche Verletzung der wichtigsten Verkehrsinteressen stattfände, wie der Verfasser des Artikels sich ausdrückt, einer solchen Behauptung ist doch entgegenzuhalten, daß durch den D-Zug ab Berlin 11.40 Vorm. zur Zeit die schnellste Verbindung zwischen Berlin und London auf dem Wege über Oberhausen-Boxtel-Vlissingen mit Ankunft in London Bahnhof Holborn Viaduct um 7.48 Vorm., also mit einer Gesamtfahrzeit von nur 21 Stunden 8 Minuten hergestellt wird, und daß, wenn auch bei diesem Zuge ein unmittelbarer Anschluß von Löhne ab über Osnabrück und Rotterdam nach London hergestellt würde, man bei den jetzt bestehenden Verbindungen doch nicht früher, sondern erst um 8 Uhr Vorm. auf dem Bahnhof Liverpool Street in London eintreffen könnte. Eine größere Beschleunigung der Eisenbahnfahrt von Berlin nach London ist sonach durch die Vorschläge des Verfassers des Artikels nicht zu erreichen.

Da es im öffentlichen Interesse gelegen sein dürfte, die zumeist ganz unzutreffenden Ausführungen in dem Leitartikel nicht unwidersprochen zu lassen, so darf ich der verehrlichen Redaktion eine gefällige Veröffentlichung dieser meiner Zuschrift in Ihrer geschätzten Zeitung ergebenst anheimstellen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

W. A. Schulze, Geheimer Rechnungsrat a. D.
(von 1883—1900 Vorsteher des Kursbureaus des Reichspostamts).“

Die Redaktion des Berliner Tageblatts hat dem in diesem Schreiben gestellten Ersuchen nicht willfahren zu sollen geglaubt, weil ihr Gewährsmann, von dem der Leitaufsatz verfaßt ist und der von meiner Erwiderung darauf Kenntnis erhalten hat, durchaus bei der Meinung verbleibt, daß die Herstellung der von ihm empfohlenen verbesserten Verbindung von Berlin nach London im Anschluß an den Schnellzug von Berlin Bahnhof Friedrichstraße 1.05 Nachm. und mit Ankunft in London um 8 Uhr Morgens ausführbar sei und mit größter Wahrscheinlichkeit demnächst auch verwirklicht werden würde.

Im Gegensatze zu diesen Voraussetzungen möchten die nachfolgenden weiteren Ausführungen für die Leser dieser Zeitung von Interesse sein.

Bei den seitherigen Anträgen der Holländischen Eisenbahngesellschaft um Verbesserung der Schnellzugverbindungen zwischen Berlin und London auf dem Wege über Löhne-Osnabrück-Rheine-Rotterdam hat es sich immer nur um den Anschluß an den zweiklassigen D-Zug von Berlin Bahnhof Friedrichstraße 11.40 Vorm. gehandelt, in den der bis jetzt in den Zügen 8/2/528/241 ab Berlin 8.55 Vorm. beförderte direkte Durchlaufswagen I. und II. Klasse Berlin-Hoek van Holland eingestellt und durch einen von Löhne nach Osnabrück einzurichtenden neuen Schnellzug bis Osnabrück durchgeführt werden sollte zum Anschluß an den von Osnabrück um 6.17 Abends abgehenden direkten Schnellzug über Rheine nach Rotterdam und Hoek van Holland. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat jedoch diese Anträge immer abgelehnt, weil der D-Zug ab Berlin 11.40 Vorm. bereits so überlastet sei, daß die Mitbeförderung des durchlaufenden Wagens Berlin-Hoek van Holland in dem Zuge nicht zugelassen werden könne, sondern für die Beförderung dieses Wagens ein besonderer mit sehr hohen Kosten verknüpfter neuer Schnellzug von Berlin bis Löhne eingelegt werden müßte.

In einer neueren ausführlichen Denkschrift von dem Präsidenten der Handelskammer in Oldenzaal, Aufsichtsratsmitgliede der Eisenbahngesellschaft Almelo-Salzbergen, Herrn D. Gelderman, vom Dezember 1902 (vgl. die Mitteilung hierüber in Nummer 15 S. 225 d. Ztg.) wird nun beantragt, daß die preußische Eisenbahnverwaltung zur Befriedigung des Reiseverkehrsbedürfnisses zwischen Berlin und London über Hoek van Holland einen neuen besonderen Schnellzug von Berlin über Löhne bis Osnabrück, mit Abgang um 11.54 Vorm. von Berlin und Ankunft um 6.06 Nachm. in Osnabrück, zum Anschluß an den oben erwähnten Schnellzug ab 6.17 Nachm. von Osnabrück über Rheine nach Hoek van Holland einrichten möchte. Von Herstellung eines Anschlußzuges an den um 1.05 Nachm. von Berlin abgehenden dreiklassigen Schnellzug 14/158, der Osnabrück um 7.32 Abends erreicht, von Osnabrück weiter nach Rheine und Hoek van Holland ist in der Geldermanschen Denkschrift jedoch keine Rede, und es kann das auch garnicht in Frage kommen, weil ein solcher Anschlußzug, wenn er ebenso schnell wie der bestehende Schnellzug Osnabrück-Rheine-Rotterdam, ab Osnabrück 6.17 an Rotterdam

10.11 Abends, befördert würde, erst gegen 11.30 Nachts in Rotterdam eintreffen und demnach den Anschluß an die um 11.20 Abends von Hoek van Holland abgehenden Dampfschiffe nach Harwich (London) nicht mehr erreichen könnte, die Einstellung eines die weitere Verbindung mit Harwich und London vermittelnden zweiten täglichen Schiffes selbstverständlich aber als ausgeschlossen angesehen werden muß, ganz abgesehen davon, daß man bei Benutzung einer solchen zweiten Schiffsverbindung auch in London erst zwischen 9 und 10 Uhr Vorm. eintreffen würde gegen 7 Uhr 48 Min. und 8 Uhr Vorm., zu welchen Zeiten London durch die jetzt bestehenden beiden Verbindungen über Vlissingen und über Hoek van Holland schon erreicht wird. Die Behauptung des mehrerwähnten Verfassers, man werde bei der Abfahrt von Berlin mit dem Zuge 1.05 Nachm. schon anderen Tages um 8 Uhr Vorm. in London eintreffen, also die ganze Fahrt in 19 Stunden (richtiger 20 Stunden, da der Zeitunterschied zwischen Berliner und Londoner Zeit dabei zu berücksichtigen ist) zurücklegen können, und es wäre diese schnellste Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten „in der einfachsten Weise von der Welt und ohne irgend welche Kosten“ herstellbar, ist daher völlig irreführend und zeugt von einer auffallenden Unkenntnis von den Grundbedingungen der Fahrplanaufstellung.

Wie leichthin der mehrerwähnte Verfasser seine tadelnden Urteile in Eisenbahnsachen auszusprechen und zu übertreiben geneigt ist, dafür spricht auch, daß mit dem in seinem Leitartikel bezeichneten „Bummelzuge — und zwar einem Bummelzuge ärgster Sorte mit vier Klassen —“ der Personenzug 528 von Löhne nach Osnabrück, ab Löhne 2.31 an Osnabrück 3.40 Nachm., gemeint ist, den nur Unkenntnis und Schmähsucht für einen „Bummelzug“ ausgeben darf. Denn es erreicht dieser Zug, da er auf den acht Zwischenstationen zusammen 10 Minuten zu halten hat und da weiter von seiner Gesamtfahrzeit von 1 Stunde 9 Minuten auf jedes Abfahren von einer Station bis zum Erreichen der vollen Fahrgeschwindigkeit und jede Verlangsamung der Fahrt bis zum Wiederanhalten ein Zeitverlust von 2 Minuten, zusammen also 18 Minuten abzurechnen sind, bei einer hiernach anrechnungsfähigen Gesamtfahrzeit von nur (69 — 28) 41 Minuten auf der 47,1 km langen Strecke eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von $\left(47{,}1\ \text{km} : \frac{41}{60}\right)$ 68,9 km in der Stunde, wenngleich seine Reisegeschwindigkeit infolge der Aufenthalte nur 40,9 km beträgt. Immerhin sind das Geschwindigkeiten, denen gegenüber von einem Bummelzuge ärgster Sorte nicht gesprochen werden darf. Der Verfasser des Leitartikels wird denn wohl auch vor seinem desfallsigen Ausspruche keinerlei Berechnung angestellt haben, in welchem Verhältnis die vorgeschriebene Fahrzeit des Zuges und die zurückzulegende Entfernung zu einander stehen und daß danach von einer viel zu langsamen Beförderung des Zuges in der Tat nicht geredet werden kann.

Schlußwort der Schriftleitung.

Wir geben den vorstehenden Auseinandersetzungen, obgleich sie sich nur mit einer einzelnen an der Hand des Fahrplans zu lösenden Frage befassen, doch gern Raum, weil sie besonders lehrreich sind sowohl für die Anmaßung und Oberflächlichkeit, mit der in der Tagespresse Verbesserungsvorschläge in Eisenbahnsachen vorgebracht und begründet werden, als auch für den Eigensinn, mit dem sie festgehalten werden, selbst wenn ihre Hinfälligkeit klar dargetan ist.

Das Gesetz über die Bildung eines Ausgleichsfonds für die preußische Staatseisenbahnverwaltung

dessen Grundzüge wir in Nr 10 S. 139 d. Ztg. mitgeteilt haben, ist am 26. d. M. im preußischen Abgeordnetenhause zur ersten Beratung gelangt, die mit der Überweisung an die Budgetkommission endete und dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten, Staatsminister Budde, Veranlassung gab, zum erstenmal vor dem Hause zu sprechen. Die Beratung, bei deren Wiedergabe wir dem Parlamentsbericht der Köln. Ztg. folgen, wurde eingeleitet durch eine Rede des Finanzministers Freiherrn v. Rheinbaben, der den wichtigen Einfluß hervorhob, den die Eisenbahnen durch die Verstaatlichung auf den Staatshaushalt erhalten haben. Der Eisenbahnetat habe sich vor 1879 auf nur 160 Millionen in Einnahme und 150 desgleichen in Ausgabe belaufen und betrage jetzt 1416 Millionen in Einnahme und 974 Millionen in Ausgabe. Die Eisenbahneinnahmen machen jetzt mehr als die Hälfte der ganzen Staatseinnahmen aus, sodaß sie einen erheblichen Beitrag zur Erfüllung der allgemeinen Kulturaufgaben leisten können. Auf diesen Beitrag können wir nicht verzichten. Wollte man das tun, müßte man die Einkommensteuer verdoppeln. Weiter folge aus dieser Bedeutung des Eisenbahnetats, daß die Stellung der Finanzverwaltung im ganzen Staatssystem auch gegenüber der Eisenbahnverwaltung aufrecht erhalten werden muß. Es müsse eine Instanz da sein, die die Gesamtmittel übersähe und sie auf die einzelnen Zweige verteilen könne. Aber eine fürsorgliche Finanzverwaltung müsse das berechtigte Bedürfnis der Eisenbahnverwaltung berücksichtigen und ihr das geben, was ihr nötig sei. Nötig sei vor allem eine gewisse Stabilität. Man habe bekanntlich in den letzten Jahren das Extraordinarium der Eisenbahnen immer stärker ausgestattet. Man habe ferner die Eisenbahnen mit einem außeretatsmäßigen Dispositionsfonds ausgestattet für unvorhergesehene Fälle. Dieser aber litt an zwei wesentlichen Mängeln: er konnte bisher einmal nur aus den Rechnungsüberschüssen des jeweiligen Vorjahres gespeist werden, also nur, wenn solche da waren, und weiter durfte er erst verwendet werden, wenn bereits eine Verkehrssteigerung eingetreten war, während es bei der Eisenbahnverwaltung oft darauf ankomme, sich auf eine solche vorzubereiten. Aus diesem Grunde soll der Fonds künftig unabhängig von den Ergebnissen des letzten Jahres werden. „Es soll aber der Fonds auch dazu dienen, daß das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung stets in angemessener Höhe erhalten bleibt. Bei den ordentlichen Ausgaben ist eine Einschränkung in ungünstigen Finanzjahren natürlich viel eher möglich, weil die Eisenbahnverwaltung vermöge ihrer Einrichtungen bei den auf das Ordinarium angewiesenen Bedürfnissen eher in der Lage ist, sich mit ihren Ausgaben dem jeweiligen Rückgange des Verkehrs alsbald anzupassen. Bei dem Extraordinarium dagegen handelt es sich in der Hauptsache um Bauten und Beschaffungen, die von den augenblicklichen Schwankungen des Verkehrs unabhängig sind. Es könnte ja auch hier eine Einschränkung erfolgen, aber nur zum Schaden des Landes und des Verkehrs. Deshalb ist es gut, in guten Jahren die Mittel anzusammeln, damit auch in mageren Jahren das Extraordinarium auf der notwendigen Höhe bleibt. Die Vorlage ist aber auch von höchstem Werte für die Finanzverwaltung. Es ist im hohen Grade unangenehm, wenn die Schwankungen zu Fehlbeträgen führen, zu deren Deckung Anleihen aufgenommen werden müssen. Diese großen Schwankungen ergeben zugleich, und das ist für unseren Kredit im Auslande wie im Inlande von Wichtigkeit, ein ganz falsches Bild der Gesamtlage des Staates. Es kommt noch ein indirekter Vorteil hinzu, und den möchte ich als den Hauptvorteil bezeichnen: Wird ein solcher Ausgleichsfonds geschaffen, der der Eisenbahnverwaltung selbst zugute kommt, so hat auch sie selber das größte Interesse daran, ihre Einnahmen vorsichtig zu bemessen und Mehrerträgnisse zu erzielen. Dieses äußert natürlich seinen Rückschlag auch auf die übrigen Ressorts, die dann vorsichtiger in ihren Anforderungen sein werden. Es liegt also in dieser Tatsache das mächtigste Bollwerk gegen übermäßige Ansprüche der anderen Verwaltungen. Ich habe nur mit Dank anzuerkennen, daß der frühere wie der jetzige Eisenbahnminister den wirtschaftlichen Bedenken volle Rechnung getragen haben. Aber es kann nicht zweifelhaft sein, wenn die Eisenbahnverwaltung nun ein direktes Interesse an der Höhe der Einnahmen bekommt, daß dies sehr nützlich wirken muß.“ Der Finanzminister erläuterte dies durch Beispiele aus anderen Dienstzweigen und schloß mit der Hoffnung, daß die Vorlage auf die weitere Befestigung des preußischen Finanzwesens günstig wirken werde.

Der Zentrumsabgeordnete Dr. am Zehnhoff wies auf die geringen Schwankungen des Eisenbahnetats gegenüber denen des Reichsetats und der Matrikularumlagen und auf die größere Notwendigkeit hin, da helfend einzuschreiten, gab auch zu erkennen, daß ein Teil seiner Freunde den Weg der Vorlage

nicht für gangbar halte. Abgeordneter Richter (freis. Volksp.) erkannte die Notwendigkeit eines Dispositionsfonds für die Eisenbahnverwaltung an, bekämpfte aber die Vorlage, da sie die Übersicht und das Ausgabenbewilligungsrecht beschränke und die Zahl der Fonds vermehre, auf die dem Hause kein Einfluß zustehe, sodaß die ganzen Etatsberatungen zu einer Art Etatsplauderei geworden seien. Der konservative Abgeordnete v. Arnim meinte, daß der jetzige Augenblick ungünstiger Finanzlage für die Einbringung der Vorlage nicht geeignet sei, sagte aber wohlwollende Prüfung zu.

Nach ihm nahm Staatsminister Budde das Wort und knüpfte an die Bemerkung des Vorredners an, im Gegensatz zu dem er gerade den jetzigen Zeitpunkt für sehr geeignet für die Vorlage halte. „Wie ist denn der Entwurf entstanden? Dadurch, daß die Eisenbahnverwaltung sich tatsächlich in einer Notlage befindet. Und wodurch ist die Notlage entstanden? Dadurch, daß in dem letzten Jahrzehnt in den sogenannten fetten Jahren anhaltend dauernde Ausgaben auf schwankende Einnahmen basiert worden sind. Was ist die Folge davon? Der Finanzminister, dieses hohe Haus, alle Ressorts rechnen damit, daß die Eisenbahnverwaltung die Aufgaben, die es ihr durch Aufhäufung der dauernden Ausgaben auf ihre Einnahmen auferlegt hat, auch erfüllt. In fetten Jahren geht das ja ganz gut. Man hat teilweise geradezu Mühe gehabt, die Eisenbahnüberschüsse unterzubringen. (Heitere Zustimmung.) Wenn aber die mageren Jahre kommen, und ich bin in solche blutmageren Jahre hineingesetzt, dann ist die Frage für die Eisenbahnverwaltung: wie kannst du deine Aufgaben erfüllen? Die Folge ist natürlich. Ich muß jetzt auch aus der Schule plaudern, daß der Eisenbahnverwaltung gesagt wird: beschränke du deine Ausgaben! Und unter Umständen, je nachdem die Personenfrage steht oder der Eisenbahnminister mehr oder weniger Glück hat, auch in diesem hohen Hause, kann die Eisenbahnverwaltung einfach finanziell mißhandelt werden. Ich nenne das geradezu ‚mißhandelt werden', da die Eisenbahnverwaltung doch eine große Unternehmung ist, die auf finanzielle Mittel angewiesen ist. Will man ihr die nicht gewähren, so ist das so, als ob in einer Industrie den Aktionären 10 oder 15 % Dividende gegeben werden und man dadurch der Fabrik die Lebensfähigkeit unterbindet. Erst muß man sehen, daß die Bedürfnisse des Unternehmens selbst gedeckt werden, und dann mögen die Aktionäre sehen, was sie bekommen. (Beifall.) Wenn ich mich in einer solchen Zwangslage befinde und mich der Schuh drückt, dann müssen das Auschreien und der Druck aufgehoben werden. Mache ich das aber zu spät und erst wenn Überschüsse da sind, dann können Sie sich darauf verlassen, daß so und so viele Geier da sind, die auf diese Überschüsse losschießen (heiterer Beifall) und einheimsen, was sie kriegen können, ehe es in Sicherheit gebracht werden kann. (Sehr richtig!) Aus diesem Grunde halte ich gerade eine Regelung in diesem Zeitpunkte für unbedingt richtig. Darin stimme ich dem Vorredner vollkommen bei, daß die Eisenbahnverwaltung nicht selbständig sein kann. Sie ist ein Glied in dem ganzen Gebäude der preußischen Staatsverwaltung und hat sich unterzuordnen der allgemeinen Finanzverwaltung, und ich werde niemals das Bestreben haben, das erkläre ich hiermit ganz unumwunden, mich irgendwie von der Finanzverwaltung loszumachen. Und indem ich zum erstenmal das Wort habe, möchte ich ausdrücklich sagen, daß mit außerordentlicher Freudigkeit und Frische und indem ich das größte Entgegenkommen auf seiten der Finanzverwaltung fand, gearbeitet worden ist, und ich habe gefunden, daß die Grundsätze, die ich eben ausgesprochen habe — Sie werden das auch schon aus der ersten Etatsrede des Finanzministers und auch heute gehört haben — auch von dem Finanzminister gebilligt werden. Auch er steht auf dem Standpunkt, daß die Eisenbahnverwaltung sich nicht finanziell mißhandeln lassen kann, wenn sie nicht ihren Aufgaben unterliegen soll. Ich freue mich sehr, daß eigentlich das Bedürfnis dieses Fonds von sämtlichen Rednern, insbesondere auch von dem Abg. Richter anerkannt worden ist. Er hat ausgeführt, daß das Bedürfnis der Eisenbahnen in gewissem Sinne unabhängig ist von den allgemeinen Staatsfinanzen. Welchen Zwecken soll nun der Fonds dienen? Er soll dienen zunächst einmal zur Auffüllung des 30 Millionenfonds. Das ist der Eisenbahnverwaltung zugebilligt in den fetten Jahren. Ja, da ist er aber verbraucht, ich habe nichts mehr darin. Neu eingestellt ist er in den Etat nicht, aber ich habe schon stillschweigend die Zusicherung bekommen, daß ich 20 Millionen zur Beschaffung meiner Betriebsmittel erhalten soll. Ich bedarf auch der übrigen 10 Millionen. Ich kann nicht wirtschaften, wenn die Eisenbahnverwaltung abwarten muß mit Ankäufen, bis sich die Spekulation der Sache bemächtigt hat. Das haben wir mit Hilfe des Dispositionsfonds zu vermeiden gesucht, und wir haben auf diese Weise schon viele Millionen erspart. Es ist aber doch ein großer Unterschied darin, ob die Eisenbahnverwaltung je nach der Finanzlage davon abhängig ist, ob der Dispositionsfonds etwas enthält oder nicht, oder ob durch ein besonderes Gesetz ein festes Fundament für die Eisenbahnverwaltung gegeben ist, das über ein Jahr hinausreicht. Jede Betriebsverwaltung muß es als eine Anstandspflicht betrachten, daß, wenn sie einmal einen Fehlbetrag in einem Jahre hat, sie ihn durch frühere Ersparnisse ausgleichen kann."

„Der dritte eigentliche Zweck des Ausgleichsfonds ist die Stärkung des Extraordinariums. Das ist von ganz erheblicher Bedeutung. Der Vergleich der Extraordinarien in den verschiedenen Jahren hat eigentlich nur einen finanzstatistischen Wert. Er ist als solcher ja wertvoll, er bietet aber keinen Maßstab im Hinblick auf die vorhandenen finanziellen Bedürfnisse. Und wenn das Extraordinarium festgelegt ist durch große Raten aus früheren Jahren, ja, dann fällt für Neubeschaffungen wenig ab. Außerdem ist es ganz natürlich, daß eine Staatseisenbahnverwaltung, die stetig 500 bis 600 km ihres Bahnnetzes erneuert, ein gut dotiertes Extraordinarium braucht. Wenn ich aber nun erwäge, wie die hierzu bereit gestellten Mittel in den früheren Jahren geschwankt haben und Sie betrachten die Kurve, die diese Schwankungen darstellt von 12 000 000 auf 25, auf 101, auf 127, auf 21, auf 30, 79, 128, 131, 10 000 000 usw., dann müssen Sie sich doch sagen: derartige Schwankungen kann ein industrielles Unternehmen, das anderseits in seinem Anlagekapital stetig in der Steigerung ist, unmöglich ertragen, wenn es sich gesund entwickeln will. Deshalb meine ich, Sie stärken die Eisenbahnverwaltung in der Möglichkeit, den vielen Bedürfnissen, die im Lande herrschen, dauernd zu genügen. Jetzt müssen wir tatsächliche Bedürfnisse unter den Tisch fallen lassen oder in die Schublade hineinlegen und warten, bis wir sie einmal herausholen können. Nun hat der Herr Finanzminister in seiner ersten Etatsrede von den Eisenbahnlöwen gesprochen, die ersäuft werden. Das ist ja ganz richtig! Wenn aber meine jungen Eisenbahnlöwen im Kastanienwäldchen erscheinen und sagen können: ‚Hier ist meine Nahrung, ich habe sie mir selbst verdient; du darfst mir nicht nehmen, was ich zu meiner Nahrung gebrauche', dann müßten die Herren von der Finanzverwaltung kein Herz haben für die Eisenbahnverwaltung, wenn sie mir das verweigern. Dann müssen sie doch Mitleid haben mit den jungen Eisenbahnlöwen. Da sind so viele Bahnhöfe, die dringend umgebaut werden müssen. Aber das kann nur geschehen, wenn Sie mir die Mittel dazu geben. Nun können Sie ja sagen, wenn du es nur hast. Ja, ich habe es nicht, ich kann es auch nicht bekommen, denn der Finanzminister kann mir nichts geben, weil er selbst nichts hat. Habe ich aber die Mittel aufgespart, die ich mir selbst verdient habe, dann ist es vorhanden. Ich bitte Sie deshalb dringend, daß Sie der Eisenbahnverwaltung den Ausgleichsfonds zur Verfügung stellen. Ich bin überzeugt, daß er ihr außerordentlich nützlich sein wird. Ich wiederhole: Es liegt mir vollständig fern, etwa dadurch eine Abtrennung der Eisenbahnverwaltung von der Finanzverwaltung anzustreben, sondern ich unterwerfe mich der Kontrolle der Finanzverwaltung nach wie vor." (Beifall.)

Der nun folgende Redner, der nationallib. Abg. Dr Sattler, erklärte sein volles Einverständnis mit diesen Ausführungen. Besonders gefreut habe ihn die Betonung der Eigenschaft der Staatseisenbahn als eines wirtschaftlichen Instruments, in erster Linie bestimmt zur Hebung der wirtschaftlichen Förderung des Landes. Wenn aber der Minister mit einem leichten Zucken des Auges zu bedauern scheine, daß er in einem Moment eingetreten ist, wo die Entwicklung der Eisenbahnen einen ungünstigen Verlauf genommen hatte, so könne er ihn trösten, das sei immer so gewesen und werde immer so sein. (Heiterkeit.) So lange die Überschüsse hoch sind, bleiben die Minister auf ihrem Posten. (Heiterer Beifall.) Kommt der Rückschlag und werden die Verhältnisse unangenehm, dann entfernen sie sich. Er wünsche, daß für den Minister bald die besseren Zeiten kommen und dann so lange dauern, wie er selbst im Amt zu bleiben wünscht, damit er jenes Motiv nicht nötig habe.

Redner ging dann auf allgemeine Finanzfragen, insbesondere auf die Miquelsche Finanzpolitik und auf das Eisenbahngarantiegesetz näher ein, das er nicht für vollkommen, aber doch für sehr nützlich hält. In der gegenwärtigen Vorlage sehe er ein kleines Mittel zur Verbesserung jenes Gesetzes. „Was wir wollen, wird durch das Gesetz nicht erreicht, es wird aber wenigstens gegenüber den jetzigen Verhältnissen einiges gebessert. Mein Urteil über das Gesetz fasse ich dahin zusammen: Klein, aber niedlich! (Heiterkeit.) Zunächst halte ich es für vorteilhaft, daß man daran geht, der Eisenbahnverwaltung für die beiden mageren Jahre 1902—1903 den Fonds von 30 Millionen zur Verfügung zu stellen. Man könnte nun fragen, ob es nicht einfacher sei, statt überhaupt den Umweg über den Ausgleichsfonds zu nehmen, einfach mit einem Anleihegesetz oder einem Nachtragskredit vor das Haus zu treten und die 30 Millionen zu verlangen. Aber der hier vorgeschlagene Weg hat den Vorteil, daß künftig ein Rechtsanspruch der Eisenbahnverwaltung auf den Fonds entsteht. Das ist eigentlich der Hauptvorteil des ganzen Gesetzes, denn im übrigen tritt das Gesetz erst in Erscheinung, wenn Überschüsse vorhanden sind. Wann das aber sein wird, wer weiß es? Für

jetzt hat das Gesetz, abgesehen von den 30 Millionen, eine äußerst geringe Bedeutung; es tritt in gewisser Weise nur an die Stelle des Staatsschuldentilgungsgesetzes, indem die extraordinäre Schuldentilgung aus den Überschüssen z. Z. zurückgedrängt wird, bis dieser Fonds ausgefüllt ist.“ Redner wünscht für die Zukunft eine noch weitere Abgrenzung zwischen Eisenbahn- und Finanzverwaltung.

Der freikons. Abg. Gamp ist mit der Vorlage einverstanden, wünscht aber, daß der Fonds nicht auf ewige Zeiten festgelegt, sondern in jeden Etat ein Dispositionsfonds eingestellt wird. Darauf erwiderte der Finanzminister Freiherr v. Rheinbaben, daß dann an der unangenehmen Lage nichts geändert werde, denn dann müßten in ungünstigen Jahren dem Eisenbahnminister die 30 Millionen versagt oder neue Anleihen aufgenommen werden. Er bestreite die Schmälerung des Budgetrechts durch die Vorlage. Der Regierung komme es nur darauf an, die Eisenbahnverwaltung unabhängig von zufälligen Schwankungen im wirtschaftlichen Leben zu machen. Für durchaus richtig halte er es, diese Vorlage jetzt zu machen, denn sobald wieder gute Jahre kommen, stürze sich alles über die Überschüsse her und dann sei es unmöglich, eine solche Vorlage einzubringen. Der Abg. Richter habe Kritik geübt an der Miquelschen Thesaurierungspolitik, und sage, man soll die Gegenwart nicht zu stark zu gunsten der Zukunft belasten. Er sei umgekehrt der Meinung, daß man bei dem großen Risiko, welches in den Eisenbahnen steckt, alle Veranlassung habe, sehr vorsichtig zu sein mit der Belastung der Zukunft. Abg. Ehlers (freis. Vereinig.) erkannte die Notwendigkeit an, dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnverwaltung im Besitz der nötigen Reserven sei, um dringenden Bedürfnissen zu genügen. Auch müsse den starken Schwankungen der Eisenbahnüberschüsse entgegengewirkt werden. Ob der vorgeschlagene Weg der richtige sei, werde in der Kommission zu prüfen sein. Jedenfalls werde dort ein Weg gefunden werden müssen, der es ohne Loslösung von der Finanzverwaltung verhindere, daß die Eisenbahnverwaltung ihre eigenen Interessen den Interessen anderer Staatszweige opfern müsse. Nach einigen der Vorlage zustimmenden Worten des freikons. Abg. Dr Rewoldt wurde die Erörterung geschlossen und die Vorlage der Budgetkommission überwiesen.

Über die Verkehrsverhältnisse in den deutsch-afrikanischen Schutzgebieten.

Von Schwabe, Geh. Regierungsrat a. D.

Die dem Reichstage zugegangene Denkschrift über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee, Berichtsjahr 1. April 1901 bis 31. März 1902, nebst Anlagen zu dieser Denkschrift gibt Veranlassung zu einem Überblick über die in dieser Zeit erreichten Fortschritte in den Verkehrsverhältnissen der afrikanischen Schutzgebiete.

I. Eisenbahnen.

1. Die Usambarabahn. Nach dem Etat für das Rechnungsjahr 1903 beträgt die Ausgabe 346 682 ℳ und die Einnahme 156 700 ℳ; es ergibt sich hiernach ein Fehlbetrag von 189 982 ℳ, d. h. die Einnahmen decken noch nicht die Hälfte der Betriebskosten. Eine Begründung über die Entstehung dieses Fehlbetrages ist nicht gegeben, es wird nur bemerkt, daß den in den Etat für 1903 aufgenommenen Beträgen für Personen- und Güterverkehr die wirklichen Einnahmen des Rechnungsjahres 1901 unter Annahme eines mäßigen Verkehrsaufschwunges zugrunde gelegt worden sind.

Über die Betriebsergebnisse des Rechnungsjahres 1901 gibt folgende Zusammenstellung Auskunft:

Es sind befördert worden:

Richtung	Personen		Güter	Vieh	Einnahme
	Weiße	Farbige	t	Stück	Rp.
a) gegen tarifmäßige Sätze					
Tanga-Korogwe	1 278	12 851	2 262	70	50 333
Korogwe-Tanga	1 200	11 103	557	26	19 253
zusammen	2 478	23 954	2 819	96	69 586
b) für Bau- und Betriebszwecke					
Tanga-Korogwe	682	9 911	22 702	—	unentgeltlich
Korogwe-Tanga	470	7 280	8 753	—	
zusammen	1 152	17 191	31 455	—	

Die Jahreseinnahme beträgt einschließlich 8084 Rp. an Nebeneinnahmen im ganzen 77 670 Rp. oder rund 104 080 ℳ, d. i. bei 84 km Bahnlänge 1240 ℳ für 1 km. Wenn nun auch diese Betriebsergebnisse insofern nicht maßgebend sein können, als die Bahnstrecke Muhesa-Korogwe erst am 15. März 1902 fertiggestellt worden ist, und weil, wenn an Stelle der unentgeltlichen Beförderung für Bau- und Betriebszwecke auch nur die Selbstkosten eingestellt worden wären, ungefähr die dreifache Einnahme erzielt sein würde, so ist doch insbesondere der Güterverkehr mit im ganzen 2819 t = 564 Wagenladungen zu 5 t oder bei 300 Betriebstagen täglich noch nicht zwei Wagenladungen überraschend gering, und man wird sich daher auch nach der inzwischen erfolgten Tarifreform auf eine sehr langsame Entwicklung des Bahnverkehrs gefaßt machen müssen (wenn nicht durch die Verlängerung bis in die Nähe des Kilimandscharo der Bahn ein ganz neues, reiches Verkehrsgebiet erschlossen wird. D. Schriftl.).

2. Die Bahn Swakopmund-Windhuk. Mit Rücksicht darauf, daß die Bahn in ihrer ganzen Länge erst am 1. Juli 1902 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden ist, liegen noch keine Betriebsergebnisse vor. Aus dem Etat für 1903 ist jedoch zu ersehen, daß die Ausgabe zu 1 218 600 ℳ, die Einnahme dagegen nur zu 939 000 ℳ angenommen ist und daß sich somit ein Fehlbetrag von 278 920 ℳ ergibt.

Für die Beurteilung des zu erwartenden Güterverkehrs gibt die Ein- und Ausfuhr einen ziemlich sicheren Anhalt. Im Jahre 1901 betrug nämlich die Gesamteinfuhr in Swakopmund und Walfischbay 14 757 t. Wird hiervon die Einfuhr über die Landesgrenzen mit 223 t in Abzug gebracht, so verbleiben für die Einfuhr, welche auf die Bahn Swakopmund-Windhuk übergeht, 14 534 t, d. i. bei 300 Betriebstagen täglich ungefähr zehn Wagenladungen zu 5 t. Dagegen betrug im Jahre 1901 die Gesamtausfuhr mit Ausnahme des Guanos (8503 t), der an der Küste unmittelbar in die Schiffe geladen wird, nur 119 t, d. i. im ganzen also 24 Wagenladungen zu 5 t, und kommt daher für den Bahnverkehr kaum in Betracht.

Wenn ungeachtet dieses geringen Güterverkehrs und da der Personenverkehr noch weniger ausschlaggebend sein dürfte, in dem Etat für 1903 die Betriebsausgaben der 382 km langen Strecke zu 1 218 600 ℳ oder rund 3190 ℳ für 1 km angenommen sind, so ist dies in erster Reihe eine Folge der überaus ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse und des weiter erschwerenden Umstandes, daß mit Ausnahme der geringen Ausfuhr der ganze Verkehr zu Berg befördert werden muß sowie ferner der schwierigen und kostspieligen Wasser- und Kohlenbeschaffung (der Preis der Kohlen ist im Etat zu 62 ℳ für 1 t angenommen). Was die Steigungsverhältnisse betrifft, so gehen dieselben an verschiedenen Stellen nicht nur über die Höchststeigung der Gotthardbahn von 1:40 hinaus, sondern sie erreichen sogar das doppelte 1:20 bei Durchquerung des Bettes des Khanflusses.

In dem dem Reichstage mitgeteilten Bericht über die Bereisung der Eisenbahnlinie Swakopmund-Windhuk durch eine aus Oberbaurat Abraham, Ingenieur Solioz und Kaufmann Rust bestehende Kommission wird über die Betriebsverhältnisse folgendes erwähnt: „Jede einzelne Maschine befördert auf der günstigsten Strecke Habis-Karibib fünf beladene Wagen von 5000 kg Nutzlast. Auf der größten Steigung im Khanrivier 1:20 bewegt sie nur einen beladenen Wagen,“ und an anderer Stelle: „Jede der vorhandenen Maschinen (eine aus zwei einzelnen Maschinen zusammengekuppelte Doppelmaschine) ist nur imstande, zwei beladene Wagen auf der Steigung 1:20 zwischen den Stationen Khan und Welwitsch hoch zu schaffen, sodaß der Zug, der von Swakopmund kommt, in Khan in vier Teile zerlegt werden, und die Betriebsmaschine (Doppelmaschine) statt einfach durchzufahren, den Weg viermal hin und zurück machen muß.“ Außerdem wird erwähnt, daß die Maschinen nur für 15 km Weg Wasser mit sich führen und daher jedem Zuge ein Tenderwagen mit 3 bis 4 cbm Inhalt beigegeben werden muß, der gefüllt 6,8 t wiegt.

In welchem ungünstigen Verhältnis unter diesen Umständen die beförderte Nutzlast zu der Bruttolast des Zuges steht, bedarf keiner weiteren Erörterung. Von der genannten Kommission ist daher vorgeschlagen, zur Ersteigung der Rampe 1:20 im Khanflußtal sowie der an anderen Stellen sich vorfindenden starken Steigungen über 1:40 hinaus Zahnradstrecken einzulegen, die es ermöglichen, auch die längsten Züge mit acht beladenen Wagen zu 5 t Tragfähigkeit mit einer Maschine zu befördern, wobei allerdings die Beschaffung leistungsfähigerer Maschinen und eine Verstärkung des Oberbaues vorausgesetzt wird.

Da indessen schon im Jahre 1901, wie im vorstehenden erwähnt, die Einfuhr, d. h. die auf der Bahn von der Küste ins Innere zu befördernde Gütermenge im Durchschnitt täglich zehn Wagenladungen zu 5 t beträgt, und da bei der früher oder später eintretenden Aufschließung der Marmorbrüche, Kupferminen, Diamantgruben usw. eine Steigerung der Ein- und Ausfuhr und damit auch des Bahnverkehrs in der Lastrichtung zu erwarten ist, da ferner immer noch die Möglichkeit vorliegt, daß der Eisenbahnanschluß der Otaviminen in Karibib stattfindet, so wird es wohl nicht zu umgehen seien, die Leistungsfähigkeit der Bahn bei der Bergfahrt über das sehr geringe Maß von acht Wagenladungen zu 5 t, zusammen 40 t für einen Zug hinaus jetzt schon zu erhöhen.

Da nach den in dem Schriftchen des Oberst Gerding mitgeteilten Photographien vom Khanflußgebiet die Anlage einer Spitzkehre 1:40 zum Ersatz für die Steigung 1:20 ohne außergewöhnliche Schwierigkeiten und Kosten ausführbar erscheint, so dürfte es wohl der Erwägung und eingehender Untersuchung wert sein, ob nicht alle Zahnradstrecken, die jedenfalls als eine große Betriebserschwerung angesehen werden müssen, durch Umbau der betreffenden Strecken und Einführung einer Höchststeigung 1:40 vermieden werden können und damit nicht nur ein ungehinderter Betrieb, sondern auch eine wesentliche Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahn, verbunden mit einer Verminderung der hohen Betriebskosten erreicht werden kann.

3. Kamerun. Die Westafrikanische Pflanzungsgesellschaft Viktoria hat mit dem Bau einer Feldbahn begonnen, die von Viktoria über Soppo nach Moliko und Lisoka führen und einen wesentlichen Teil des Plantagengebietes am Kamerunberg durchschneiden soll. Die mit einer Spurweite von 0,60 m fertiggestellte 6 km lange Strecke hat keinerlei Schwierigkeiten gefunden, beim Weiterbau sind jedoch bis Sachsenhof bedeutende Steigungen zu überwinden, sodaß eine Verstärkung des Oberbaues und ausgedehnte Umgehungen notwendig sind.

4. Togo. Die zur Ausführung genehmigte Küstenbahn Lome-Kleinpopo ist zwar noch nicht in Angriff genommen, jedoch liegen bereits die ausführlichen Vorarbeiten zur Prüfung vor.

II. Wegebau.

Mit dem Wegebau ist in der bisherigen Weise fortgefahren und in Ostafrika auch mit der Befestigung der Straßen, wenigstens in der Küstenzone, begonnen worden. In Togo ist der Instandhaltung und Verbesserung der Hauptwege fortgesetzt besondere Fürsorge gewidmet und bereits dazu übergegangen worden, mehrere Brücken mit massivem Unterbau herzustellen und in der von Lome ausgehenden Hauptstraße eine Drahtseilbrücke auszuführen. Bemerkenswert ist der erfolgreiche Versuch eines Wagenverkehrs auf der wichtigen Straße von der Militärstation Tabora nach Muanza am Viktoria-Nyanzasee. Der Wagen hatte ein Gewicht von 12 Zentnern, die Last wog 11 Zentner. Das Gespann bestand aus sechs Ochsen des einheimischen mittelgroßen Buckelrindes. Die Hinreise dauerte 17, die Rückreise 15 Tage. Sollte sich ein Unternehmer finden, der die Beförderung von Gütern von Muanza nach Tabora ausführt, so würde das Handelszentrum des Innern ausschließlich mit den auf der Ugandabahn billig zum Viktoriasee kommenden Waren versehen werden können.

III. Binnenschiffahrt.

Abgesehen von den noch nicht amtlich bestätigten Ergebnissen über die Schiffbarkeit des Panganiflusses ist zu erwähnen, daß es gelungen ist, mit dem der Regierung gehörenden Flußdampfer „Ulanga" auf dem Rufiyi bis zu dem ungefähr 300 km von der Küste entfernten Kungulio vorzudringen und die am Flusse liegenden sowie ihm benachbarten Bezirke zu veranlassen, ihre Ernte nach der Küste zu befördern.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Pachtung der Wilhelm-Luxemburgbahn seitens der Reichseisenbahnen.** Dem Reichstag ist am 21. d. M. der Gesetzentwurf betreffend die weitere Pachtung der Wilhelm-Luxemburgbahn zugegangen. Die Vorlage enthält die Verträge, nach welchen die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen die im Großherzogtum Luxemburg gelegenen älteren Linien der genannten Gesellschaft sowie einige kleinere Anschlußlinien pachtet. Wir kommen demnächst auf die Vorlage des näheren zurück.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** stellten sich im Monat Januar d. J. auf 102 281 000 ℳ. und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 5 733 000 ℳ. gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 23 812 000 (+ 387 000) ℳ., der Güterverkehr 71 667 000 (+ 5 304 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 6 802 000 (+ 42 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April 1902 bis Ende Januar d. J. sind 1 176 028 000 ℳ., das sind 27 753 000 ℳ. mehr als im Vorjahre, eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäckverkehr 5 270 000 ℳ., auf den Güterverkehr 21 797 000 ℳ. und auf die Einnahmen aus verschiedenen Quellen 686 000 ℳ.

— **Verwiegung von Wagenladungsgütern.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen besagt folgendes:

Die Versender solcher Wagenladungsgüter, die in der Regel nach Bahngewicht gehandelt werden, legen häufig Wert darauf, zu wissen, wie das frachtpflichtige Nettogewicht der Sendungen auf der Bahnwage ermittelt worden ist, und sind wiederholt dahin vorstellig geworden, daß durch die verwiegenden Dienststellen spezifizierte Gewichtsangaben in die Frachtbriefe eingetragen werden. Auch der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband hat sich mit dieser Frage befaßt (vergl. Niederschriften der 37. Ausschußsitzung — Zahl XVIII — und der 31. Hauptversammlung — Zahl 13 —), in seiner Mehrheit aber einen auf die allgemeine Verpflichtung zu den Eintragungen in den Frachtbrief abzielenden Antrag abgelehnt, obwohl die Einrichtung auf den sächsischen und badischen Staatsbahnen zu Anständen nicht geführt hat. Dem Verlangen ist auch auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen zu entsprechen und auf besonderen bei der Verwiegung der einzelnen Sendungen gestellten Antrag die Gewichtsermittlung im einzelnen durch Angabe der betreffenden Ziffern im Frachtbriefe nachzuweisen, sofern nicht entsprechende Wägezettel oder Wägekarten beigegeben werden. Für die Eintragung im Frachtbrief ist die von dem Ausschusse des Verkehrsverbandes empfohlene Form zu wählen. Im übrigen ist, um auch einem nachträglichen Ansuchen der Interessenten auf Mitteilung der spezifizierten Gewichtsermittlung entsprechen zu können, soweit noch erforderlich, anzuordnen, daß bei den Dienststellen ausreichende Aufzeichnungen zurückbehalten werden.

— **Anbringung von Türschlössern mit inneren Türgriffen bei den Abteilwagen und Verbesserung der Beleuchtung in den Personenwagen III. Klasse älterer Bauart.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten erklärt in einem neuerlichen an die Königlichen Eisenbahndirektionen (ausschließlich Elberfeld und Essen) gerichteten Erlasse, wie er Wert darauf lege, daß die Anbringung von Türschlössern mit inneren Türgriffen bei den Abteilpersonenwagen und die Verbesserung der Beleuchtung in den Personenwagen III. Klasse älterer Bauart mit tunlichster Beschleunigung durchgeführt werde. Die Verbesserung der Beleuchtung muß bestimmt im Laufe des nächsten Etatsjahres beendet werden. Die Eisenbahndirektionen werden beauftragt, den genannten Arbeitsausführungen noch im laufenden Etatsjahre Fortgang zu geben und Maßnahmen zu treffen, daß die Arbeiten während des kommenden Etatsjahres kräftig gefördert werden können.

— **Zur Verstaatlichung der Breslau-Warschauer Bahn** schreibt die Schles. Ztg.: „Wenn die Generalversammlung vom 9. Dezember 1902 auf das Angebot der Staatsregierung nicht sofort einging, vielmehr (wenn auch mit ganz geringer Mehrheit) entschied, den Minister um eine Erhöhung des Kaufpreises nochmals zu bitten, so war sie hierzu durch die Ausführungen einiger Redner bewogen, welche erklärten, es sei schon öfter vorgekommen, daß auch die Minister mit sich handeln ließen. Ein großer Teil der Aktionäre, welcher sich der Majorität anschloß, war zwar von der Nutzlosigkeit des beschlossenen Schrittes ziemlich überzeugt, ließ sich aber von der Erwägung leiten, daß ja ein nochmaliger Versuch immerhin nicht schaden könne. In dem seinerzeit in die Öffentlichkeit gelangten Bericht über die Verhandlungen der Generalversammlung ist einer sehr wichtigen Tatsache nicht Erwähnung geschehen. Der Landrat des Kreises Kempen, Geh. Regierungsrat v. Scheele, richtete, nachdem er in überzeugender Weise den Vorwurf einiger Redner, die Minister hätten einen zu niedrigen Preis für die Bahn geboten, widerlegt hatte, die direkte Frage an die Direktion, ob denn das Eisenbahnunternehmen tatsächlich einen größeren Wert besitze. Der erste Direktor verneinte diese Frage mit voller Bestimmtheit. In der Generalversammlung wurde auch angeführt, daß die Weiterführung der Bahnlinie von der preußischen Grenzstation Wilhelmsbrück nach

Sieradz keineswegs aussichtslos sei; die Versammlung schenkte dieser trügerischen Hoffnung allerdings wenig Glauben. Der beste Beweis für den Mangel an Entgegenkommen der russischen Regierung ist der immer noch nicht erfolgte Anschluß der Warschau-Kalischer Bahn an die preußische Endstation Skalmierzyce. Der Minister hat eine nochmalige Verhandlung wegen Erhöhung des Kaufpreises, wie zu erwarten stand, abgelehnt; die am 12. März stattfindende Generalversammlung wird also zu seiner Offerte ein kurzes Nein oder Ja sagen müssen. Entweder macht der Minister von seinem Rechte Gebrauch und übernimmt die Bahn auf Grund des Eisenbahngesetzes oder aber er überläßt sie ihrem Schicksal. Wie sich dieses aber gestalten würde, das dürfte dem Einsichtigen doch ziemlich klar sein. Wird erst einmal die Strecke Ostrowo-Öls fertiggestellt oder auch nur der Verkehr von Ostrowo über Krotoschin-Öls geleitet sein, so werden die jetzt der Breslau-Warschauer Eisenbahn noch von Ostrowo zugeführten Frachten zweifellos über die vorerwähnten Linien befördert werden; ähnlich wird es sich mit dem Personenverkehr gestalten. Hat der Verkehr auf der Breslau-Warschauer Eisenbahn doch bereits im Vorjahre so nachgelassen, daß den Stammprioritäten nur eine Dividende von 3,25 % gezahlt werden konnte, so muß derselbe nach Eröffnung der russischen Strecke Kalisch-Sieradz mehr und mehr abnehmen. Die Breslau-Warschauer Eisenbahn hat ihre Haupteinnahmen aus dem Gänsetransport und der Sachsengängerei. Daß der Ausfall ein recht bedeutender sein wird, ist jedem, der die Verhältnisse kennt, klar. Eine Hoffnung, daß der sonst so lebhafte Holzverkehr wieder aufblühen würde, ist ausgeschlossen: Die drei Holzsägewerke in Wilhelmsbrück, die alljährlich gewaltige Mengen verfrachteten, stehen verödet außer Betrieb. Der Minister wird auf die Dauer dem Drängen der Anlieger nicht widerstehen können und der Breslau-Warschauer Eisenbahn nicht nur die hohen Ausnahmetarife kürzen, sondern sie auch anhalten müssen, die Ermäßigung für Rückfahrkarten einzuführen. So werden denn die Dividenden mit mathematischer Gewißheit von Jahr zu Jahr heruntergehen, und der Minister wird, wenn er mit dem Ankaufe noch warten will, die Bahn in wenigen Jahren zu einem Spottpreise kaufen können."

— **Spandauer Bahnhofsverhältnisse.** Die jüngst mit der Stadt Spandau aus Anlaß des Umbaues ihrer Bahnhofsanlagen geführten Unterhandlungen sind, wie wir in Nr 15 S. 220 d. Ztg. berichteten, ergebnislos geblieben. Eisenbahnseitig war beabsichtigt, einen neuen Rangierbahnhof zu bauen und die Bahnhofsanlagen auf dem sogen. Stresow (Stadtteil auf dem linken Havelufer) lediglich für den Fern- und Vorortverkehr weiter auszugestalten. Der „Berl. Akt." meldet in der Angelegenheit weiter folgendes: „In der mündlichen Verhandlung boten die städtischen Vertreter zu den Kosten des Vorortbahnhofs, die etwa fünf Viertel Millionen Mark betragen werden, einen Beitrag von 400 000 ℳ. und vertraten den Standpunkt, daß zu den Kosten der Beseitigung der Planübergänge der Straßen beizutragen für die Stadt überhaupt keine Veranlassung vorliege. Durch das Scheitern der Verhandlungen ist auch die Hoffnung auf die baldige Beseitigung der Planübergänge der städtischen Straßen hinfällig geworden. Es ist aber eine arge Übertreibung, wenn die Sachlage nun so dargestellt wird, als ob deswegen Unglücksfälle im Eisenbahn- und Straßenverkehr unausbleiblich und täglich Hunderte oder gar Tausende von Menschenleben gefährdet seien. Diese Straßenübergänge sind zweifellos für den Eisenbahn- wie für den Straßenverkehr lästig und unbequem und ihre Beseitigung deshalb sehr erwünscht, aber eine unmittelbare Gefahr stellen sie bei den getroffenen Einrichtungen und Vorsichtsmaßregeln in Spandau weder für den Eisenbahn- noch für den Straßenverkehr dar."

— **Voraussichtliche Kohlenförderung und Absatzverhältnisse der westlichen Bergbaubezirke.** Bei der Eisenbahndirektion zu Essen hat am 19. d. M. die alljährliche Beratung zwischen Vertretern der Königlichen Oberbergämter zu Bonn und Dortmund, der Königlichen Bergwerksdirektion zu Saarbrücken, des Bergbaulichen Vereins für das Ruhrrevier und den Aachener Bezirk, des Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats, des Westfälischen Kokssyndikats und des Braunkohlen-Brikettvereins sowie der Rheinisch-westfälischen Staatseisenbahndirektionen und der Kaiserlichen Generaldirektion zu Straßburg über die voraussichtliche Entwicklung der diesjährigen Förder- und Absatzverhältnisse für Steinkohlen, Koks und Briketts in den Bezirken der Oberbergämter zu Bonn und Dortmund behufs Abmessung des erforderlichen Bedarfs an offenen Güterwagen stattgefunden. Aus den von der Eisenbahndirektion Essen vorgelegten Nachweisungen ergibt sich, daß die gesamte Steinkohlenförderung im Bezirk des Oberbergamts Dortmund (Ruhrbezirk und Osnabrücker Bezirk), einschließlich der dem Bezirk des Oberbergamts Bonn angehörenden Zeche Rheinpreußen bei Homberg a. Rhein, im Jahre 1902 = 58 844 186 t betragen hat, mithin gegen die Förderung von 59 196 429 t des Jahres 1901 um 352 243 t oder 0,6 % zurückblieb. Der Eisenbahnabsatz für Steinkohlen, Koks und Briketts der an die Linien der Staatsbahnen angeschlossenen Zechen ist von 48 441 664 t im Jahre 1901 auf 48 207 960 t oder um 0,5 % zurückgegangen, der Kohlenabsatz allein von 8 466 600 t im Jahre 1901 auf 8 150 220 in 1902, also um 316 380 t oder 3,7 %. Die Steinkohlenförderung im Oberbergamtsbezirk Bonn (ausschließlich der Zeche Rheinpreußen) hat im Jahre 1901 11 414 134 t betragen, im Jahre 1902 = 11 623 341 t; sie weist demnach für 1902 eine Steigerung um 209 207 t oder 1,8 % auf. Von der Förderung des Jahres 1902 entfallen auf den Saarbezirk 9 570 955 t, des Indebezirks 238 632 t, des Wurmbezirks 1 813 754 t. Der Eisenbahnabsatz in den drei Bezirken zusammen stellte sich im Jahre 1902 auf 8 916 210 t, gegen 8 688 020 t im Jahre 1901, hat also eine Zunahme um 228 190 t = 2,6 % erfahren.

Die Braunkohlenförderung im linksrheinischen Braunkohlenbezirk hat im Jahre 1902 betragen 5 493 000 t, im Jahre 1901 aber 6 241 000 t, mithin im Jahre 1902: 748 000 t oder 12,0 % weniger, dagegen hat der Versand an Rohbraunkohle und Briketts zugenommen, und zwar ist er von 1 261 420 t im Jahre 1901 auf 1 606 670 t im Jahre 1902, also um 345 250 t = 27,4 % gestiegen. Der tatsächliche Verlauf der Kohlenförderung und der Absatzverhältnisse für Kohlen und Koks im verflossenen Jahre hat im allgemeinen den im Vorjahre getätigten Veranschlagungen entsprochen. Der Tiefpunkt der seit Mitte 1901 zu verzeichnenden Abwärtsbewegung des Versandes liegt in den Monaten Januar bis Mai 1902, von wo ab eine stetige Aufwärtsbewegung sich bemerkbar gemacht hat, die im Oktober ihren Gipfel erreichte. Der Versand der Monate September bis Dezember hat dann den der beiden Vorjahre überflügelt.

Auch in der bisher verflossenen Zeit des laufenden Jahres hat die Steigerung des Versandes angehalten. Die im Januar d. J. mit 18 005 Wagen zu je 10 t erreichte höchste Tagesgestellung hat die Gestellungsziffer des Januar aller Vorjahre hinter sich gelassen. Die Wagengestellung des verflossenen Jahres ist, obgleich in den Herbstmonaten zeitweise sehr hohe Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung gestellt waren, regelmäßig vor sich gegangen. Geringe Ausfälle haben nur am 25. und 31. Oktober sowie am 19., 20. und 23. Dezember 1902 sich gezeigt, an welchen Tagen im ganzen 1192 Wagen oder 0,02 % der Gesamtgestellung gefehlt haben. Die Ursachen des Wagenmangels sind auf die damaligen ungünstigen Witterungsverhältnisse, auf die Unterbrechung der Schiffahrt und die infolgedessen in den Seehafenstationen eingetretenen Verkehrsstockungen, welche den Wagenumlauf ungünstig beeinflußten, zurückzuführen. Der vorhandene Wagenbestand hat sich als ausreichend erwiesen.

Bezüglich der Aussichten für die Entwicklung der Absatzverhältnisse im laufenden Jahre vertrat die erwähnte Essener Versammlung übereinstimmend die Ansicht, daß die absteigende Bewegung ihren Endpunkt erreicht habe und mit Rücksicht auf die sich bemerkbar machende Besserung im einheimischen Erwerbsleben, insbesondere mit Rücksicht auf die gegenwärtige lebhafte Beschäftigung des Eisengroßgewerbes für das laufende Jahr wieder eine Steigerung des Absatzes für Kohlen, namentlich aber für Koks bevorstehe. Diese Steigerung wurde für den Ruhrbezirk für Kohlen auf 5 %, für Koks auf 9,5 %, für Steinkohlenbriketts auf 7 bis 8 %, für den Saarbezirk auf 2 bis 3 %, für den Inde- und Wurmbezirk auf 3 % und endlich für den Brikettabsatz des linksrheinischen Braunkohlenbezirks auf 37 % gegenüber den betreffenden Ziffern des Jahres 1902 veranschlagt. Demgegenüber steht eine Vermehrung der offenen Güterwagen im Bereich des Staatsbahnwagenverbandes in der Stückzahl um 2,8 % und im Ladegewicht von 3,2 % in Aussicht. Im Bestande an Kokswagen tritt eine Vermehrung nicht ein, wogegen angesichts der voraussichtlichen Steigerung der Kokssendungen, insbesondere nach dem Minettegebiet, von den Vertretern der Kokshersteller Bedenken geltend gemacht wurden. Demgegenüber wurde von den Vertretern der Eisenbahnverwaltung betont, daß Kokswagen in ausreichender Zahl vorhanden und Schwierigkeiten in der Befriedigung der Anforderungen nicht zu befürchten seien, wenn die Zechen es sich angelegen sein ließen, die Kokswagen nicht ohne Not mit Kohlen zu beladen.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatsbahnen.** Im Monat Januar d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5863 (5807) km befördert worden 1 821 719 (1 818 671) Personen und 1 381 858 (1 289 793) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 2 476 198 (2 456 756) ℳ., aus dem Güterverkehr 7 611 693 (7 167 403) ℳ., aus dem Gepäckverkehr 198 948 (185 795) ℳ. und aus dem Tiertransport 256 161 (228 964) ℳ., zusammen 10 543 000 ℳ. gegen 10 038 918 ℳ. im gleichen Monat des Vorjahres.

— **Motorwagenverbindung in Sachsen.** Dem Zivilingenieur Schiemann ist vom sächsischen Ministerium bekanntlich vor

einigen Jahren die Konzession zur Einrichtung des Motorwagenbetriebes (ohne Gleis) vom Bahnhof Königstein i/S. durch das Bielatal bis Hermsdorf-Rosenthal verliehen worden. Bisher waren aber nur Motorwagen für den Personenverkehr bis Schweizermühle im Verkehr. Das Unternehmen ist jetzt soweit gediehen, daß voraussichtlich Mitte dieses Jahres mit dem Betrieb begonnen werden kann. Die 12 km lange und in Anbetracht ihrer Gleislosigkeit mit dem nicht ganz zutreffenden Namen „Bielatal-Motorbahn" bezeichnete Verkehrsverbindung soll zunächst nur der Güterbeförderung zwischen Bahnhof Königstein und den im Bielatale gelegenen Ortschaften dienen. Die Betriebskraft wird durch Oberleitung zugeführt.

— **Stellungnahme gegen Tarifermäßigungen.** Die Handelskammer zu Heilbronn beschloß, gegen ein an die verbündeten Regierungen gerichtetes Gesuch, welches bezweckte, daß in den deutschen Eisenbahntarifen die Frachtsätze für Zuckerrüben, Schnitzel und Melasse sowie für Roh- und Kristallzucker tunlichst ermäßigt werden, entschieden Stellung zu nehmen, da eine solche Ermäßigung gegen das Interesse der Zuckerindustrie und des Zuckerhandels in Süddeutschland verstoße.

— **Württembergisches Gesetz betr. Unfallfürsorge für Beamte.** Das Amtsblatt der Württembergischen Verkehrsanstalten veröffentlicht das Gesetz vom 23. Dezember 1902 über die Unfallfürsorge für Beamte, durch welches das bisher gültige Gesetz vom 23. Mai 1890, betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen, außer Kraft gesetzt wird. Das neue Gesetz berücksichtigt die durch das Reichsgesetz vom 18. Juni 1901, betreffend Unfallfürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes erforderlich gewordenen Änderungen, indem es die durch letzteres Gesetz für Reichsbeamte usw. und deren Hinterbliebenen eingeführten Erweiterungen der Unfallfürsorge auch den württembergischen Beamten in gleicher Weise zuwendet, wie solche für Preußen durch das Gesetz vom 2. Juni 1902 in Wirksamkeit gesetzt wurden.

— **Von der Kundmachung 11 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes** über die im Eisenbahnverkehr zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften ist nunmehr der II. Teil in vierter Ausgabe erschienen, welcher die im Verkehr nach dem Reichsauslande zu beachtenden Vorschriften enthält. Dadurch wird die im September 1895 erschienene dritte Ausgabe dieser Vorschriften mit den zu ihr veröffentlichten Nachträgen 1 bis 8 außer Kraft gesetzt. Der Inhalt dieser Nachträge ist jetzt in den Wortlaut der Kundmachung eingeschaltet. Unter die in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Staaten, für welche die Zusammenstellung besondere Vorschriften enthält, ist nunmehr auch Bulgarien und die Türkei aufgenommen. Wie die früheren Ausgaben, so trägt auch die neue den Vermerk, daß sie lediglich für den Dienstgebrauch bestimmt ist und für Vollständigkeit und Richtigkeit keine Gewähr leistet.

— **Großherzoglich hessischer Geheimer Oberbaurat Gustav Mayer**, vortragender Rat in der Eisenbahnabteilung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ist am 17. d. M. verstorben. Der Reichs- u. Staatsanzeiger widmet ihm einen warmen Nachruf, in dem es heißt: Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft verliert in dem Dahingeschiedenen einen außerordentlich tüchtigen technischen Beamten, der sich durch unermüdliche Pflichttreue und reiches Wissen ausgezeichnet hat. Am 21. Februar 1851 in Göppingen in Württemberg geboren, widmete er sich nach Ablegung der Baumeisterprüfung von 1877 bis 1888 dem württembergischen Staatsdienst. Am 1. Juni 1888 trat er als Kaiserlicher Eisenbahnbaumeister in den Dienst der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Von hier wurde er am 1. April 1892 von der Großherzoglich hessischen Regierung als Oberbaurat und vortragender Rat in ihre Dienste genommen und in dem Großherzoglichen Ministerium der Finanzen beschäftigt. Im Jahre 1897 zum Geheimen Oberbaurat ernannt, trat er am 1. Juli 1901 als Großherzoglich hessischer vortragender Rat in die Zentralstelle der Gemeinschaftsverwaltung über, in der er bis zu seinem Ableben tätig gewesen ist. Durch sein stets sachliches und entgegenkommendes Verhalten hat er es verstanden, den an der Verwaltung des gemeinsamen Eisenbahnbesitzes beteiligten Interessen beider Staaten in gleicher Weise gerecht zu werden. Sein allzufrühes Hinscheiden wird auch von der preußischen Regierung lebhaft bedauert. Im Kreise seiner Berufsgenossen hat er sich durch seine Herzensgüte und die Lauterkeit seines Charakters ein bleibendes Andenken gesichert.

Österreich.

— **Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordnetenhauses erinnerte ein dem Polenklub angehörender Abgeordneter den Obmann des Eisenbahnausschusses daran, daß sein Antrag betreffend die Verstaatlichung der Nordbahn am 4. November 1901 dem Eisenbahnausschusse zugewiesen wurde, daß aber seit dieser Zeit mehr als 14 Monate verstrichen sind, ohne daß der Antrag in Verhandlung gezogen wurde. Die Frage sei zu wichtig, um vielleicht durch vertrauliche Mitteilungen von der Tagesordnung abgesetzt werden zu können. Der betreffende Abgeordnete richtete daher an den Obmann des Eisenbahnausschusses die Frage, ob und wann er gedenke, den fraglichen Antrag auf die Tagesordnung einer Sitzung des Ausschusses zu setzen. Der Obmann des Eisenbahnausschusses beantwortete diese Anfrage dahin, daß von einem Totschweigen des Antrages nicht die Rede sein könne. Der Antrag sei kurz nach seiner Zuweisung an den Eisenbahnausschuß in einem Unterausschuß zur Verhandlung gelangt. Vom dem letzteren liege ein Bericht vor, der bisher infolge der Schwierigkeiten, die den Verhandlungen des Hauses im allgemeinen entgegenstanden, nicht zur Erledigung gelangen konnte. Auf die Tagesordnung der für den 26. d. M. einberufenen Sitzung des Eisenbahnausschusses sei neben anderen die Eisenbahnverstaatlichung betreffenden Fragen auch die Frage der Verstaatlichung der Nordbahn auf Grund des erwähnten Berichtes gestellt worden.

— **Verstaatlichung der Südbahn im Staatseisenbahnrat.** Der vom Staatseisenbahnrat in der Frühjahrssitzung 1902 bestellte ständige Ausschuß, der über die Verstaatlichung der Südbahn Bericht und Antrag zu erstatten beauftragt war, hat sich dafür entschieden, den für den Januar bereits in Aussicht genommenen Zusammentritt des Ausschusses zur Beratung der Verstaatlichung zu vertagen, da die Regierung den Abschluß der im Gange befindlichen sogen. Sanierungsaktion der Südbahn abwarten will, ehe sie an den Arbeiten des Ausschusses sich beteiligt.

— **Bilanz der Südbahn.** Es kann angenommen werden, daß sich für das Jahr 1902 gegen 1901 eine wesentliche Verbesserung der Bilanz der Südbahn ergeben werde. Trotz abermals gestiegenem Zinsenerfordernis infolge der Investitionen wird der Gebarungsabgang nur ein verhältnismäßig geringer sein. Während im Jahre 1901 der Fehlbetrag 3 366 000 Kr. betrug, dürfte er diesmal nur etwa den dritten Teil dieser Summe ausmachen. Wenn es gelingt, bis zur ordentlichen Generalversammlung das Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern durchzuführen, würde sich die Bilanz allerdings wesentlich günstiger darstellen. In diesem Falle würde das Tilgungserfordernis für die 3 prozentigen Obligationen statt mit 12 686 000 Fr. nur mit 1 000 000 Fr. in die Bilanz einzustellen sein, und die Südbahn würde 11 686 000 Fr. ersparen. Aus dieser Summe würde sie die Gebarungsabgänge der Jahre 1901 und 1902 decken und den Rest zur Bestreitung der Kosten der im Jahre 1902 vorgenommenen Investitionen verwenden können.

— **Süd-norddeutsche Verbindungsbahn.** Am 18. d. M. hat eine Sitzung des Verwaltungsrats stattgefunden, um das Übereinkommen, welches zwischen der Regierung und den Vertretern der Bahn abgeschlossen wurde, zu genehmigen. Die Vereinbarungen betreffen die vorläufige Beschaffung einer Summe von 7 000 000 Kr. durch eine schwebende Schuld. Dieser Betrag soll zur Beschaffung neuer Fahrbetriebsmittel sowie zur Erweiterung und Ausgestaltung des Reichenberger Bahnhofs verwendet werden.

— **Konzessionen für Lokalbahnen.** Das Reichsgesetzblatt verlautbart die Konzessionsurkunden für die Lokalbahn von Zwickau nach Gabel und für die Lokalbahn von Nixdorf bis zur Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel. Beide Konzessionen werden der Böhmischen Nordbahn verliehen.

— **Eine Bahn zum Dachstein.** Das Eisenbahnministerium hat einem Unternehmer die Bewilligung erteilt, technische Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Gröbming, vielleicht von Öblarn oder von Nieder-Öblarn auf den Stoderzinken mit einer allfälligen Fortsetzung bis zum Dachstein vornehmen zu dürfen. Der 2047 m hohe Stoderzinken, ein beliebter Aussichtsberg, wird von Gröbming in 4½ Stunden bestiegen. Man genießt von der Höhe einen großartigen Blick auf die Dachsteingruppe, das Tote Gebirge, die Ennstaler Alpen und auf die niederen und hohen Tauern.

— **Die Sulmbahn.** Eine Abordnung von Vertretern von Mittelsteiermark aus dem Gebiete der zu erbauenden Sulmbahn sprach in Angelegenheit dieses Bahnbaues beim Eisenbahn-

minister vor, um dessen Förderung zu erbitten. Der Eisenbahnminister wies darauf hin, daß mit den Vertretern der Südbahn und der Graz-Köflacher Bahn demnächst Verhandlungen gepflogen werden sollen, und sprach die Hoffnung aus, daß die Schwierigkeiten, welche von den beiden Gesellschaften dem Bau der Sulmbahn gemacht werden, zu beseitigen sein werden.

— **Nesselsdorfer Wagenfabrik.** Dieser Tage wurde die ordentliche Generalversammlung der Nesselsdorfer Wagenfabrik abgehalten. Nach dem für das Geschäftsjahr 1901/02 erstatteten Berichte hat der andauernde Stillstand auf wirtschaftlichem Gebiet im abgelaufenen Jahre nicht nur das gesellschaftliche Unternehmen, sondern alle Fabriken, welche sich mit der Erzeugung von Eisenbahnwagen beschäftigen, stark in Mitleidenschaft gezogen. Zu den allgemeinen wirtschaftlich und politisch bestehenden trüben Verhältnissen komme in Österreich noch die seit Jahren andauernde Unsicherheit über das künftige Schicksal der hervorragendsten, noch nicht im Staatseigentum stehenden Eisenbahnen, deren Verstaatlichung fortwährend auf der Tagesordnung stehe, aber nicht zur Entscheidung gelange. Die natürliche Folge dieses Zustandes sei, daß sogar dort, wo der Verkehr die Neuanschaffung von Fahrbetriebsmitteln als gerechtfertigt erscheinen ließe, eine Zurückhaltung beobachtet werde, welche eine tiefgreifende Schädigung der Wagenbauindustrie nach sich ziehe. Obschon die Staatsverwaltung bestrebt war, dem Arbeitsbedürfnis einigermaßen entgegenzukommen, blieb der Gesamtumsatz aller Wagenfabriken hinter dem früheren Jahresdurchschnitt soweit zurück, daß alle diese Unternehmungen und so auch die Gesellschaft zu starker Herabminderung der Zahl ihrer Arbeiter gezwungen waren und auch für die verbliebenen die Arbeitszeit herabsetzen mußten. Im allgemeinen könne der Verwaltungsrat erklären, daß er infolge der bisher durchgeführten inneren Ausgestaltung des gesellschaftlichen Unternehmens der nächsten Zukunft zwar ohne große Hoffnung, aber auch nicht mit großen Befürchtungen entgegensehe. Der Reingewinn beträgt einschließlich des Gewinnvortrages 574 738 Kr. Es wurde beschlossen, an die Aktionäre eine Dividende von 40 Kr. für die Aktie, sohin für 7500 Aktien den Betrag von 300 000 Kr. zur Verteilung zu bringen und den nach Berücksichtigung der Gewinnanteile verbleibenden Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

Übrige europäische Länder.

— **Volksbibliotheken auf dänischen Eisenbahnen.** Die dänische Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt der Frkf. Ztg. zufolge die Wagen III. Klasse mit nützlichen und belehrenden Büchern zu versehen, die unentgeltlich zur Verfügung der Reisenden stehen sollen. In Schweden hat sich auf mehreren Eisenbahnlinien eine ähnliche Sitte schon lange eingebürgert. Dort werden nicht nur belehrende Bücher, sondern auch poetische Werke, wie die Frithjofssage usw., zur Verfügung der Reisenden III. Klasse gestellt. Auch werden die Bücher häufig erneuert.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** hatten im neuen Jahr eine langsam steigende Richtung. Fünf von den großen Privatbahngesellschaften und die Staatsbahn ergaben kilometrisch 0,77 bis 2,77 % mehr als im gleichen Vorjahrsmonat; nur die Ostbahn hat eine kilometrische Mindereinnahme von 1,86 %.

— **Die Selbstkosten des Personenverkehrs.** Die „Revue générale des chemins de fer“ enthält eine kurze Wiedergabe des von uns in Nr 92 Jahrg. 1902 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatzes über „Die Selbstkosten des Personenverkehrs“ und knüpft daran zum Schluß folgende Bemerkungen: „Obwohl die Grundlagen der Berechnung sehr anfechtbare sind (eine nähere Begründung ist hierfür nicht gegeben. D. Schriftl.), so glauben wir doch unsererseits, daß der daraus gezogene Schluß ein handgreiflich richtiger ist und sich nicht nur auf Württemberg, sondern auf viele andere Länder und besonders auf Frankreich anwenden läßt. Im besonderen hat die Nordbahngesellschaft in ihrem letzten Bericht an die Generalversammlung der Aktienbesitzer hervorgehoben, daß die Einnahme aus dem Personenverkehr nur 2,35 Fr. auf das Zugkilometer betrage, während der durchschnittliche Selbstkostenpreis des Zugkilometers (Personen- und Güterverkehr ungetrennt) sich auf 2,343 Fr. beliefe, wobei die Lasten des Anlagekapitals nicht eingerechnet seien.“

— **Die Militärpflicht für die Beamten der französischen Lokalbahnen.** In Frankreich ist man auf den Gedanken gekommen, die Beamten der französischen Lokalbahnen, die bis jetzt in Friedenszeiten unabkömmlich waren, Einberufungen zu militärischen Übungen von 28 und 13 Tagen zu unterwerfen. Diese die kleinen Gesellschaften sehr schwer belastende Maßregel hat erstere veranlaßt, bei ihren betreffenden Präfekten dieserhalb vorstellig zu werden und auf die Unsicherheit und die Störungen im Betriebe hinzuweisen, die entstehen würden, wenn die kleinen Gesellschaften, deren Personal schon aufs äußerste beschränkt sei, Ersatz für erfahrene Mechaniker, Zugführer, Bahnhofsvorstände usw. auf 15 Tage bis einen Monat schaffen müßten.

— **Bahnhofswirtschaften und Polizeistunde.** In Bern hat sich ein lebhafter Streit erhoben, weil die Polizeistunde auf die Bahnhofswirtschaften ausgedehnt ist. Die schweizerische Bundesbahnverwaltung beansprucht, die Bahnhofswirtschaften auch über die Polizeistunde offen zu halten, wenn die Betriebsbedürfnisse dies erfordern. Sie geht davon aus, daß ihre Wirtschaften Betriebseinrichtungen seien, auf welche die kantonalen polizeilichen Beschränkungen keine Anwendung finden könnten. Die Berner Presse und öffentliche Meinung billigt vorwiegend diesen Standpunkt und tadelt die spießbürgerliche frühe Schließung bei einem so großen internationalen Bahnhof wie Bern. Man beruft sich u. a. auch auf ein vom Oberlandesgericht Frankfurt a/M. gefälltes Urteil, wonach sogar Automaten nicht unter den Begriff von Verkaufsstellen im Sinne des § 41 der deutschen Gewerbeordnung fallen, sondern gemäß § 6 die Eigenschaft eines Eisenbahnunternehmens haben und demgemäß nicht unter das Gesetz betreffend die Sonntagsruhe fallen. Diesem s. Z. auch vom Oberlandesgericht Cöln eingenommenen Standpunkte steht u. a. aber auch eine Entscheidung des Oberlandesgerichts in Jena entgegen (vergl. Nr 94 S. 1433 Jahrg. 1902 d. Ztg.).

— **Schweizerischer Eisenbahnfahrplan.** Die üblichen Beratungen beim Eisenbahndepartement des Bundesrats zur Feststellung der diesjährigen Sommerfahrpläne finden in den letzten vier Tagen des Februar statt.

— **Betriebsergebnisse der schweizerischen Eisenbahnen.** Die Überschüsse der Bundesbahnen im Monat Januar betrugen 1 408 170 Fr. gegen 1 385 165 Fr. im Januar 1902. Die Einnahmen der Gotthardbahn betrugen im Januar 1 385 000 Fr., d. i. mehr 122 000 Fr., der Überschuß der Jura-Simplonbahn im Januar beziffert sich auf 886 000 Fr. (+ 96 350 Fr.).

— **Die Betriebsergebnisse der italienischen Eisenbahnen im Jahre 1900** sind im Januarheft des Archivs f. Eisenbahnw. durch den Geheimen Baurat Claus nach dem im Sommer 1902 erschienenen amtlichen Bericht zu einer übersichtlichen Darstellung zusammengefaßt, der wir folgende Angaben entnehmen. Die Betriebslänge aller Bahnen betrug am Jahresschlusse 15 884 (15 815) km. Neu eröffnet wurden im Laufe des Jahres vier Strecken von zusammen 64 km Betriebslänge. Der über diese Zahl hinausgehende Unterschied gegenüber dem Vorjahre ist durch die Berichtigung von Längenangaben entstanden. Auf 100 qkm italienischen Gebiets entfiel eine Bahnlänge von 5,50 (5,50) km, auf je 10 000 Einwohner kam eine Bahnlänge von 4,82 (4,96) km. Von der gesamten Bahnlänge waren 1812 km zweigleisig, auf 16 031 km Gleis lagen Stahl- und auf 1252 km Eisenschienen. Der Staat ist bei dem überwiegenden Teil der Bahnen Eigentümer oder wenigstens Miteigentümer, jedoch ist der Betrieb aller wichtigeren Linien an die drei großen Gesellschaften verpachtet, von denen die Mittelmeergesellschaft 5681 (5675), die Adriatische Gesellschaft 5634 (5625) und die Sizilianische Gesellschaft 1079 (1079) km in Verwaltung hatte. Außerdem verwaltete die „Königliche Gesellschaft der sardinischen Bahnen“ auf der Insel Sardinien ein Netz von 419 (418) km Vollspurbahnen. Außerdem bestehen noch 46 kleinere Bahnverwaltungen, von deren Strecken 1211 (1211) km schmalspurig sind. Das in den Bahnen steckende gesamte Anlagekapital betrug 5 381 147 053 (5 164 380 735) L. Die erhebliche Steigerung gegen das Vorjahr im Betrage von 216 766 318 L. beruht darauf, daß dieser bereits früher zu Neu- und Ergänzungsbauten verwendete Betrag erst jetzt dem Anlagekapital zugerechnet worden ist. Der Bestand der Betriebsmittel betrug 3067 (2983) Lokomotiven oder 0,193 (0,189) auf 1 km, 8697 (8554) Personenwagen oder 0,548 (0,541) auf 1 km und 54 365 (52 949) Gepäck- und Güterwagen oder 3,423 (3,348) auf 1 km. Es ist also gegen das Vorjahr eine nicht unbeträchtliche Erhöhung der Fahrmittel eingetreten. Geleistet wurden von Personen-, gemischten und Güterzügen 74 384 363 (72 355 265) Zugkm, also rund 2 000 000 mehr als im Vorjahre. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 59 695 420 (57 914 709); davon fuhren in I. Klasse 1 994 702 (1 961 011), in II. Klasse 12 905 654 (12 561 419), in III. Klasse 44 732 918 (43 328 322) und in IV. Klasse 62 146 (63 957). Von den Reisenden wurden insgesamt 2 629 040 622 (2 459 074 785) km zurückgelegt. Die von einem Reisenden durchschnittlich durchfahrene Strecke betrug also 44 (42) km und von den in den Zügen mitgeführten Sitzplätzen wurden durchschnittlich 22,12 (21,98) % benutzt. Die durch-

schnittliche Einnahme für 1 Personenkm betrug 4,07 (4,11) Centesimi. — Im Güterverkehr betrug die Zahl der Eilgutsendungen 10 593 080*), das Gewicht der Sendungen in vollen Wagenladungen und der als solche tarifierten Eilgüter betrug 36 046 t, die mit diesen geleisteten Tonnenkilometer 3 508 118. Bei dem mit Beschleunigung beförderten Frachtgut betrug die Zahl der Sendungen 295 379, das Gewicht der Sendungen in vollen Wagenladungen 699 694 t und die Zahl der mit diesen letzteren geleisteten Tonnenkilometer 137 806 338. Beim gewöhnlichen Frachtgut betrug die Zahl der Sendungen 10 122 844, das Gewicht der in ganzen Wagenladungen aufgegebenen und als solche tarifierten Güter 17 260 591 t und die Zahl der mit diesen letzteren geleisteten Tonnenkilometer 1 985 176 215. — Die Gesamteinnahme betrug 312 311 833 (300 399 380) L. und es entfiel also auf 1 km Betriebslänge eine Einnahme von 19 708 (18 990) L. Von der Einnahme entstammten aus dem Personenverkehr 123 490 968 (112 882 545), aus dem Eilgutverkehr 23 353 239 (22 769 834), aus dem beschleunigten Frachtverkehr 13 210 503 (15 997 639), aus dem gewöhnlichen Frachtverkehr 150 075 403 (146 424 960), aus sonstigen Quellen 2 181 720 (2 324 402) L. Die Ausgaben betrugen 239 516 399 (216 847 918) oder auf je 1 km Betriebslänge 15 114 (13 708) L. Davon kamen auf die allgemeine Verwaltung 23 072 841 (22 077 302), auf Bahnunterhaltung und Bewachung 48 286 072 (45 486 006), auf Verkehrsdienst 99 053 347 (83 973 730), auf Zugförderungsdienst 68 750 338 (64 992 204) und auf sonstige Ausgaben 353 801 (318 676) L. — Der Überschuß der Einnahme über die Ausgabe betrug 72 795 434 (83 551 462) L., der Betriebskoeffizient, der im Vorjahre rd 71 % betragen hatte, erhöhte sich also auf rd 75 %. — Der Anteil des Staates an der Roheinnahme der drei großen Netze betrug 73 108 787 (70 370 224) Lire, erhöhte sich also gegen das Vorjahr um nahezu 3 000 000 L. Außerdem bezog der Staat von den Bahnen an Abgaben und vertragsmäßigen Leistungen 52 131 282 (49 261 615) L., sodaß sich die Gesamteinnahme des Staates auf 125 240 069 (120 011 839) L. stellte. Dagegen hatte der Staat an Unterstützungen für Eisenbahnkonzessionäre und anderen Vergütungen den Bahnverwaltungen Zuschüsse zu leisten in Höhe von 132 389 770 (131 523 050) L. Er erlitt also eine bare Einbuße von 7 149 701 (11 511 211) L., abgesehen davon, daß er für das in den Bahnen steckende Staatskapital von 5 Milliarden Lire keine Verzinsung erhielt. — Demgegenüber stellte sich die Roheinnahme, welche die Privatindustrie aus dem Betriebe der Bahnen erzielte, auf 312 651 426 (306 277 176) L., während die für ihre Rechnungen zu leistenden Ausgaben im ganzen 243 479 591 (220 811 110) L. betrugen. Der ihr zufallende Nutzen bezifferte sich mithin auf 69 171 835 (85 466 066) L. und ist also gegen das Vorjahr um rund 16 000 000 L. zurückgegangen.

— **Der neue königliche Hofzug der englischen Nordwestbahn.** Die Nordwestbahn hat Mitte Dezember 1902 einen neuen Hofzug in Dienst gestellt, über den die Fachpresse Mitteilungen bringt. Da die Bahngesellschaft gern den Vorrang unter den englischen Bahnen für sich beansprucht und mit einigem Recht auch beanspruchen darf, so sind die Lobsprüche verständlich, die die Presse diesem Zug spendet, indem sie ausführt, daß er jedenfalls das schönste Beispiel einer Beförderungsgelegenheit für verschwenderisches Reisen auf Eisenbahnen biete, das England bisher aufweisen könne. Der Zug führt sieben Wagen, außer den beiden Salonwagen für den König und die Königin sowie die Prinzessin Viktoria noch drei weitere Salonwagen für das Gefolge und zwei Gepäckwagen; er hat bei 210 t Gewicht eine Gesamtlänge von rund 125 m, wovon auf jeden Salonwagen 21,2 m, zwischen den Puffern gemessen, entfallen. Der Wagenkörper wird von je zwei dreiachsigen Drehgestellen getragen. Im Äußeren zeigen sich die Wagen in der bekannten Farbe der Nordwestbahn — weiß mit schokoladenfarbiger Einfassung. Die weißen Flächen sind mit dem königlichen Wappen und mit Ordensbildern geschmückt.

Besonderes Interesse beanspruchen die beiden königlichen Wagen teils durch ihre sehr geschmackvolle Ausstattung, teils durch die Vollkommenheit ihrer Beleuchtungs-, Heizungs- und Lüftungseinrichtungen, die, wie kaum besonderer Erwähnung bedarf, durchweg elektrisch sind. Der Wagen des Königs enthält außer dem Wohn- und Arbeitsraum ein Raucherabteil, ferner einen Schlafraum, der für Tagesfahrten ebenfalls in einen Wohnraum umgewandelt werden kann, und einen Ankleideraum. Das Raucherabteil hat eine paneelartige Wandvertäfelung aus Mahagoni mit Einlagen aus Rosen- und Atlasholz, mit deren Tönung das Grün der ledernen Stuhlpolsterung, der Gardinen, Teppiche usw. in freundlicher Weise zusammenwirkt. Um unruhiges Lichterspiel zu vermeiden, ist von einer Vergoldung der Metallteile abgesehen. Der Wohnraum hat die Ausstattung des sogen. Kolonialstils erhalten und ist im übrigen in Schmelzmanier behandelt. Die Möbel sind aus Atlasholz mit Elfenbeineinlagen, für Bezüge und Stoffe ist ein helleres Grün gewählt. Durch ungewöhnlich große Fenster ist für reichliche Lichtzuführung gesorgt. Schlaf- und Ankleideabteil sind ebenfalls in weißem Schmelz durchgeführt, silberplattierte Beschläge und hellgrüne Möbelbezüge passen zu der übrigen Ausrüstung. Der Wagen der Königin ist ähnlich ausgestattet wie der des Königs. Alle Räume, Wohn-, Schlaf- und Ankleideraum sind wieder in weißer Schmelzmanier durchgeführt. Überall herrscht blaue Farbenstimmung vor, die durch leichte Brokate und blassen Nelkenton der elektrischen Beleuchtung angepaßt ist, wie denn nicht allein die Farben zu einander sorgfältig abgestimmt, sondern gleichzeitig so ausgewählt sind, daß ihre Gesamtwirkung auch bei der elektrischen Beleuchtung eine durchaus harmonische bleibt. Bezüglich der sonstigen Raumanordnung der beiden königlichen Wagen ist noch zu bemerken, daß durch nischenartige Ausbauten für bequeme Aussicht gesorgt ist. An den Enden der Wagen befinden sich kleine elektrische Küchen, in denen außer warmen Getränken auch kleinere Mahlzeiten hergerichtet werden können.

Nach dem vorstehenden geschieht sowohl die Beleuchtung, Heizung und Lüftung, als auch der Küchenbetrieb elektrisch, mit Ausnahme allein der Aussichtsnischen, die Dampfheizung erhalten haben. Die Erzeugung der Elektrizität erfolgt gesondert für die Beleuchtung und Lüftung einerseits und für Koch- und Heizzwecke anderseits. Jeder Wagen ist mit zwei Dynamomaschinen ausgerüstet, die von den Achsen betrieben werden, und zwar hat hier das sich allenthalben mehr und mehr Bahn brechende System von Stone Anwendung gefunden. Die eine Maschine spendet den Strom für die Fülle des Lichtes der zu Gruppen vereinigten zahlreichen Deckenlampen und die tragbaren Tischlampen sowie die Lüftungsflügelräder, welch' letztere mit drei verschiedenen Umdrehungsgeschwindigkeiten betrieben werden können. Die andere Maschine, deren Spannung 50 Volt, ungefähr das Doppelte der ersteren, beträgt, versorgt die Küche und die Heizung. Koch- und Heizapparate werden durch Steckkontakte an die Leitungen angeschlossen. Auf geschmackvollem Sockel stehende Emailöfen in den Wohn- und Arbeitsräumen enthalten je 5 sehr lange im Kreise stehende Heizungsglühlampen, die durch einen Handgriff ein- und ausgeschaltet und auf einen beliebigen Wärmegrad geregelt werden können.

Die Salonwagen des Hofzuges sind in der bekannten Wagenbauanstalt der Nordwestbahn in Wolverton hergestellt. Die elektrische Einrichtung stimmt überein mit derjenigen des Hofzuges des Prinzen von Wales auf der kanadischen Überlandbahn.

— **Der Londoner Eisenbahn- und Straßenverkehr.** Der Frkf. Ztg. wird aus London Anfang dieses Monats gemeldet, daß dort eine königliche Kommission für Regelung des Londoner Eisenbahn- und Straßenverkehrs eingesetzt worden sei. Die genannte Zeitung knüpft hieran folgende Betrachtungen: „Der Londoner Verkehr ist eine Frage, die die Regierung allerdings schon seit Jahr und Tag auf ihrem Programm hat, und jeder Tag macht die Lösung der Frage dringender, aber der Entschluß der Regierung, dieser riesigen Aufgabe jetzt nahetreten zu wollen, kommt doch überraschend. Die Übelstände des Londoner Verkehrs sieht jeder, der einmal einen Blick in die überfüllten Straßen, Bahnhöfe und Eisenbahnzüge getan hat. Sie rühren zum Teil daher, daß London keineswegs als Riesenmetropole geplant, sondern allmählich zusammengewachsen ist aus einer Unzahl von Gemeinden, und daß daher die Straßen ihrer Breite und Richtung nach nur auf kleinen Ortsverkehr und nicht auf den Durchgangsverkehr einer Millionenbevölkerung berechnet sind. Es mag unglaublich erscheinen, aber es ist Tatsache, daß die west-östlichen Hauptverkehrsadern der City von London noch heute dieselben Straßen sind, die im Mittelalter schon bestanden. Der Riesenverkehr in diesen unzureichenden Straßen wird natürlich jetzt immer lebensgefährlicher und immer langsamer. Es ist zwar hin und wieder etwas für Verbreiterung und Verkürzung der Straßen geschehen. So 1847 mit der Herstellung von Newoxford Street und jetzt mit der Anlage der neuen Avenue vom Strand nach High Holborn. Aber das alles genügt noch nicht. London müßte in größtem Maßstabe, wie seinerzeit Paris, erweitert und verbessert werden. Dies kann natürlich nicht mit einem Male geschehen, aber was allmählich gemacht wird, sollte wenigstens nach einheitlichem großen Plan ausgeführt werden, und dieser Plan hat bisher gefehlt. Mit erweiterten Straßen allein ist dem Londoner Verkehr auch noch nicht geholfen. Man geht jetzt daran, unmittelbar unter gewissen sehr verkehrsreichen Straßen Trambahnen durchzuführen, für die auch auf der Fläche der breitesten Straßen kein Platz wäre. Das Trambahnnetz des nördlichen soll mit dem des südlichen London dadurch verbunden werden, daß unmittelbar unter dem Pflaster der neuen Avenue eine Trambahn durchgeführt wird. Außerdem wird es nötig werden, an gewissen verkehrsreichen Straßenkreuzungen Überbrückungen herzustellen. Alles dies verlangt einen einheitlichen Plan und eine einheitliche Behörde,

*) Die Angaben für den Güterverkehr können mit denen des Vorjahres nicht verglichen werden, da für die Statistik von 1900 eine neue Buchungsart zur Anwendung gekommen ist.

die bei Zeiten schon allen Projekten vorarbeitet und die Ausführung einander widerstreitender Bauten und Anlagen verhütet. Zum Londoner Verkehr gehören natürlich auch die Eisenbahnen, und zwar sowohl die alten und neuen unterirdischen Eisenbahnen Londons, wie auch die den Verkehr mit den weiterliegenden Vororten vermittelnden Fernbahnen. Der Übelstand, daß England keine oberste Eisenbahnbehörde hat und daß jede Eisenbahn, von denen etwa ein Dutzend in London münden, ein Aktienunternehmen ist, das nur an die eigenen Interessen denkt, macht sich immer mehr fühlbar. In den letzten Jahren sind immer mehr unterirdische elektrische Eisenbahnen in London geplant worden und es hat ein wahrer Kampf um Konzessionen stattgefunden, nachdem die ersten neuen Untergrundbahnen dieser Art sich technisch und wirtschaftlich bewährt haben. Das Netz von fertigen, im Bau begriffenen und geplanten elektrischen Untergrundbahnen Londons sieht schon etwas wirr aus und die Verwirrung wird nicht mehr zu beheben sein, wenn nicht auch hier eine Behörde System hinein bringt.

Diejenige Behörde, welcher die Regelung dieser ganzen Angelegenheit am nächsten liegen müßte, ist der Londoner Grafschaftsrat, der ohnehin schon die Straßenerweiterungen ausführt und dem ein großer Teil des Trambahnnetzes gehört. Aber der Grafschaftsrat ist in der neuen königlichen Kommission nur durch ein Mitglied vertreten, woraus man wiederum sieht, daß die Regierung dem fortschrittlichen Grafschaftsrat nicht gern durch Vergrößerung seiner Funktionen entgegenkommt. Außerdem sagt sich die Regierung, daß das Problem des Londoner Verkehrs weit über die Grenzen Londons hinausgreift und auch die großen Eisenbahngesellschaften stark in Mitleidenschaft zieht. Darum sind außer Ingenieuren und Finanzmännern auch einige Eisenbahndirektoren zu Mitgliedern der Kommission ernannt. Selbstverständlich kann diese nur auf Zeit gewählte Kommission sich lediglich mit den Grundlagen des außerordentlich vielseitigen Problems befassen. Wenn sie die Grundlagen und Umrisse bestimmt hat, wird sie die Schaffung einer besonderen dauernden Verkehrsbehörde für London der Regierung vorschlagen und alsdann wird die Regierung mit ihren bezüglichen Vorschlägen vor das Parlament treten müssen."

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahn auf Cypern.** Das englische Parlament hat, wie wir dem „Monitore delle str. ferr." entnehmen, 7 000 000 Fr. zur Wiederherstellung des Hafens von Famagusta und zum Bau einer Bahn gewährt, die diesen mit Nicosia und Morfu verbinden soll; außerdem soll eine Zweigbahn nach Larnaka angelegt werden. Die Hafenarbeiten, deren Ausgabe sich auf etwa 2 500 000 Fr. belaufen wird, sind bereits angefangen und werden im Laufe des Jahres 1904 beendet sein. Der Hafen erhält einen Hafendamm, an dem 8 bis 10 große Schiffe mit einer Länge von je 100 m und mehr anlegen können. Die Eisenbahn, die etwa 160 km lang werden soll, wird wahrscheinlich eine Spurweite von 75 cm erhalten. Man spricht davon, daß das Material für diese Bahn teilweise von der abzubrechenden schmalspurigen Eisenbahn von Port-Saïd nach Ismaïlia entnommen und diese durch eine vollspurige Bahn ersetzt werden soll.

— **Bagdadbahn.** Zwischen der türkischen Regierung und der Deutschen Bank ist über den Weiterbau der Anatolischen Bahn, wie die B. B.-Ztg. meldet, nunmehr eine Einigung erzielt worden. Die Aufbringung der Baumittel soll durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen erfolgen. Für die erste in Angriff zu nehmende Strecke Konia-Eregli ist zur Deckung der Baukosten eine Anleihe von 54 000 000 Fr. vorgesehen, die durch Einkünfte aus den Zehnten von Konia, Aleppo und Urfa garantiert werden. Gleichzeitig ist eine Übereinkunft wegen Umwandlung der sogenannten Fischereianleihe abgeschlossen worden. Die hierauf bezüglichen Beschlüsse des Ministerrats bedürfen noch der Genehmigung des Sultans.

— **Mandschurische Bahn.** Wie die Kölnische Zeitung aus Petersburg meldet, ist der Verkehr der regelmäßigen Schnellzüge zwischen den Stationen der Mandschurei und Dalnij seit dem 23. d. M. eröffnet. Die Vorarbeiten für die neue Zweiglinie der mandschurischen Bahn Kwantschöngtsu-Kirin begannen schon im Dezember 1902. Mit dem Bau der 108 km langen Strecke soll am Anfang des Frühjahrs angefangen werden. Die neue Bahn wird die Provinz Kirin, die Kornkammer der Mandschurei, mit Port Arthur und Dalnij verbinden.

— **Schantungbahn.** Am 10. Dezember 1902 wurde die Eisenbahnstrecke von Weihsien nach Tschanglohsien dem Verkehr übergeben. Die „Deutsch-asiatische Warte" veröffentlicht in ihrer Beilage Tsingtauer Verkehrszeitung den vom 10. Dezember 1902 ab gültigen Fahrplan der Strecke Tsingtau-Weihsien-Tschanglohsien. Die Züge verlassen danach Morgens 8 Uhr Tsingtau, sind um 3.27 in Weihsien und um 5 Uhr in Tschanglosien. In umgekehrter Richtung ist die Abfahrt von Tschanglosien Morgens 7.03, der Zug ist 8.21 in Weihsien und 3.46 in Tsingtau. Die Züge halten nach dem Fahrplan auf 28 Stationen, die Anfangs- und Endstationen eingeschlossen. Sie führen Wagen II., III. und IV. Klasse.

— **Kolonialbahnen.** Im „Tropenpflanzer", dem Organ des kolonialwirtschaftlichen Komitees, äußert sich Professor Warburg zur Verkehrsfrage wie folgt: „Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß das Tempo, das wir dank der übergroßen Vorsicht der maßgebenden Kreise und ihrer ausgesprochenen Furcht mit großen Forderungen an den Reichstag heranzutreten, in bezug auf diese grundlegenden Fragen einhalten, ein für die Entwicklung der Kolonien beklagenswert langsames ist. Die Erörterungen, welche Eisenbahnen zuerst notwendig sind, nehmen kein Ende, unterdessen verstreicht ein Jahr nach dem anderen — denn die Küstenbahn in Togo und die kleine Plantagenbahn nach Buea tragen nur ganz unbedeutend zur Eröffnung der Kolonien bei —, ohne daß überhaupt etwas Reelles geschieht; wäre nicht ein großer Notstand eingetreten, so hätten wir nicht einmal die südwestafrikanische Eisenbahn. Und doch ist es klar, daß die Eisenbahn in Togo nach der Gegend von Misahöhe, in Deutsch-Ostafrika nach dem Nyassa und in Kamerun mindestens eine Bahn zur Erschließung des Hinterlandes jedenfalls ebenso nötig, sicher auch noch weit mehr versprechend sind als die südwestafrikanische Bahn. Die Eisenbahn nach Misahöhe dürfte sich möglicherweise sogar schon in relativ kurzer Zeit verzinsen, und die Nyassabahn wird auch sicher bald einen bedeutenden Verkehr an sich reißen. Für die Kameruner Bahnen fehlen freilich noch die wirtschaftlichen Unterlagen, aber schon aus politischen und administrativen Gründen ist wenigstens eine derartige Bahn absolut notwendig."

— **Eisenbahngesetzgebung in Nordamerika.** In den Vereinigten Staaten von Nordamerika macht sich das Bestreben geltend, durch Gesetze die Aufsicht über das Tarifwesen der Eisenbahnen schärfer auszuüben. So beantragen, wie „Railroad Gaz." meldet, die Gouverneure von Westvirginia und Wisconsin in ihren amtlichen Berichten die Schaffung von Eisenbahnkommissionen, die die Befugnis haben sollen, das Tarifwesen zu beaufsichtigen. Der Gouverneur von Montana empfiehlt die Schaffung einer staatlichen Eisenbahnkommission und ein ähnlicher Antrag ist vom Staate Indiana zu erwarten. Gerade dieser Staat ist auf dem Gebiet der Agitation für die gesetzliche Regelung der Eisenbahnverhältnisse am meisten tätig; hier hat sich ein Ausschuß von Eisenbahnbeamten gebildet, der nur den Zweck hat, auf die Gesetzgebung ein aufmerksames Auge zu haben. Man beabsichtigt, gesetzliche Vorschriften einzuführen, die die Zahl der in einem Zuge laufenden Güterwagen einschränken und die Höhe des bei einem Personenzuge erforderlichen Personals bestimmen sollen, man fordert Sicherheitsvorrichtungen aller Art und staatliche Inspektoren. Ein anderer Gesetzentwurf schlägt vor, die Einrichtung von Eisenbahnunterstützungskassen zu regeln und die Beamten zu verhindern, daß sie ihre Gehälter verpfänden oder an Dritte abtreten.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Berichtigung.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Vom 1. Februar d. J. ab ist der zwischen den Stationen Pempowo und Kobylin der Strecke Lissa - Krotoschin gelegenen Haltestelle Czeluscin die Bezeichnung Deutschrode — nicht Deutschbrode, wie in Nr 9 d. Ztg. an dieser Stelle angegeben — beigelegt worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Station Inzersdorf (K. K. St. B.) der Linie Maxing-Kaiser-Ebersdorf wird am 1. März d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 63 vom 7. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 13. Februar d. J.).

Nr I 67 vom 18. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Anträge des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres auf Änderung der Festsetzungen im § 6 (1) der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 19. Februar d. J.).

Nr II 36 vom 14. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Verwendung von Schalengußrädern (abgesandt am 17. Februar d. J.).

Nr II 40 vom 16. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Überprüfung der in den technischen Vereinbarungen enthaltenen Bremsbestimmungen (abgesandt am 19. Februar d. J.).

Nr II 56 vom 13 Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen im Berichtsjahre 1900/01 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 20. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. österr. Staatsbahnen.

Die am 25. Januar l. J. in der Strecke „Nepolokoutz-Berbestie“ der Lokalbahn „Nepolokoutz-Wiznitz“ eingetretene Verkehrsunterbrechung wurde am 31. Januar l. J. behoben.

Wien, am 21. Februar 1903. (452)

2. Güterverkehr.

Die Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz und Maltsch Oderhafen werden am 25. Februar eröffnet.

Breslau, im Februar 1903. (453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Tierverkehr.

Vom 1. April d. J. ab werden die auf Seite 8 und 9 des Tarifs vom 1. November 1899 im „Abschnitt C. Tiere in Stallungswagen“ enthaltenen Bestimmungen mit Ausschluß des ersten Absatzes aufgehoben und durch die entsprechenden Bestimmungen des am erstgenannten Tage in Kraft tretenden neuen deutschen Eisenbahntiertarifs, Teil I ersetzt.

Essen, den 18. Februar 1903. (454)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 25. d. M. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Ausnahmesätze für den Versand von Eisenerz von Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets nach Station Georgsmarienhütte. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 20. Februar 1903. (455)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 1a für Grubenholz.

Der am 1. Januar 1903 im Versande von preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie der Reichsbahnen in Kraft getretene Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge gilt fortan auch im Versande von den Stationen Lyk und Prostken der Ostpreußischen Südbahn.

Essen, den 20. Februar 1903. (456)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Vom 1. März 1903 ab wird die Station Gera (Reuß) preuß. Staatsb. in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 20. Februar 1903. (457)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen=Kleinkarlbach und Sausenheim der am 1. März 1903 zur Eröffnung kommenden Strecke Grünstadt-Altleiningen der Pfälzischen Eisenbahnen werden vom gleichen Tage ab in das Heft 1 des Verbandsgütertarifs aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Verbandsstationen.

Straßburg, den 17. Februar 1903. (458)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnen- und südwestdeutscher Verkehr.

Die in den Tiertarifen, Teilen II für den Binnenverkehr und den südwestdeutschen Verbandsverkehr enthaltenen Bestimmungen über die Frachtberechnung für Rennpferde, Vollblutmutterpferde und Fohlen in Stallungswagen werden Ende März 1903 aufgehoben.

An ihrer Stelle werden durch den am 1. April 1903 in Kraft tretenden deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I neue Bestimmungen eingeführt, welche neben einer Frachtermäßigung für Weidetiere einige Frachterhöhungen für Zuchttiere und Rennpferde enthalten.

Straßburg, den 19. Februar 1903. (459)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Klassentarif Teil II, Heft Nr 3.)

Ab 10. März 1903 gelangen ab den Stationen Biebrich (Rheinbhf.), Griesheim a. Main und Höchst a/M. der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. direkte Frachtsätze für die Beförderung von Ammoniak, schwefelsaures, Guano, Knochenmehl und Superphosphat zur Verwendung als Düngemittel nach einer Anzahl tiroler Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. österr. Südbahngesellschaft zur Einführung. Die Frachtsätze gelten bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen zu 10000 kg oder bei Frachtzahlung für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief; über die Höhe derselben und die Anwendungsbedingungen erteilen die genannten Versandstationen nähere Auskunft.

Für die nach diesen Sätzen beförderten Sendungen werden keine weiteren Frachtrückvergütungen gewährt.

München, 19. Februar 1903. (460)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Klassentarif Teil II, Heft Nr 8 vom 1. Februar 1897.)

Die nachbenannten ab 15. September 1902 im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 15 für Holzstoff und Holzstoffpappe werden in Abteilung C mit Wirkung vom 1. Mai 1903 in folgender Weise erhöht:
von Hopfgarten nach Mülhausen Nord von 1,76 auf 1,95 ℳ,
von Hopfgarten nach Mülhausen=Wanne von 1,75 auf 1,94 ℳ
für 100 kg.

München, den 19. Februar 1903. (461)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Teil II, Hefte 4, 5 und 6 vom 1. Januar 1899.

Ab 15. März 1903 gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 5 für Wein etc. (Abteilung I, II und III) auch für „Weinmaische“.

München, den 19. Februar 1903. (462)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

In den Ausnahmetarif 1b für Holz des Tarifhefts 4 (Baden-Reichsbahn) wird für den Verkehr zwischen Wehr und Basel (Reichsbahn)/Basel=St. Johann ein besonderer Frachtsatz von 0,214 ℳ für 100 kg aufgenommen.

Die Kilometertariftabellen der Ausnahmetarife 1b und 5b finden für den Verkehr mit den Stationen Basel und Basel=St. Johann keine Anwendung.

Straßburg, den 18. Februar 1903. (463)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Württemb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

3. Heft. Pfälzisch-württ. Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1903 werden die an der vollspurigen Nebenbahn Grünstadt-Altleiningen gelegenen pfälz. Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen=Kleinkarlbach und Sausenheim in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.
Stuttgart, den 17. Februar 1903. (464)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-Österreich-ungarischer Kohlenverkehr.
Tarifheft I und II.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die im Tarifheft I enthaltenen Frachtsätze der Stationen Mánya und Verebély der Zsitvavölgyer Lokalbahn um je 10 Heller für 1000 kg erhöht.

Vom 1. April d. J. ab wird die Station Körös der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in das Tarifheft II neu aufgenommen. Der Frachtsatz der Schnitttafel II vom Schnittpunkte bis Körös beträgt 178 Heller für 100 kg.

Kattowitz, den 16. Februar 1903. (465)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. März d. J. werden die an der Neubaustrecke Grünstadt-Altleiningen der pfälzischen Eisenbahnen gelegenen Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim in den vorbezeichneten Verkehr — Tarifheft 2 — einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Februar 1903. (466)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Anhang zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Vereinfachte Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgüter.)

Vom 1. März d. J. ab treten besondere Tarifvorschriften für eine vereinfachte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern auf Eisenbahngüterkarte im gegenseitigen Verkehr der nachbezeichneten Stationen in Kraft:

Breslau Märk.-Freibg. Bhf., Breslau O/S. Bhf., Breslau Oderthorbhf., Brieg, Freiburg i/Schl., Glatz, Görlitz, Hirschberg i/Schl., Langenbielau, Lauban, Liegnitz, Neiße, Ober-Langenbielau, Öls und Reichenbach i/Schl. Hiernach können Eil- und Frachtstückgütern im gegenseitigen Verkehr der genannten Stationen an Stelle des Frachtbriefes Eisenbahngüterkarten beigegeben werden. Die Fracht etc. kann sowohl auf der Versand- wie auch auf der Empfangsstation entrichtet werden. Auf der Versandstation kann die Zahlung entweder in bar oder durch auf die Eisenbahngüterkarten zu klebende Marken erfolgen. Auf der Empfangsstation müssen die Frachten etc. in bar erlegt werden. Der Verkauf von Marken findet bei den vorgenannten Güterabfertigungsstellen statt, woselbst auch die Eisenbahngüterkarten — vorläufig kostenlos — abgegeben werden. In der Frachtberechnung tritt eine Änderung nicht ein. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Breslau, den 20. Februar 1903. (467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Mocker i/Wstpr. des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg und Prechlau des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig als Versandstationen in die Ausnahmetarife D für Dextrin, Stärke usw. und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate usw. des Gruppentarifs I und des Berlin-Stettin-nordostdeutschen Gütertarifs I/III einbezogen.

Für die Station Mocker i/Wstpr. gelten die Empfangsstationen Stettin Cgb. und Swinemünde des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin, für Prechlau die Empfangsstationen Danzig l. T., Danzig Ol. T., Danzig Weichselbhf. und Neufahrwasser des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig und Königsberg i/Pr. Ostbhf. des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg, sowie Stettin Cgb. und Swinemünde des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Bromberg, den 18. Februar 1903. (468)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Geltung vom 1. März 1903 werden die an der Neubaustrecke Grünstadt-Altleiningen der pfälzischen Eisenbahnen gelegenen Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim in das Tarifheft 8 des Verbandsgütertarifs einbezogen. Auf den Stationen Altleiningen, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim befinden sich Seitenrampen, auf der Station Drahtzug ist eine solche nicht vorhanden. Auf den erstgenannten Stationen können nur solche Fahrzeuge verladen werden, deren Verladung von den Langseiten des Wagens möglich ist; die Station Drahtzug ist für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen nicht eingerichtet.

Nähere Auskunft über die Bildung der der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 20. Februar 1903. (469)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. März d. J. treten neue bezw. ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 von oberschlesischen Stationen nach Hannover N. und S., Herrenhausen, Linden F. und K., Stendal und Wülfel in Kraft. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 20. Februar 1903. (470)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnwechseltarife mit der Gruppe I und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Am 1. März d. J. wird die 3,7 km von Thorn Hauptbahnhof — Bahnstrecke Thorn-Insterburg — entfernt gelegene Haltestelle Thorn Uferbahn für den Wagenladungsgüterverkehr nach und von der Thorner Uferbahn eröffnet und in die oben bezeichneten Tarife einbezogen. Die Ausführung des Betriebes auf der Thorner Uferbahn erfolgt durch die Stadt Thorn gegen Erhebung einer von dieser mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung festzusetzenden Gebühr. Die Überführung der Sendungen nach und von der Uferbahn erfolgt zu den für Thorn Uferbahn bestehenden Frachtsätzen, im ersteren Falle jedoch nur dann, wenn die Sendungen bereits mit der Frachtbriefvorschrift „Thorn Uferbahn“ in Thorn eingehen, oder die Anträge auf Überführung vor Eingang der Sendungen in Thorn gestellt wurden.

Werden die Anträge auf Überführung erst nach Eingang der Güter in Thorn gestellt, so wird für die Überführung eines jeden beladenen Wagens eine Gebühr von 2 ℳ erhoben.

Mit demselben Zeitpunkte wird die Kreuzungsstation Katharinenflur, welche bereits für den Übergangsverkehr nach und von den Stationen Gramtschen und Leibitsch der Kleinbahn Thorn-Leibitsch eingerichtet ist, auch für den Wagenladungsverkehr nach und von der Schlachthausbahn (Stärkefabrik Thorn) in die oben bezeichneten Tarife aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 20. Februar 1903. (471)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten
Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 treten im nordostdeutsch-sächsischen Tiertarif direkte Sätze zwischen der Station Bruß des Direktionsbezirks Danzig und den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt sowie zwischen der Station Seeburg des Direktionsbezirks Königsberg und der Station Priestewitz in Kraft.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 23. Februar 1903. (472)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppen IV/VIII.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl im Verkehre nach den Küsten- und Binnenstationen sowie in den Seehafen-Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flußschiffen als Empfangsstation aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Cöln, den 21. Februar 1903. (473)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Von den in Nr 64 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1901 unter Zahl 2114 enthaltenen Petroleumsätzen treten folgende mit dem 1. Mai l. J. außer Kraft:

Von Triest nach	Franken für 100 kg
Immendingen Bad. B.	2,89
Radolfzell	2,55

München, den 20. Februar 1903. (474)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.
Ausgabe vom 1. Mai 1902.

Mit Gültigkeit vom 24. Februar d. J. ab wird in den obenbezeichneten Tarif auf Seite 2 unter B 3 hinter a für den Bereich der Preußisch-hessischen und der Oldenburgischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen, der Militäreisenbahn sowie für deren Verkehr mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn als neuer Absatz aufgenommen:

„b) Für Düngemittel, die lediglich ein Gemisch (mechanisches Gemenge) von zwei oder mehreren der unter 1 A oder 1 B oder in beiden Abschnitten aufgeführten Stoffe darstellen, wird die Fracht für das Gesamtgewicht zum Satze des in dem Gemenge enthaltenen höchsttarifierten Düngemittels nach den Bestimmungen dieses Tarifs berechnet.“

Der jetzt mit „b“ bezeichnete Absatz erhält die Bezeichnung „c“.

Auf Seite 1 des Tarifs werden ferner unter A die Positionen „Kalisalze, rohe usw.“ und „Kartoffeldünger usw.“ gestrichen.
Berlin, den 21. Februar 1903. (475)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.
Mit Wirkung vom 10. März d. J. wird die Station Milano (Mailand) Porta Romana in den italienischen Ausnahmetarif Nr 1 für Getreide usw. einbezogen.
Nähere Auskunft erteilt das Verbands-Abrechnungsbureau in Straßburg.
Straßburg, den 19. Februar 1903. (476)
Die geschäftsführende Verwaltung des deutsch-italienischen Güterverkehrs via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1903 ab ist die Station Beningen als Kohlenversandstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Saargebiet nach der Reichsbahn (Kohlentarif Nr 9) aufgenommen worden.
Die Frachtberechnung erfolgt nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) des Gütertarifs für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen.
Straßburg, den 18. Februar 1903. (477)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Die im Ausnahmetarif Nr 24 des Tarifhefts 4 für Zement nach Konstanz trans., Singen trans. und Waldshut trans. vorgesehenen Frachtsätze werden im Rückvergütungswege auch dann gewährt, wenn durch Vorlage der Zollquittung die Ausfuhr der Sendung ins Ausland nachgewiesen wird.
Straßburg, den 18. Februar 1903. (478)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Am 1. März d. J. wird die Station Düren in die Klasse 14 für rohe Baumwolle, Baumwoll- und Baumwollgarnabfälle widerruflich aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.
Cöln, den 18. Februar 1903. (479)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 1. März d. J. wird die Station Mannheim Industriehafen der badischen Staatseisenbahnen als Versandstation in die im Tarifheft 4 bestehenden Ausnahmetarife 9d und 9e für Eisen und Stahl etc. einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 20. Februar 1903. (480)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

a) Binnenverkehr der Tarifgruppe VI und Wechselverkehr derselben mit den übrigen preußisch-hessischen Tarifgruppen.
b) Frankfurt a/M.-hessisch-südwestdeutscher Verbandsverkehr.
Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1903 wird in den besonderen Tarifvorschriften (Abschnitt II B) unter „3 Ausnahmetarife“ der Tarife zu a und unter „4 Ausnahmetarife“ des Tarifs zu b folgende neue Bestimmung als vorletzter Absatz eingeführt:
„Im Verkehr von schmalspurigen Nebeneisenbahnen wird bei Ausnahmetarifen, deren Anwendung an die Ausnutzung des Ladegewichts der gestellten Wagen gebunden ist, das Ladegewicht der bei der Umladung gestellten vollspurigen Wagen der Frachtberechnung zugrunde gelegt.“
Frankfurt a/M., 13. Februar 1903. (481)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.
Auf Seite 129 des Gütertarifs wird die Entfernung für Ober-Ottendorf-Posen von 316 km auf 321 km und auf Seite 139 die Entfernung für Wilthen-Rothenburg von 208 km auf 203 km abgeändert.
Die Ermäßigung tritt sogleich, die Erhöhung dagegen am 10. April 1903 in Wirksamkeit.
Breslau, den 21. Februar 1903. (482)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 werden die für den unbeschränkten Güterverkehr eingerichteten pfälzischen Stationen: Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim in den pfälzisch-bayerischen Gütertarif einbezogen.
Näheren Aufschluß über die Bildung der direkten Entfernungen etc. erteilen die beteiligten Stationen.
München, den 19. Februar 1903. (483)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.
Am 4. April 1903 treten die auf Seite 13 des Tarifs für die Beförderung von lebenden Tieren enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblut-Mutterpferde nebst den etwa dazu gehörigen Fohlen außer Kraft. Vom genannten Tage ab gelten die eine etwas höhere Fracht ergebenden Bestimmungen des Deutschen Tiertarifs „Teil I“.
Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung.
Cöln, den 20. Februar 1903. (484)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 wird die Station Rufach in den Ausnahmetarif für Stammholz etc. aufgenommen.
Näheren Aufschluß geben die beteiligten Stationen.
München, den 18. Februar 1903. (485)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Binnen-Güterverkehr.
Mit Geltung vom 1. März 1903 wird ein Ausnahmetarif für Steinschlag und Steinschrotten im Versande von elsaß-lothringischen und luxemburgischen Stationen nach Basel mit den Frachtsätzen des Rohstofftarifs (Ausnahmetarifs 2) eingeführt.
Straßburg, den 17. Februar 1903. (486)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.
Der Verkehr nach der Station Schönpriesen-Umschlagplatz ist am 12. d. M. wieder aufgenommen worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 6 — lfd. Nr 163 — d. Ztg.)
Wien, am 13. Februar 1903. (487)

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Eröffnung der Güteraufnahme.
Wir geben bekannt, daß an den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Preßburg (Pozsony), Raab (Győr), Budapest (auch Donauuferbahnhof), Mohács, Semlin (Zimony), Belgrad, Pancsova und sämtlichen Savestationen mit 23. Februar a. c. die Güteraufnahme nach Orsova, T.-Severin und sämtlichen serbischen, bulgarischen und rumänischen Donauhäfen unterhalb T.-Severin bis inklusive Galaz, ferner nach Odessa, Konstantinopel und Levantehäfen eröffnet wird.
Schleppanmeldungen werden für die gesamte Donaustrecke und die befahrenen Nebenflüsse der Donau entgegengenommen.
Wien, am 21. Februar 1903. (488)
Die Direktion.

Elbeumschlagsverkehr.
Für Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
nach Felixdorf	123 ₰
„ Gloggnitz	133 „
„ Gratwein	161 „
„ Salloch	200 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Felixdorf	118 „
„ Gloggnitz	128 „
„ Gratwein	156 „
„ Salloch	195 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Felixdorf	145 „
„ Gloggnitz	155 „
„ Gratwein	183 „
„ Salloch	222 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.
Wien, am 19. Februar 1903. (489)
Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.
Ergänzung des Nachtrages I vom 1. Februar 1903.
In dem obbezeichneten Tarifnachtrage ist auf Seite 8 die Anmerkung, lautend:
„3. Die der zoll- und steueramtlichen Behandlung unterliegenden Wagenladungen für Essen sind ausschließlich auf die Station Essen-Segeroth

abzufertigen. Daselbst befindet sich auch eine zollfreie Niederlage" — wie folgt zu ergänzen:

„Ausgenommen sind Sendungen für die Firma Fried. Krupp (Gußstahlfabrik und Konsumanstalt), die auf die Stationen Essen (Hauptbahnhof) Filiale Krupp oder Essen Nord (Filiale Krupp) abzufertigen sind, woselbst die zoll- und steueramtliche Behandlung dieser Sendungen stattfindet."

Wien, am 16. Februar 1903. (490)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 2.
(Einführung des Nachtrages II.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 tritt der Nachtrag II zu Teil II, Heft 2, „Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc." in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Berichtigungen. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 6 Hellern = 5 ₰ erhältlich.

Wien, am 17. Februar 1903. (491)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarife Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900 und Heft 3 vom 1. April 1901. Beschränkung der Anwendbarkeit des Ausnahmetarifes Nr XV.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 wird die Anwendbarkeit der Frachtsätze der Serien 1 und 4 des Ausnahmetarifes Nr XV in den obenbezeichneten Tarifheften im Verkehre mit Basel und Schaffhausen auf solche Sendungen beschränkt, welche zum Eingang in die Schweiz verzollt werden und nicht nach dem deutschen Zollgebiete weitergehen.

Wien, am 16. Februar 1903. (492)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für
a) Eisen und Stahl der Pos. E 5 des Tarifes Teil I für die Elbeumschlagsverkehre,
b) Tomasroheisen, Zaggeln und Billets der Pos. E 7 des Tarifes Teil I für die Elbeumschlagsverkehre

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
von Althütten „ Königshof	60 ₰	60 ₰
Nach Aussig=Landungsplatz		
von Althütten „ Königshof	59 „	59 „
Nach Schönpriesen=Umschlag		
von Althütten „ Königshof	59 „	59 „
Nach Dresden=Elbkai		
von Althütten „ Königshof	89 „	82 „

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif-Teil II, Heft 3 vom 1. April 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 wird die Station Schönpriesen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft mit folgenden Frachtsätzen in die Ausnahmetarife Nr XV und Nr XXI des obbezeichneten Tarifes einbezogen:

Von Schönpriesen nach	Ausnahmetarife Nr XV		XXI	
	Serie 3	Serie 5	Packpapier	
	Wagenladungen von			
	10 000 kg	10 000 kg	5000 kg	10 000 kg
	Centimes für 100 kg			
Lindau transit	204 1)	233 1)	425 1)	283 1)
Basel (S. B. B. und badische Bahn)	244	321	516 2)	365 2)
Basel=St. Johann	244	321	516 2)	365 2)
Romanshorn	222	253	455	303
Schaffhausen (S. B. B. und bad. B.)	221	286	466 2)	323 2)

1) Der Frachtsatz nach Lindau transit findet Anwendung:
a) auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter;
b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden.

Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten.

2) Nur gültig für Sendungen, welche zum Eingange in die Schweiz verzollt werden und nicht nach deutschen Stationen weitergehen.

Wien, am 20. Februar 1903. (495)
K. K. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 19. Februar 1903. (493)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für
a) Eisen und Stahl der Pos. E 5 des Tarifes Teil I für die Elbeumschlagsverkehre,
b) Tomasroheisen, Zaggeln und Billets der Pos. E 7 des Tarifes Teil I für die Elbeumschlagsverkehre

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens a)	b)
von Althütten	52 ₰	41 ₰
„ Königshof	—	41 „
Nach Schönpriesen=Umschlag		
von Althütten	52 „	41 „
„ Königshof	—	41 „
Nach Dresden=Elbkai		
von Althütten	81 „	63 „
„ Königshof	—	63 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 19. Februar 1903. (494)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarifteil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangt für die Beförderung von Traß und Tuffsteinen bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht, von Brohl nach Gablonz = Brandl ein Frachtsatz von 1,59 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Wien, am 18. Februar 1903. (496)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Es soll vergeben werden die Lieferung von:
Los I 530 000 kg Baustückkalk,
„ II 300 000 „ Zement.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Baustückkalk bezw. Zement" bis zum Mittwoch, den 11. März d. J., Vormittags 11½ Uhr, postfrei an uns einzusenden. Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen sind von unserem Rechnungsbureau hier, Louisenstraße Nr 10, Zimmer 69, gegen portofreie Einsendung von 40 ₰ für Los I und 50 ₰ für Los II in bar zu beziehen.

Posen, den 20. Februar 1903. (497)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von 200 Stück Signalfahnen, 400 Stück Überzügen zu Signalfahnen, 100 Stück Fahnentüchern, rote, 70 Stück Bandmaße in Lederkapseln, 70 Stück Ersatzbandmaße, 200 Stück schwarzen Mützenstreifen, 300 Stück einfachen Dienstauszeichnungen, 300 Stück doppelten Dienstauszeichnungen und 100 Stück Laternenbrustleder soll, nach Losen getrennt, verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu be-

nutzende Formular liegen im diesseitigen Zentralbureau hierselbst — Fürstenstraße 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 20. k. M., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstr. Nr 1, Zimmer 12, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. März 1903 einschl.

Magdeburg, den 17. Februar 1903. (498)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 232 000 kg Leinöl in 3 Losen, 32 300 kg franz. Terpentinöl und 15 800 kg gewöhnlichem Terpentinöl in je 2 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Königsberg, Bromberg, Halle und Magdeburg.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. März 1903, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben an die im Angebotbogen genannten Werkstätten bis zum 10. März einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. April 1903.

Berlin, den 18. Februar 1903. (499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 60 000 kg Holzkohlen aus Buchenholz, 20 000 Stück Reiserbesen, 2800 kg Bindfaden, 25 000 Stück Harzfackeln, 15 000 m Zugleinen (Signalleinen), 75 000 Stück Lampenzylindern, 3000 kg Bleiplomben und 6000 Dosen Putzcreme.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau (Zimmer 20) eingesehen oder von demselben gegen Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Verschlossene Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien“ versehen sind bis 12. März 1903, Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 25. März d. J., Abends 6 Uhr. (500)

St. Johann-Saarbrücken, 18. Februar 1903.
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung

der Lieferung von a) 30 qm Drahtgewebe, 40 qm Drahtgeflecht, 4600 Stück Sprungfedern, 51 600 Stück Unterlagsscheiben, 190 Stück Heizer- und 605 Stück Arbeiterschaufeln, b) 500 Mille geschmiedeten Nägeln und 250 Stück Schmierkissengestellen ist Termin am 14. März 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ zu a und 25 ₰ zu b in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden. Genaue Angabe der gewünschten Unterlagen ist erforderlich.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 19. Februar 1903. (501)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Opladen und auf den Stationen Haspe-Heubing und Düsseldorf-Grafenberg lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr: 4575 t Schienen aus Stahl und Eisen, 600 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 1176 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 3000 t Eisenschwellen, 170 t Gußschrott, 25 t Blechschrott, 2,3 t Bleischrott, 17,5 t Zinkschrott, 0,3 t Kupferschrott und 0,26 t Messingschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf alte Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung des Termins an uns einzureichen. Die Öffnung der Angebote findet am 4. März d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 12. März d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung und Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 11. Februar 1903. (502)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien.

Die in unseren Hauptwerkstätten Darmstadt 1 und 2 und Mainz-Neutor lagernden abgängigen Werkstattsmaterialien, wie Feuerbuchskupfer, Kupferabfälle und Späne, Messingabfälle, Messing- und Rotguß in Stücken und Spänen, Weißmetall in Stücken und Spänen, Eisenschrott, Dreh- und Bohrspäne aus Eisen und Stahl, Gußschrott, Achsbuchsen, Stahlschrott usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau hier zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 4. März d. J., Vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Mainz, den 14. Februar 1903. (503)
Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Werkstättenbetriebe angesammelten Altmaterialien ist auf den 21. März d. J., Vormittags 11 Uhr — im Geschäftszimmer Nr 51 des Direktionsgebäudes — Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbureau hierselbst, Empfangsgebäude Zimmer Nr 7, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 11. April d. J.

Kattowitz, im Februar 1903. (504)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. württ. Staatseisenbahnen.

Verkauf von Oberbaumaterialien.

Die bei der Oberbaumaterialverwaltung Heilbronn lagernden alten Oberbaumaterialien (etwa 2500 t) sowie verschiedene noch verwendbare Materialien (Stahlschienen, Hilfsgleiswagen, Flaschenzüge, Eisenbahnschwellen Profil 1, Unterlagsplatten, Laschen, Schlußstücke, Keile und Krampen) werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Sortenverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Angebote sind spätestens bis

10. März d. J., Vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungsverhandlung statt.

Heilbronn, den 18. Febr. 1903. (505RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von
920 000 kg Ölgasteer und
80 000 „ Kohlenwasserstoff
in fünf Losen von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. März 1903, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin**, W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. April 1903.

Berlin, den 19. Februar 1903. (506)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in der Zeit vom 1. April 1903 bis 31. März 1904 in den Gasanstalten zu Magdeburg H, Halberstadt, Braunschweig, Börssum und Jerxheim sich ansammelnden Nebenerzeugnisse, als Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasölteer sollen nach Losen getrennt verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Zentralbureau hierselbst — Fürstenstraße 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 17. März d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstraße Nr 1, Zimmer 12 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. März 1903.

Magdeburg, den 19. Februar 1903. (507)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 15 ausgemusterten Lokomotiven und 51 Eisenbahnwagen am Mittwoch, den 11. März 1903, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer Nr 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnfahrzeuge“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 20. Februar 1903. (508)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Februar Vorm. gemeldet.

Nr 6 — Berlin, am 25. Februar 1903. — Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	9290	1	Faß	gefüllt —	23	1	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
2	A B	4	4	Bund	Kupferröhren —	91	2	Berlin H. u. L.	„	
3	A B	465	1	Kiste	Lampenzylinder —	88	3	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
4	A H	101	1	„	Kerzen —	20	4	Wanne	K. E.-D. Essen	
5	A S C	60	1	„	Bücher, Putzcreme —	23	5	Diekirch	Reichsbahn	
6	A Sch	896	1	Faß	leer —	10	6	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
7	A T	572	1	Ballen	2 Roll. Gummiplatten u. kl. Gummiringe	20,5	7	Lübeck	Lübeck-Büchener	
8	B	4294, 4306	2	Kisten	Zigarrenkistenbretter	200	8	Mannheim	Direktion Mainz	
9	B	317	1	Pack	Knierohre —	22	9	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
10	B	2595	1	—	Kuhhaut —	48	10	Aurich	K. E.-D. Münster	
11	B	5599	1	Faß	Öl od. Petroleum —	208	11	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
12	B	92	1	Bund	Fassoneisen —	92	12	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	6—7 m lang.
13	B B	5482	1	Kiste	Taschentücher —	48	13	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
14	B F	208	1	„	Musikautomat —	45	14	Heringsdorf	K. E.-D. Stettin	
15	B G	2712	1	„	leer —	42	15	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
16	B St F	988	1	Pack	Flechtrohr —	10	16	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
17	B W W / N W Y	39/1477	1	Kiste	Kaffeetassen —	291,5	17	Düsedau	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
18	C A	—	1	Faß	gesalz. Därme —	140	18	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
19	C H	—	1	Tafel	Eisenblech —	64	19	Öbisfelde	K. E.-D. Hannover	2 m lang.
20	C R	22	2	Kisten	Apfelsinen —	64	20	Zoppot	K. E.-D. Danzig	
21	C R	4250	1	Kiste	Kernseife —	28	21	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
22	C W	3035	1	Bund	2 vierk. Eisenstg. —	27	22	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	5,19 m lang.
23	C W	3	1	—	Blechkanne, leer —	1	23	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
24	D J	530	1	Korb-blechfl.	Fußbodenlack —	59	24	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
25	E	4029	1	Ring	Draht —	20	25	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
26	F 3009	1847	1	Kiste	Glas —	143	26	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
27	F A	56	1	Ballen	Manufakturw.? —	26	27	Tecklenburg	Teutoburg. Wald-E.	
28	F A G	1073	1	Kiste	leere Zigarrenkisten	17	28	Frankenberg	K. E.-D. Cassel	
29	F B	10588	1	Faß	gefüllt —	276	29	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
30	F C	601	1	Korb	2 Kannen, gefüllt, 2 Pack Korbwaren	40	30	Bingerbrück	Direktion Mainz	
31	F C	7448	1	Kiste	Eisenblechbehälter —	52	31	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
32	F H	6500	1	—	Pianokiste, leer —	115	32	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
33	F K	5195	1	Kiste	Stahlfeilen —	29	33	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
34	F S	50	2	Pack	leere Säcke —	51	34	Duisburg	K. E.-D. Essen	
35	F W	1614	1	Kiste	Eisenwaren —	47	35	Oberhausen	„	
36	F W	221	1	Tafel	Blech —	9	36	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
37	G	567	1	Ballen	rotes Federleinen u. Atlas	18	37	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
38	G D / L D C	1247 / 1249	2	Kisten	Mohair-Schutzborde	55 / 35	38	Cöln-Ger.	„	
39	G G S	499	1	Kiste	eis. Zangen —	31	39	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
40	G H	63	1	eis. Blech-büchse	schw. Farbe —	20	40	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
41	G R	3138	1	Korb	Striegel u. Harken —	29	41	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
42	G T	38	1	Korbballen	Mondamin —	39	42	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
43	H	2	1 / 1	Hdkoffer / Sack	Wäsche — / Betten —	23,5	43	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
44	H D	6766	1	Faß	leer? —	151	44	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
45	H G	241	1	Kiste	Nudeln —	17	45	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
46	H M od. M M	8	1	—	Bindekette, 7,50 m —	—	46	Straßburg	Reichsbahn	Dienstgut.
47	J	669	1	Faß	ansch. Terpentinöl —	203	47	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
48	J B	—	3	Kisten	Mainzer Käse —	15	48	Urdingen	K. E.-D. Cöln	
49	J C	6	1	Kiste	Wetzsteine —	82	49	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
50	J F	44/52	9	Kisten	Nudeln —	61	50	Donaueschingen	Badische Stsb.	
51	J G W S	2462/3	2	„	eis. Maschinenteile —	125	51	Illowo	K. E.-D. Danzig	
52	J S	99	1	Kiste	Eisenw. —	10	52	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	J W	1119	1	L.-Kiste	leer —	39	53	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
54	K S St B P	III	1	—	Kette —	22	54	Haidhof	Bayerische Stsb.	
55	K T	4	1	Ballen	Tapeten —	36	55	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
56	L	737	1	Verschl.	Gardinenstangen —	56	56	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
57	L F	1795	1	Korb	leb. Sträucher —	141	57	Aachen	K. E.-D. Cöln	
58	M F	39	1	Sack	gebr. Säcke —	39	58	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
59	M H	570	1	Kiste	leer —	15	59	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
60	M M	10	1	Bund	2 Richtbretter für Maurer	35	60	Charlottenburg	„	bez. Thorn Hbf. 31/I.
61	M N	1686	1	Kiste	Zuckerwaren —	13	61	Holzkirchen	Bayerische Stsb.	
62	M R N	28196	1	„	Röhren —	120	62	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
63	N	55	3	Körbe	leer —	5	63	Kiel	K. E.-D. Altona	
64	O S	1	1	—	Spülstein —	96	64	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	aus Schiefer.
65	O S	4029	1	Kiste	leer —	15	65	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
66	P	22	1	Schließkorb	leer —	22	66	Düsseldorf B.	K. E.-D. Elberfeld	
67	P	30741/42	2	—	Stahldraht-Federmatratzen	81	67	Neiße	K. E.-D. Breslau	
68	O C	6	1	—	Gußrad —	11	68	Metz	Reichsbahn	32 cm Durchm.
69	P F F	7193/4	2	Kisten	Zuckerw. —	58	69	Ehrenbreitstein	K. E.-D. Cöln	
70	P P	—	1	—	Ofenuntersatz —	34	70	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
71	P R C	763	1	Kiste	leer —	12	71	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
72	P S	460	1	Faß	ansch. Spiritus —	119	72	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
73	R	1	1	„	leer —	35	73	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
74	R B C	4013	1	—	Kleiderständer —	11	74	Aachen	K. E.-D. Cöln	
75	R S	518	1	Bund	Stahl —	14	75	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
76	R Z & K	754	1	„	10 Wurzelbesen —	7	76	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Sonnenberg.
77	S	—	1	Fäßchen	mar. Fische —	5	77	Emmerthal	K. E.-D. Hannover	
78	S	—	1	Satz	12 Eimer —	25	78	Hildesheim	„	a. Zinkblech.
79	S B u. D V	350	1	—	Kette, 8,80 m —	19	79	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut
80	S C	3587	1	Kiste	leer —	42	80	„	„	
81	S M	39/41	3	Ölfässer	leer —	106	81	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
82	S M S T	9164	1	Kiste	Zündhölzer —	46	82	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
83	S R	1607	1	„	eis. Bolzen —	20	83	Diedenhofen	Reichsbahn	
84	S S	36099	1	„	Kolonialw. —	40	84	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
85	St Ch	194, 195	2	—	Deckelringe, eis. —	171	85	Witten=West	K. E.-D. Essen	
86	S W M	98	1	Sack	Säcke —	21,5	86	Ratingen O.	„	
87	T	161	1	Faß	ansch. Terpentinöl —	198	87	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
88	T	—	1	Kiste	Malzkaffee —	33	88	Straßburg O. B.	Reichsbahn	
89	T	131	1	„	Apfelsinen —	72	89	Essen H.	K. E.-D. Essen	
90	T G	3609	1	Pack	Leder —	121	90	Wattenscheid	„	
91	U R / G N	13268 / 14323	1	—	Fahrradständer —	6	91	München Zentr.	Bayerische Stsb.	überzählig seit August.
92	V B	8007	1	Bund	Spaten —	11	92	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	ohne Stiele.
93	W	848	1	Kiste	Käse —	44	93	Kötzschenbroda	Sächsische Stsb.	
94	W weiß	—	1	—	Rohr, schmiedeeis. —	11,5	94	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
95	W A	114	4	Gestelle	Möbelaufsätze —	46	95	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	alte Bez.: S 756.
96	W B	1104/5	2	Kisten	Lichte —	30	96	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
98	W O	1264/5	2	„	Butter —	35	98	Wanne	K. E.-D. Essen	
99	W S	904 u. 906	2	—	Sofagestelle —	44	99	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
100	Z G	151	1	Ölfaß	leer —	34	100	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
101	Z N	1403	1	Kiste	leer —	17	101	Duisburg	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
102	C. Altschuh	1387	1	Bierfaß	leer —	16	102	Spandau	K. E.-D. Berlin	
103	Gebr. B	1000/1	2	Kisten	Käse —	90	103	Bismarck	K. E.-D. Essen	
104	Clausthal	—	1	Bierfaß	leer —	21	104	Neumünster	K. E.-D. Altona	
105	Drais	10397	1	Kiste	Maschine —	59	105	Tyenoord	Niederländ. Stsb.	Etikett: Waldhof, Weston Supermare.
106	Elise Engeln	—	1	Reisekorb	Damenkleider etc. —	33	106	Crefeld	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
107	H. Heye, Hbg.	—	1	Korbballon	leer —	6	107	Jessen	K. E.-D. Halle a/S.	
108	A W Iserlohn	360	1	Pack	Stühle —	10	108	Amsterdam Kp.	Niederländ. Stsb.	
109	Hugo Joske	—	1	Blechkanne	leer —	2	109	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
110	Kohlens.-Ind. (Berlin)	—	6	Zylinder	leer —	155	110	Dalheim	„	
111	Arnold Müller	—	1	Kiste	ansch. Bild —	30	111	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
112	Pavlo	—	1	Koffer	u. 1 Ballen —	—	112	Rheine	K. E.-D. Münster	Gepäck.
113	Pintsch	—	1	Kiste	leer —	30	113	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
114	Rheinische Gypsindustrie	—	2	Säcke	Gips —	97	114	Mannheim	Badische Stsb.	
115	Schanen frères	—	1	Sack	Holzwaren —	22	115	Luxemburg	Reichsbahn	
116	A. Velion, Paris	—	1	Hutschacht.	1 Zylinderhut —	4	116	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					C. Güter m. Numm. bez.:					
117	1[1], 18[1], 8[1] blau	—	1	Bund	Bandeisen —	28	117	Niebüll	K. E.-D. Altona	
118	—	16	1	Sack	Kunstdünger —	100	118	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
119	vier	16	1	Bund	Bandeisen —	27	119	Crefeld-Linn	K. E.-D. Cöln	
120	—	58	1	—	elektr. Handlampe —	—	120	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
121	—	0525	1	Kiste	Eisenw. —	167	121	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
122	—	7241	1	Stange	Flacheisen —	8,5	122	Hagendingen	Reichsbahn	Streckenfund.
123	—	20020	1	Sack	l. neue Flaschen —	55	123	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
124	weiß —	—	1	—	Gußteil —	3	124	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
125	weiß —	—	3	—	Roststäbe, eis. —	15	125	Harburg	K. E.-D. Altona	
126	weiß —	—	1	—	Zahnrad —	34	126	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	m. 12 Zähnen.
127	/ rot	—	1	Bund	Bandeisen —	25	127	Oberneuland	K. E.-D. Hannover	seit 23/12. 02.
128	/ blau	—	1	Kollo	Flacheisen —	19	128	Roebel	Grhzl. Meckl. Stsb.	
129	/ rot	—	6	Tafeln	Blech —	72	129	Anklam	K. E.-D. Stettin	2 m; v. Stettin Cgb. bekl.
130	{ C M RP }	343	1	Kiste	Spitzen —	65	130	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
131	—	—	1	Bund	5 Achsbuchslager —	30	131	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
132	—	—	10	—	eis. Ankerbolzen —	25	132	Speldorf	K. E.-D. Essen	m. Schrauben.
133	—	—	1	Koffer	Anzug, Hemden etc.	—	133	Berlin Alex.-Pl.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
134	—	—	1	Sack	getr. Äpfelschalen —	22	134	Cöln Eil-A.	K. E.-D. Cöln	
135	—	—	1	Blechkorbk.	ansch. Benzin —	26	135	Herdecke N.	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	—	1	Paket in Packpapier	24 Paar Berliner Betthaken	3	136	Tondern M.	K. E.-D. Altona	
137	—	—	1	—	eis. Bindekette, 8,3 m	14	137	Barmen-Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
138	—	—	1	—	eis. Bodenkarre —	21	138	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	alt.
139	—	—	1	—	neue kief. Bohle, 6 m lang	—	139	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
140	—	—	11	Stück	kief. Bretter —	220	140			Streckenfund, 9—10 m lang.
141	—	—	5	„	zerbr. Bretter —	32	141	„	„	
142	—	—	7	„	Bretter (zerspalten) —	—	142	Konitz	K. E.-D. Danzig	Streckenfund.
143	—	—	28	—	Bretter —	92	143	Asch	Bayerische Stsb.	
144	—	—	1	Bund	2 Bretterstühle —	9,5	144	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	braun gestr.
145	—	—	1	Sack	Brot —	8,5	145	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
146	—	—	1	Pack	6 Dunggabeln —	7	146	Cham	Bayerische Stsb.	
147	—	—	1	Bund	10 Dunggabeln —	8	147	Herrnstadt	K. E.-D. Posen	
148	—	—	1	Korb	Eimer, Lampe, Topf etc.	13	148	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
149	—	—	2	Stäbe	Eisen	12	149	Waldshut	Badische Stsb.	4,5 m.
150	—	—	1	Kiste	2 Eisenteile —	32	150	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
151	—	—	1	Korb	Eisenwaren —	17	151	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
152	—	—	1	Korbfl.	ansch. Essigessenz —	13	152	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
153	—	—	2	Fässer	leer —	70	153	Konitz	K. E.-D. Danzig	Streckenfund.
154	—	—	1	Faß	leer —	21	154	Großalmerode	K. E.-D. Cassel	
155	—	—	1	Pack	Feigen —	14	155	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	in Matten.
156	—	—	1	Bund	1 Feuerhaken, 1 Rohrreinigungsstg.	19	156	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	1,5 m lg., 2,5 m lg.
157	—	—	1	„	2 Stäbe Flacheisen —	41	157	Oppenau	Badische Stsb.	
158	grün	—	4	Stangen	Flacheisen —	107	158	Bischofsburg	K. E.-D. Königsberg	4,20 m.
159	—	—	3	„	Flacheisen —	38,5	159	Bockhorst	K. E.-D. Altona	
160	—	—	1	Korb	l. Flaschen —	9	160	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
161	—	—	1	Sack	Fruchtgummi —	16	161	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
162	—	—	2	Eimer	Gelee —	18,5	162	Ruhrort a/Rh.	K. E.-D. Essen	
163	—	—	4	—	Gipseimer, gebr. —	17	163	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
164	—	—	1	—	Gußdeckel —	34	164	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
165	—	—	1	Bund	33 Hackenstiele —	32	165	„	„	
166	—	—	1	—	gußeis. Haube —	6,5	166	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	m. Deckel.
167	—	—	1	Pack	Häute —	28	167	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
168	—	—	1	Ballen	Hede —	73	168	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
169	—	—	1	Bund	2 Holzleitern, 1 Baumschere	—	169	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	die Leitern sind 7 m lang.
170	—	—	1	—	Holzrahmen —	35	170	Eilgut Düsseldorf Hbf.	K. E.-D. Elberfeld	mit Blecheinlagen.
171	—	—	2	Bund	20 Hufeisen —	25	171	Opladen	„	
172	—	—	3	Stück	leb. Hühner —	—	172	Kaiserswaldau	K. E.-D. Breslau	
173	—	—	1	Sack	Kaffee —	25	173	Stolberg	K. E.-D. Cöln	
174	—	—	1	Korb	Kandiszucker —	20	174	Darmstadt	Direktion Mainz	
175	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	61	175	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
176	—	—	1	„	Kartoffeln —	35	176	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
177	—	—	1	„	Kartoffelmehl —	100	177	Coesfeld Stsb.	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
178	—	—	1	Sack	Kartoffelsäcke —	35	178	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
179	—	—	1	Korb	Karviel —	12	179	Augsburg	Bayerische Stsb.	
180	—	—	1	Kiste	leer —	12	180	Singen	Badische Stsb.	
181	—	—	1	Reisekorb	blaues Kleid, 2 ger. Fische	5	181	Emden	K. E.-D. Münster	
182	—	—	1	Schließkorb	ansch. Kleider —	25	182	Annen N.	K. E.-D. Essen	
183	—	—	1	Sack	Kleider und Schuhe	21	183	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
184	—	—	1	"	alte Kleidung —	21	184	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
185	—	—	1	"	40 l. gebr. Kleiesäcke	25	185	Elsdorf	K. E.-D. Cöln	
186	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	186	Strasburg U/M.	K. E.-D. Stettin	E. L. 6080.
187	—	—	1	Papier	3 Kohlenverteiler —	5,5	187	Wiedenbrück	K. E.-D. Münster	
188	—	—	1	Korb	1 Korb, 2 Blechbüchsen, leer	13	188	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
189	—	—	1	Bund	l. Körbe —	9	189	Bingerbrück	Direktion Mainz	
190	—	—	1	Stück	Kumthölzer —	4	190	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
191	—	—	1	—	eis. Ladebrücke mit Löchern	51	191	Külte=Wetterburg	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
192	—	—	1	Korb	5 Lagerkasten —	47	192	Duisburg	K. E.-D. Essen	
193	—	—	1	Rolle	Leder —	23	193	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
194	—	—	1	Ballen	Leder —	30	194	Huckarde W.	K. E.-D. Essen	
195	—	—	1		Leder —	85	195	Bochum Süd	"	
196	—	—	1	Sack	Leim —	25	196	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
197	—	—	1	Bund	hölz. Leisten —	7,5	197	Garding	K. E.-D. Altona	
198	—	—	1	—	eis. Luftsauger —	40	198	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
199	—	—	2	Pack	Makulatur —	—	199	Rheine	K. E.-D. Münster	Gepäck.
200	—	—	1	Blechkübel	Mandelöl —	56	200	Duisburg	K. E.-D. Essen	
201	—	—	1	Kiste	Manometer —	5	201	Mainz	Direktion Mainz	
202	—	—	1	Sack	Mehl —	65	202	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
203	—	—	1	Rolle*)	Messingblech —	23	203	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	*) in Papier.
204	—	—	1	Kiste	eis. Nägel —	80	204	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	alte Bez.: 4531 Schwelm.
205	—	—	1	—	Nähmaschinenkasten	—	205	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	mit Inhalt.
206	—	—	1	Ölfaß	leer —	36	206	Mg.=Sudenburg	"	
207	—	—	1	Pack	12 Ofenknierohre —	7	207	Soldau	K. E.-D. Danzig	
208	—	—	2	—	eis. Ofentüren —	19,5	208	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
209	—	—	3	Ballen	Pantinenhölzer —	103	209	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
210	—	—	1	—	Regulierofen —	34	210	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
211	—	—	3	—	eis. Rohre —	3,5	211	Strasburg i/W.	K. E.-D. Danzig	
212	—	—	1	(in Stroh)	Wiener Rohrlehnstuhl	5,5	212	Lübeck	Lübeck-Büchener	Schreibtischstuhl.
213	—	—	4	—	Roststäbe —	20	213	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
214	—	—	1	Faß	ansch. Rüböl —	200	214	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
215	—	—	1	Pack	5 Samenstreuer —	12,5	215	Soest	K. E.-D. Cassel	verz. Wannen
216	—	—	1	Sack	feine Soda —	100	216	Beckum	K. E.-D. Hannover	
217	—	—	32	Stück	lose Schalbretter, 6 m lang	—	217	Horka O/L.	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
218	—	—	1	Pack	21 eis. Schaufeln —	28	218	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	ohne Stiele.
219	—	—	1	Bund	4 Schaufeln —	5	219	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	Korbschaufeln.
220	—	—	1	—	eis. Schieber —	30,5	220	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	mit Rahmen.
221	—	—	4	Stück	1 Schienensäge, 1 Rohr, 1 Gewichtstück, 1 Schraubenschlüssel	44	221	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	—	1	—	Schirmständer, eis. —	5	222	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
223	—	—	1	—	Schraubstock —	18,5	223	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
224	—	—	1	Koffer	Schuhe, Hemden etc.	12	224	Berlin Alex.-Pl.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
225	—	—	1	—	Schwungrad, alt —	15	225	Lauscha S. M.	K. E.-D. Erfurt	
226	—	—	1	Bund	Stabeisen —	61	226	Schongau	Bayerische Stsb.	
227	—	—	1	"	2 Stäbe Stahl —	49	227	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	2,5 m lang.
228	—	—	1	Stange	ansch. z. Maschine —	12	228	Straßburg i/E.	Reichsbahn	3,70 m lg.
229	—	—	1	Bund	3 Steingabeln —	7	229	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit Stielen.
230	—	—	1	Sack	Tabakblätter —	31	230	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
231	—	—	1	—	Tau, 14,5 m —	—	231	Malmedy	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
232	—	—	1	—	Schornstein eines Teerkessels	9	232	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
233	—	—	1	Korbblechfl.	Terpentinlack od. Firnis	13	233	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
234	—	—	1	—	hölz. Treppenleiter —	7	234	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
235	—	—	1	—	gußeis. Ventil —	70	235	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	—	1	Kiste	Vorhängeschlösser —	97	236	Solingen	"	
237	—	—	7	—	alte, verrostete Wellbleche	402	237	Soest	K. E.-D. Cassel	Bahnhofsfund.
238	—	—	1	—	eis. Welle —	4	238	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	gezahnt.
239	—	—	1	—	Winkeleisen —	6	239	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
240	—	—	1	Kiste	Würfelzucker —	55	240	Steinheim	K. E.-D. Hannover	
241	—	—	1	Sack	Wurst —	54,5	241	Bingerbrück	Direktion Mainz	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 17. | 28. Februar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Regelung des Stückgutdienstes auf den Österreichischen Staatsbahnen.

Von Dr Freiherrn zu **Weichs-Glon**, Oberinspektor bei der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.

Die seitherige Geschichte der Reform des Stückgutdienstes ist, soweit das Deutsche Reich in Betracht kommt, insbesondere in den letzten Jahrgängen dieser Zeitung in zahlreichen auf die für den Gegenstand maßgebenden Erlasse vom 17. August 1901 und 14. März 1902 für die preußisch-hessischen Staatsbahnen sowie auf die Einrichtungen der Bayerischen Staatseisenbahnen und der Reichsbahnen bezugnehmenden Aufsätzen von berufenen Fachmännern dargestellt worden.*)

In Österreich, wo die Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung im Jahre 1896 erfolgte, war es auch wieder die Staatsbahnverwaltung, die voranging, und zwar die Staatsbahndirektion Innsbruck, bei der bis in dieses Jahr zurückreichende Studien über die Neuregelung des Stückgutverkehrs aufgenommen wurden. Das Ergebnis dieser Studien bildete die mit 1. Mai 1898 erfolgte Neuordnung der Stückgutverladung und Beförderung auf Grund einer „provisorischen Vorschrift“. Unmittelbar darauf ergingen Erlasse (vom 6. Juli und 5. August 1898) des k. k. Eisenbahnministeriums bezw. der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen an die Staatsbahndirektionen Wien, Linz, Innsbruck und Villach, welche eine Neuregelung des Stückgutdienstes, zunächst im Bereiche der genannten Direktionsbezirke, zum Gegenstande hatten und die Durchführung bereits mit 1. Oktober 1898 anordneten. Mit diesen Erlassen, deren Entstehungsgeschichte und wesentlicher Inhalt in ausführlicher Weise vom Herrn Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen in Nr 79 und 80 Jahrg. 1899 d. Ztg. besprochen wurden, ist die Einführung eines Systems fester Kurswagen nach Art des bereits in Frankreich und auf den Reichsbahnen bestandenen Systems bezweckt gewesen. Es stellten sich jedoch der einheitlichen Durchführung der gedachten Reform bald unüberwindliche Hindernisse entgegen, die teils in der besonderen Gestaltung des westlichen Staatsbahnnetzes, insbesondere jedoch darin lagen, daß der Stückgutverkehr auf den Österreichischen Staatsbahnen verhältnismäßig schwach und sehr unregelmäßig ist und daher durch eine größere Anzahl fester Kurswagen sich nicht regeln ließ. Mittlerweile wurde im Bezirke der Staatsbahndirektion Innsbruck, deren Netz infolge seiner langgestreckten, von nur wenigen Abzweigungen unterbrochenen Linien zu einem solchen Versuche besonders geeignet war, die Reform auf Grund der allmählich gemachten Erfahrungen selbständig ausgestaltet und dabei von dem System der festen Kurswagen immer mehr abgewichen.

Auf Grund der gemachten Wahrnehmungen und in Berücksichtigung der eine eigenartige Behandlung erfordernden Besonderheiten des westlichen Staatsbahnnetzes, also aus der „lebendigen“ Praxis heraus, schritt das Eisenbahnministerium nunmehr Ende des Jahres 1901 zur Durchführung der Reform auf dem ganzen, auch noch die Direktionsbezirke Prag, Pilsen und Triest umfassenden zusammenhängenden westlichen Netze mit einer Ausdehnung von rund 6000 km, und ein halbes Jahr später auch auf dem die Direktionsbezirke Krakau, Lemberg und Stanislau umfassenden östlichen Staatsbahnnetze mit einer Ausdehnung von rund 3000 km.

Die Durchführung der Reform erfolgte am 1. Mai und 1. Oktober 1902 auf Grundlage der vom Eisenbahnministerium herausgegebenen beiden Vorschriften über die Verladung und Beförderung der Frachtstückgüter und die Regelung des Güterzugverkehres.

In einigen wesentlichen Bestimmungen stimmen diese Vorschriften zwar mit dem Inhalte der Kundmachung Nr 32 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes vom 1. Oktober 1900 sowie mit den früher angeführten Erlassen vom August 1901 und März 1902 für die preußisch-hessischen Staatsbahnen, die den gleichen Gegenstand behandeln, überein. In anderen wesentlichen Punkten bestehen dagegen Abweichungen, sodaß füglich von einem „österreichischen System“ der Regelung des Stückgutdienstes gesprochen werden kann.

Man ist bei der Österreichischen Staatsbahnverwaltung sich selbstverständlich darüber klar, daß mit den beiden Vorschriften nicht etwas Tadelloses, Endgültiges und nicht mehr Verbesserungsfähiges geschaffen wurde. Der Durchführung der Reform stehen auf den Österreichischen Staatsbahnen vor-

*) Insbesondere von Reinh. Brand in Nr 47 und 48 und von Henkel in Nr 86 Jahrg. 1899, von Reffler in Nr 3 Jahrg. 1900 und von Schmidt in Nr 93 Jahrg. 1901.

aussichtlich größere Schwierigkeiten entgegen, als auf den deutschen Bahnen und überhaupt auf den Bahnen anderer Länder. Schon ein Blick auf die Karte zeigt die eigentümliche Gestaltung des Netzes. Ein großer Teil besteht aus Gebirgsbahnen mit je nach der Fahrrichtung und den einzelnen Strecken bedeutend verschiedenen Zugbelastungen. Diese ungünstigen Neigungsverhältnisse haben auch zur Folge, daß hemmend wirkende Teilungen und Vermehrungen der Züge sowie Unterbrechungen in der Zugfolge vorgenommen werden müssen. Dazu tritt noch die Schwierigkeit mit den Bremswagen. Zahlreiche Umladungen in Bremswagen müssen in den Rampenstationen erfolgen und die Bremswagen, z. B. vor dem Arlbergtunnel, in ganz bestimmte Stellung gebracht werden. Die Neigungs- und Richtungsverhältnisse sowie die überwiegend ungenügenden Stationsanlagen gestatten auch nur eine beschränkte Achsenzahl der Züge. Diese Umstände wirken im Vereine damit, daß es sich mit Ausnahme der Linie Wien-Salzburg durchaus um eingleisige Strecken handelt, in höchst ungünstiger Weise auf die Ausnutzung der Züge, die Dienstturnusse der Lokomotiven, des Maschinen- und Zugbegleitungspersonals und die ganze Ökonomie des Betriebes zurück. Der Stückgutverkehr ist ferner überhaupt nicht stark entwickelt und drängt sich in der Hauptsache auf gewisse zumeist an dem Rande des Netzes gelegene Hauptpunkte zusammen. Eine andere in Deutschland unbekannte Schwierigkeit liegt für die Österreichischen Staatsbahnen in dem Bestande zahlreicher anschließender Privatbahnen, die, mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, noch durchaus nach alter Methode verladen und die derart gebildeten Stückgutwagen den Staatsbahnen übergeben, welche dann erst eine ihrem Systeme entsprechende Umladung vornehmen müssen.

Man wird sich daher einigermaßen mit Geduld wappnen müssen, bis greifbare Ergebnisse zutage treten werden und die neue Einrichtung klaglos arbeitet. Sagt doch auch Verkehrsinspektor Schmidt in seinem Aufsatz in Nr 44 Jahrg. 1901 d. Ztg. mit Bezug auf die in Deutschland doch schon länger und unter günstigeren Umständen in Kraft stehende Regelung des Stückgutdienstes, daß trotz zahlreich ergangener Dienstanweisungen und Umgestaltungen der Fahrpläne die Sache noch lange nicht klappe und am Schnürchen gehe.

Es sollen nun nachstehend einige näher erläuternde Bemerkungen zum „österreichischen System" gemacht werden, um dessen Besonderheiten gegenüber den anderwärts bestehenden „Systemen", dem preußisch-hessischen, dem bayerischen dem System der Reichsbahnen, jenem des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes und dem französischen System zu kennzeichnen und daran auch Betrachtungen allgemeiner Natur über die Frage des Stückgutdienstes sowie Vorschläge und Anregungen zu dessen weiterer Verbesserung zu knüpfen.

Eine Hauptfrage und zugleich eine umstrittene Frage: „feste Kurswagen oder Stückgutwagen nach Bedarf" dürfte durch das österreichische System ihrer Lösung näher gebracht worden sein.

In erster Linie ist die Bildung von Ortswagen insbesondere nach tunlichst weit entfernten einzelnen Bestimmungsstationen anzustreben. Ist die Bedingung hierfür, Stückgut im Gewicht von mindestens 3 t, nicht gegeben, so vergrößert man das Ziel und verkürzt die Entfernung, indem man das Augenmerk nun zunächst auf die Bildung eines Gruppenwagens richtet. Sind auch hierfür, d. h. für eine einzelne, eine Einheit höherer Ordnung darstellende Ladegruppe, 3 t Stückgüter nicht vorhanden, so wird abermals das Ziel vergrößert und die Entfernung für den Wagenlauf verkürzt und man versucht einen Umladewagen zu bilden, wofür 3 t Stückgüter für die zum Verkehrsgebiet einer Hauptumladestation gehörenden Ladegruppen, die in einer der Vorschrift angehängten Tabelle verzeichnet sind, vorhanden sein müssen. Sind schließlich auch hierfür nicht genügend Güter vorhanden, so erfolgt die Zuladung der Stückgüter in die festen Kurswagen, die in dem täglich verkehrenden Sammelgüterzug laufen oder mit anderen Güterzügen vorgeschoben werden. Derartige feste Kurswagen unterscheidet die österreichische Vorschrift dreierlei: die „Sammelwagen", die „festen Stationswagen", die die besondere Bezeichnung „Kurswagen" erhielten, und die bei Vorhandensein von Fracht, also nicht unbedingt regelmäßig, verkehrenden „Vorschubwagen".

Es werden demnach den Stationen dreierlei Möglichkeiten zur Bildung von geschlossenen, gut ausgenutzten „Stückgutwagen nach Bedarf" und deren beschleunigter Beförderung geboten. Diese Stückgutwagen, Stationswagen, legen nämlich den Weg bis zu ihrer Bestimmung in beschleunigtem Tempo, zumeist mit Gütereilzügen zurück. Erst wenn keine dieser Möglichkeiten benutzt werden kann, tritt der feste Kurswagen in Verwendung, der in erster Linie die Bestimmung hat, die Vorarbeit und Vorbereitung zu leisten zur Bildung von Stationswagen von seiner Bestimmungsstation ab.

Mit diesem Ineinandergreifen und Sichergänzen von Bedarfswagen und festen Kurswagen wird das tunlichst ökonomische Verfahren sichergestellt. Die unbedingt rascheste Beförderung der Stückgüter könnte nur durch die Einrichtung einer großen Zahl von stets laufenden festen Kurswagen erfolgen. Es könnte dies nur geschehen unter Verzicht auf eine zweckmäßige Wagenausnutzung, Zugkraftausnutzung und auch Wagenersparnis. Die unbedingt höchste Wagenausnutzung dagegen könnte nur erreicht werden, wenn Stückgüter erst nach Beladung eines Wagens bis zur vollen Ausnutzung seines Raumes oder seiner Tragfähigkeit befördert würden. Dies könnte wieder nur geschehen unter Verzicht auf rasche und regelmäßige Güterbeförderung und einen raschen, eine Wagenersparnis bewirkenden Wagenumlauf sowie unter Gefahr zahlreicher Lieferfristüberschreitungen. Beides wäre höchst unökonomisch. Die Ökonomie des Betriebes liegt am goldenen Mittelweg, indem die verhältnismäßig beste Wagenausnutzung bei verhältnismäßig raschester Beförderung und solchem Wagenumlauf zur Durchführung gelangt.

Die festen Kurswagen werden nach dem erfahrungsgemäßen Bedarf und getrennt nach verschiedenen Bestimmungsgebieten in die innerhalb gewisser kürzerer Streckenabschnitte verkehrenden Sammelgüterzüge eingestellt. In der Regel bezw. in überwiegender Mehrzahl verkehren diese festen Kurswagen nur innerhalb eines Direktionsgebietes und auch zumeist nur innerhalb einer Sammelstrecke. Eine verhältnismäßig kleine Zahl fester Kurswagen muß zwei oder mehr Sammelzugstrecken, sei es als „Sammelwagen" oder als „Vorschubwagen", durchlaufen, um in „Stationswagen" aufgeteilt werden zu können. Der Lauf eines festen Kurswagens auf weite Entfernungen kommt nicht leicht vor, daher auch der Gefahr einer schlechten Wagenausnutzung, die bei festen Kurswagen immer in gewissem Grade besteht, tunlichst ausgewichen ist. Der anderen Gefahr, durch das gegenständliche System eine große Zahl von „Gruppenwagen" zu bekommen, die von verschiedenen Seiten verladen werden und für eine Ladegruppe bestimmt sind, auf der dann aus diesen vielen Wagen stationsweise ausgeladen werden müßte, ist durch die Festsetzung eines Mindestgewichtes von 3 t wirksam vorgebeugt

Nach Grenz- und anderen Übergangsstationen auf fremde Bahnen, mit denen kein Stückgutverband vereinbart ist, werden „Stations"- und auch „feste Kurswagen" in der Weise abgerichtet, daß das gesamte „Jenseits" dieser Stationen als eine einzige Ladegruppe angesehen wird.

In den Ausgangsstationen der Sammelgüterzüge wird täglich zu bestimmter Zeit eine bestimmte, jedoch beschränkte Zahl von Wagen zur Verwendung als Kurswagen benötigt und beigestellt. Dadurch werden die dem Kurswagensysteme französischer Bahnen und der Reichsbahnen nachgerühmten Vorteile einer gleichmäßigen und regelmäßigen Wagenverwertung übernommen, ohne aber auch die zweifellos bestehenden Nachteile dieses Systems mitzuübernehmen, die in der zeitweise schlechten Wagenausnutzung und damit auch unökonomischen, geringeren Ausnutzung der Zugkraft bestehen. Der Güter-

verkehr unterliegt bekanntlich periodischen Schwankungen, die sich auf Verkehrsrichtung, Zahl, Gewicht und Gattung der Güter beziehen und deren Ursachen in den verschiedenen Gewinnungs-, Erzeugungs- und Erntezeiten, gebräuchlichen Lieferzeitpunkten u. a. m. beruhen. Diese Schwankungen können unter Umständen, insbesondere wenn nicht nur die periodisch wirkenden Faktoren, sondern auch andere Faktoren des Wirtschafts- und Geschäftslebens, wie Konjunkturen, Krisen usw. wirksam werden, ganz erheblich groß sein. Es gilt dies gleicherweise für die Wagenladungsgüter wie für die Stückgüter.

Daraus geht nun hervor, daß bei der nach dem reinen Kurswagensystem erfolgenden regelmäßigen Inverkehrstellung einer größeren Anzahl weite Strecken durchlaufender Kurswagen, die dem Verkehre vorzeitig entzogen werden müssen, um immer rechtzeitig bereit gehalten werden zu können und deren genaue, dem jeweiligen Verkehrsumfange entsprechende Festsetzung geradezu ausgeschlossen ist, die Ausnutzung von Wagen und Zugkraft unmöglich eine regelmäßig so günstige wird sein können, wie nach dem System des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes bezw. der preußisch-hessischen Staatsbahnen und nach dem österreichischen System, bei denen die Wagenverwendung sich genau dem jeweiligen Güterstrome nach dessen Richtung und Stärke anpaßt.

Natürlich schließt dies nicht aus, daß, wenn in einigen Verkehren besonders eigenartige Verhältnisse bestehen, etwa ein regelmäßiger, gleichartiger, lebhafter Stückgutverkehr, in diesen Verkehren auch eine große Zahl fester Kurswagen ungewöhnlich hohe Durchschnittbelastungen erzielt. Aber auch in diesen Fällen wird das „gemischte System“ mindestens den gleichen Erfolg herbeiführen.

Als ein weiterer Vorteil gegenüber dem reinen System fester Kurswagen muß die notwendigerweise sich ergebende Verringerung der Verschubleistungen bezeichnet werden, die bei letztgenanntem System infolge der von verschiedenen Orten herbeizuholenden und an die Rampe zu bringenden großen Zahl von Wagen in höherem Maße auflaufen müssen, während die vielen festen Kurswagen die gleiche Verschubarbeit für das Einrangieren erfordern. Beim gemischten System dagegen werden die aus den Zügen zu den Rampen gestellten beladenen Wagen durch Rangierung der Ladung und teilweise Zu- bezw. Entladung regelmäßig wieder verwendet. Diesem Gegenstande, den Verschubleistungen, wird große Aufmerksamkeit zu schenken sein, denn sie sind ein die Betriebskosten sehr belastender Faktor, auf dessen Herabsetzung gerade bei Regelung des Stückgutdienstes durch entsprechende Anlagen und Einrichtungen mit größtem Nachdrucke hingewirkt werden sollte.

In der Durchführung der Verladung und Umladung der Stückgüter sowie deren Beförderung bestehen nach dem „österreichischen System“ einige bemerkenswerte Besonderheiten.

Im allgemeinen gilt hier der Grundsatz, der größten Ökonomie dadurch zu entsprechen, daß die Wagen- und Güterbewegungen auf das Notwendigste beschränkt und mit dem geringsten Aufwand an Arbeitsleistungen sowie unter tunlichster Sicherung der Güter vor Beschädigung, Verschleppung und Verlust vor sich gehen.

Die in die Sammelzüge eingestellten festen Kurswagen müssen in vorher ein- für allemal genau bestimmter Reihenfolge in einer Gruppe unmittelbar hinter dem Dienstwagen eingereiht werden.

Genau nach dieser den Unterwegsstationen sehr bald geläufig werdenden Ordnung und nach den aus der Vorschrift bekannten Bestimmungsgebieten der einzelnen Kurswagen werden in den Unterwegsstationen die zu verladenden Güter in Gruppen geordnet bereit gehalten.

Nach Ankunft des Sammelzuges in der Station wird, wo die Stationsanlagen dies irgendwie gestatten, der Zugteil mit den Kurswagen und jenen etwa mitgeführten Stationswagen, in welche Zuladungen zu erfolgen haben, zur Verladerampe bezw. zum Güterschuppen gestellt, wo durch die Zugbegleiter und die Stationsbediensteten die Ladearbeit ausgeführt wird, die durch dieses Vorgehen ganz wesentlich an Einfachheit, Raschheit, Sicherheit und Ordnung gewinnt, und zwar umsomehr, als die Sammelgüterzüge nur bei Tag verkehren.

Die auszuladenden Güter werden nicht mehr, wie dies früher in den meisten Fällen geschah, zwischen die Gleise gelegt, von wo sie dann nach Abfahrt des Zuges von den Stationsbediensteten nochmals aufgenommen und häufig mit vermehrtem Arbeitsaufwande erst in die Güterschuppen gebracht werden mußten, sondern die auszuladenden Güter werden aus den Sammelwagen gleich an ihren richtigen Lagerort gebracht, wo sie bis zur Ausfolgung bleiben. Die Verladung vollzieht sich ebenso rasch, einfach und sicher wie die Ausladung. Hinderlich erweisen sich hierbei nur die längs der Güterschuppen führenden meist zu schmalen Rampen, die ein Ausweichen sich begegnender beladener Karren selten gestatten.

Leitung und Überprüfung der Ladearbeiten erfolgt mit großer Sicherheit an der Hand einerseits der Verrechnungen, anderseits der in Österreich vorgeschriebenen Verladescheine, die den Ladeverzeichnissen der Reichsbahnen und französischen Bahnen entsprechen und ein vollständiges Verzeichnis des Wageninhalts unter Angabe von Zeichen, Nummer, Zahl, Gattung, Inhalt und Gewicht der einzelnen Güter sowie deren Verrechnungsdaten bilden. Ihre Verfassung erfordert durchaus keine nennenswerte, die Ladearbeit verzögernde Schreibarbeit. Ein Stationsbediensteter hat außerdem die ausgeladenen Güter in ein „Ausladebuch“ einzutragen, dessen Wert allerdings weniger hoch zu veranschlagen ist.

Eine Plombierung der im Sammelzuge laufenden Kurswagen findet in den Unterwegsstationen nicht statt, wodurch gleichfalls eine Zeit- und Materialersparnis bewirkt wird.

In der Endstation des Sammelgüterzuges werden die Kurswagen unter Umständen durch früher eingelangte Vorschubwagen oder mit von Seitenlinien zugeführten Gütern ergänzt und, sofern die Endstation nicht selbst Umladestation ist, mit dem nächsten beschleunigten Güterzuge als Vorschubwagen zur nächsten Umladestation vorgeschoben.

In der Umladestation treffen nun die verschiedenen Kurswagen, Vorschubwagen und Umladewagen, teilweise auch Orts- und Gruppenwagen zusammen und es beginnt die auf die Bildung von Stationswagen, nämlich von Ortswagen, Gruppenwagen und Umladewagen — in der angeführten und früher erklärten Rangordnung — gerichtete Tätigkeit sowie die Vorbereitung der neu abzurichtenden Kurswagen.

Da eine auf Vereinigung gerichtete Arbeit erfolgt, kommt es naturgemäß nur in Ausnahmefällen vor, daß ein Auslangen mit den an die Umladerampe gestellten oben angeführten Wagen nicht gefunden wird und leere Wagen besonders beigestellt werden müssen.

Die Leitung der Umladungen und die Feststellung der vorzunehmenden Aus-, Um- und Zusammenladungen erfolgt auf Grund der Verrechnungspapiere und der Verladescheine.

Eine grundsätzliche gänzliche Entladung aller Wagen findet niemals statt, weil eine solche zwecklose, unökonomische Arbeitsvermehrung vermieden werden muß. Im Gegenteil, die Neuverladung der Orts- und Gruppenwagen wird danach bestimmt, ob in einem Wagen bereits ein größeres Gewicht Stückgut für eine Station oder Ladegruppe enthalten ist, das dann nicht mehr bewegt zu werden braucht. Auf Grund der Verrechnungen, die nun für die verschiedenen zu bildenden Stationswagen zusammengelegt werden, werden für diese Wagen die neuen Verladescheine verfaßt. Hierbei sind die Nummern und Kennzeichen dieser Wagen in die Verrechnungspapiere einzusetzen. In die Verladescheine der angekommenen Wagen werden in der letzten Rubrik (Anmerkung) bei den auszuladenden Gütern die Nummern derjenigen Wagen eingesetzt, in welche die Wiederverladung bezw. Umladung dieser Güter zu erfolgen hat. Ausladung und Verladung erfolgen nun an der Hand der

alten und neuen Verladescheine samt Verrechnungspapieren (in der Hand des Verladers), wobei die Kontrolle durch Ausstreichen bezw. Einstreichen in den bezüglichen Verladescheinen erfolgt; es ist dies ein Verfahren, das sich als durchaus sicher erwiesen hat. Dieses Verfahren genügt auch erfahrungsgemäß vollkommen in Umladestationen, in denen täglich ungefähr 60—80 Wagen zur Abfertigung gelangen. Bei größeren Umladestationen wird mit dieser Einrichtung allerdings kaum mehr das Auslangen gefunden und eine Übersicht ermöglicht werden können. Es werden dann ungefähr in der Weise, wie dies beim Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband geschieht, Ladepläne angelegt werden müssen, welche in allen Fällen den großen Vorteil bieten, daß über die Umladearbeit einer Station genaue Aufschreibung geführt und dadurch auch genaue Kontrolle geübt werden kann.

Zu einer Numerierung sämtlicher Frachtkarten mit Ladegruppen- und Stationsreihennummern, wie dies im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband eingeführt ist, hat sich bei den Österreichischen Staatsbahnen vor der Hand noch kein Bedürfnis erwiesen. Die bei der Umladung beschäftigten Bediensteten, insbesondere die die Umladungen leitenden haben sich in kürzester Frist die erforderlichen geographischen Kenntnisse erworben, da erfahrungsgemäß die Bestimmungsstationen der eine Umladestation passierenden Güter sich immer wiederholen und verhältnismäßig nur beschränkte Verkehrsgebiete in Frage kommen.

Die Numerierung der Frachtkarten erfordert eine neue Schreibarbeit, die zugleich Quelle zahlreicher Fehler zu werden verspricht, deren Folgen sehr unangenehme Verschleppungen sein können. Auch kann eine Numerierung dann keinen großen Wert haben, wenn zahlreiche von fremden Bahnen übergehende Verrechnungen nicht numeriert sind.

Auch für die von manchen Seiten empfohlene Voraussendung der Verrechnungen an die Umladestationen, die sehr viel Bedenkliches hat, weil dadurch das Gut von seinen Begleitpapieren getrennt wird, was die Ursache von 80 % aller Reklamationsfälle bildet, erwies sich bei den Österreichischen Staatsbahnen kein Bedürfnis.

Wenn die Stationswagen, die zur Verladung zu gelangen haben, festgestellt sind, werden die hierfür in Aussicht genommenen Wagen sofort mit den die neue Bestimmung bezeichnenden Stationswagenzetteln beklebt. Ebenso werden die bereitzustellenden Kurswagen gleich mit den ihre Bestimmung bezeichnenden Zetteln beklebt. Es beginnt nun wagenweise, mitunter auch aus mehreren Wagen gleichzeitig, die teilweise oder gänzliche Entladung bezw. die Verladung.

Es fragt sich nun, in welcher Weise die angegebene Reform des Stückgutdienstes die Herabsetzung der Kosten bewirken und in welcher Weise sich dies äußern wird. Zunächst wird zweifellos eine verbesserte Wagenausnutzung in Erscheinung treten. Durch Verbesserung des Verhältnisses zwischen Stückgutnettogewicht und mitgeführter toter Last wird der auf die Einheit des Stückgutgewichts entfallende Betrag der Beförderungskosten naturgemäß verringert werden.

Eine Hauptwirkung der Reform dürfte sich voraussichtlich in einer erheblichen Wagenersparnis äußern, wie dies z. B. auch schon für ein kleineres Versuchsgebiet, den Bezirk der Staatsbahndirektion Innsbruck, nachgewiesen werden konnte, und zwar beträgt hier die erzielte Wagenersparnis (1900 gegen 1897) im Mittel 15000 Wagen und 1902 gegen das Vorjahr weitere 3600 Wagen. Diese Wagenersparnis wird noch dadurch gesteigert, daß nach dem neuen System einerseits in den Umladestationen nicht oder nur in geringem Maße eigens aus dem Verkehr zu ziehende Wagen beigestellt werden müssen, sondern die eingelangten Wagen Wiederverwendung finden, und daß anderseits die vielen geschlossenen Stationswagen einen raschen Lauf mit Gütereilzügen erfahren, also der Wagenumlauf beschleunigt wird. Eine weitere Wagenersparnis wird nach dem „österreichischen System“ auch durch die teilweise Mitbenutzung der Dienstwagen für die Stückgutbeförderung erzielt, weil dadurch eine Verminderung der regelmäßig in Verkehr zu setzenden Kurswagen herbeigeführt wird.

Die bei weiterer Entwicklung nicht zu vermeidende Auflassung der nach dem österreichischen System „Kurswagen“ genannten festen Kurswagen würde eine fernere Wagenersparnis bewirken.

Aus der Wagenersparnis wird sich u. a. auch der Vorteil ergeben, daß die Bahnen verhältnismäßig geringere Beträge für Neubeschaffung von Wagen sowie für Verzinsung und Tilgung dieser Anschaffungskosten werden ausgeben müssen.

Eine weitere Ersparnis im Betriebe wird durch Verringerung der Verschubkosten dann eintreten, wenn die Vorschriften wegen Rangierung der Güterzüge, die Anlage entsprechender Umladebühnen u. dgl. m. richtig gehandhabt werden und pünktlich und allseits zur Durchführung gelangen.

In ganz erheblicher Weise dürfte auch ein Rückgang der Reklamationsfälle und zwar sowohl betreffend Beschädigung und Verlust, als auch hinsichtlich Lieferfristüberschreitung und damit auch ein Rückgang an zu zahlenden Entschädigungen eintreten. Dieser Erfolg wird in dem Maße zunehmen, als die Stückgutdienstregelung größere Geltungsgebiete erhält. Im Verkehre zwischen Bahnen verschiedener Verwaltungen wird heute in verschiedenen Relationen die ohnehin meist reichlich bemessene Lieferfrist mit solcher Regelmäßigkeit überschritten, daß etliche Geschäftsleute aus diesem Umstande bedeutende Vorteile ziehen, indem sie ihre Waren infolge der ihnen zu zahlenden Frachtrückerstattungen frachtfrei oder gegen geringe Frachtbeträge beziehen.

Was nun die in unmittelbarem und engstem Zusammenhange mit der Vorschrift über die Regelung des Stückgutdienstes stehende, vom Eisenbahnministerium herausgegebene Vorschrift über die Regelung des Güterzugverkehrs betrifft, so gelangt mit ihr die grundsätzliche Trennung des Nahverkehrs vom Fernverkehr im Anschluß an die nach dem gleichen Grundsatz erfolgende Stückgutverladung zur Durchführung. Selbstverständlich kann jedoch die Güterzugfahrordnung nicht allein durch Rücksichten auf den Stückgutdienst bestimmt werden, was umsoweniger zutreffend wäre, als das Gewicht der beförderten Stückgüter nur ungefähr 6 % des Gewichts aller beförderten Güter beträgt und die mit Stückgut beladenen Wagen etwa ein Achtel der Wagenladungen ausmachen. Auch ist gerade im Güterzugdienst die „äußerste Ökonomie“ von höchster Wichtigkeit, weil vom rein ökonomischen Standpunkt aus der Güterzugdienst auch an erster Stelle steht; denn der Stückgutdienst trägt seine Selbstkosten nicht, die Beförderung von Personen liefert gleichfalls kein die Selbstkosten übersteigendes Erträgnis, wie die bezüglichen Untersuchungen der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung neuerlich wieder erwiesen haben, und daher wird das ganze „Geschäft“ der Eisenbahnen heute in der Hauptsache aus dem Wagenladungsverkehr gemacht. Bei keinem anderen Dienstzweige können durch entsprechende Regelung und zielbewußtes, umsichtiges Vorgehen so erhebliche Ersparnisse an Arbeits- und Nebenleistungen erzielt und kann eine so weitgehende vorteilhafte Ausnutzung der Arbeitskraft der Maschinen bewirkt werden.

Es ist dies umso wichtiger, als das Bestreben im allgemeinen dahin geht, Lokomotiven mit immer größerem Adhäsionsgewicht in Verwendung zu nehmen, was an sich ökonomisch sehr gerechtfertigt ist. Die Folge davon bildet das gesteigerte Bestreben, die erhöhte maschinelle Leistungskraft auch auszunutzen, weil sie sonst droht, ein Nachteil zu werden, statt ein Vorteil zu sein. Die verbesserte Ausnutzung der Zugkraft kann aber nur platzgreifen bei einem sorgfältig durchdachten und mit allem Nachdruck zur Durchführung gebrachten Güter-

zugsystem. Allerdings sind hier natürliche Grenzen gesetzt in den Richtungs- und Neigungsverhältnissen einer Bahn, die ebenso wie gegebene Stationsanlagen eine nahe Grenze für die zulässige Achsenzahl eines Zuges ziehen. Hier bleibt dann, wie insbesondere auf Gebirgsbahnen, die Technik älterer Anlagen hinter der fortschreitenden Technik des Betriebes zurück.

Dem Stückgut ist das Verdienst zuzuschreiben, daß die unaufschiebbar gewordene Lösung der Frage seiner geregelten Beförderung bewirkt hat, daß auch dem Güterzugfahrplan eine bisher sehr mit Unrecht vorenthaltene größere Aufmerksamkeit zugewendet wird.

Zur Feststellung der Fahrpläne der personenführenden Züge werden heute regelmäßig internationale und innerstaatliche große Konferenzen abgehalten. Die Güterzüge dagegen pflegte man die längste Zeit wie die richtigen Aschenbrödel zu behandeln und ihre Fahrlinien so gut es ging und ohne zu verhandeln und viel zu reden in die freigebliebenen „Löcher“ des Grafikons einzuzeichnen.

Es ist nun das Lineal nicht mehr das richtige Werkzeug zur Herstellung der Güterzugfahrpläne, sondern die gleichzeitige Erfüllung der Forderungen nach raschester, direkter und regelmäßiger Güterbeförderung und tunlichst beschleunigtem Wagenumlauf bei höchster Ausnutzung der Zugkraft ist hierfür maßgebend geworden und wird maßgebender werden, als dies bisher der Fall war. Daneben müssen noch die Ziele einer die stärkste Ausnutzung des Wagenparks sichernden Durchführung der Wagenleitung, die tunlichste Verminderung der Verschubleistungen und die Erstellung geeigneter Maschinenpersonal-, Zugbegleiter- und Maschinenturnusse im Auge behalten werden. Es liegt im Gange der Entwicklung, daß auch die Feststellung der Güterzugfahrpläne und -Anschlüsse in Zukunft im Wege besonderer Vereinbarungen erfolgen wird.

Zur weiteren Reform des Stückgutverkehrs würde der Dienstbetrieb noch in einer Anzahl anderer Punkte zu ändern sein, zu deren Erörterung der hier zu Gebote stehende Raum nicht ausreicht.

Die zweite Lesung des Etats der preußischen Staatseisenbahnverwaltung im Abgeordnetenhause

begann am 23. d. M. mit einer ausführlichen Rede des Staatsministers Budde; sein Programm bezeichnete er als sehr kurz: „Sie werden mit mir einverstanden sein“, sagte er, „daß ich die Leitung dieses großen Unternehmens nach den altbewährten Gesichtspunkten führen werde, die in diesem Hause seit Jahrzehnten die Billigung gefunden haben. Damit ist meine Programmrede zu Ende. Ich würde aber glauben, meine Pflicht zu verletzen, wenn ich nicht meine Auffassung zu dem Etat darlegen wollte und darüber, wie er entstanden ist. Als ich im Juni 1902 mein sorgenvolles Amt übernahm, befand ich mich in derselben Lage wie mein hochverdienter Amtsvorgänger, als er Ende Juni 1891 seine Stellung übernahm. Auch damals war die wirtschaftliche Lage eine rückgängige, auch damals war die Rente von 1890 bis 1891 von 5,26 auf 4,91 % gesunken. Aber die Krisis war bald überwunden und die Rente stieg in den letzten fünf Jahren auf über 7 %, bis sie dann plötzlich wieder auf 6,43 % herabsank. Der Rückgang zog sich hinein bis 1902; wir hatten eine Einnahme im April von ½ Million und im Mai von 2,8 Millionen weniger, im Juli, August, September schwankten die Einnahmen hin und her und man konnte von einer grundlegenden Besserung nicht sprechen. In dieser Situation übernahm ich Ende Juni mein Amt und ich bin sofort an die Aufstellung des Etats für 1903 herangetreten. Zwei Gesichtspunkte mußten für mich maßgebend sein: 1. keinen Optimismus in der Schätzung der Einnahmen und Schutz dieser Einnahmen, 2. möglichste Ersparnisse bei den Ausgaben. Die Einschätzung von 1901 war 83,5 Millionen höher als die wirkliche, wir hatten also alle Ursache zur Vorsicht. Ich bin nicht prophetisch genug veranlagt, um den Abschluß des Jahres 1902 nach den ersten zehn Monaten mit bestimmten Zahlen belegen zu können. Aber so viel kann ich doch sagen, daß es etwas besser geworden ist. Die Einnahme ist jetzt 27,7 Millionen höher als die Isteinnahme des Jahres 1901, und ich bin so glücklich, ankündigen zu können, daß wir auch bei den Ausgaben etwas erspart haben, sodaß die vom Finanzminister angegebene Zahl von 43⅓ Millionen Ausfall sich nicht unerheblich um einige Millionen ermäßigen wird. Ich will trotzdem wiederholen, daß wir keinen Optimismus haben dürfen, denn die Ursache der Einnahmesteigerung, die jetzt vorhanden ist, ist auf Momente zurückzuführen, auf deren Wiederkehr wir in den nächsten Jahren nicht rechnen dürfen, z. B. auf die Steigerung des Personenverkehrs durch die Düsseldorfer Ausstellung, auf die Streiks in Frankreich, Amerika usw. Was die letzten Monate des Betriebsjahres 1902 betrifft, so sind wir in der Kilometereinnahme gegen die Vorjahre erheblich zurückgeblieben. 1896 hatten wir eine Steigerung von 1608 *M*, 1897 von 985 *M*, 1898 von 1835 *M*, 1899 von 1790 *M*, 1900 von 1046 *M* und dann kam der große Krach, wo wir mit — 2069 *M* abschlossen. Was bedeutet demgegenüber eine Verkehrseinnahme von + 242 *M*. Wir haben noch lange nicht eingeholt, was wir in einem einzigen Jahre am Schluß des vorigen Jahrhunderts verloren haben. Das ist dazu angetan, uns zu mahnen, mit unseren Schätzungen recht vorsichtig zu sein.“

Der Minister ging nun auf die Notwendigkeit einer verständigen und vorsichtigen Tarifpolitik über. „Es vergeht kein Tag, ohne daß wir Tarifwünsche aus gewissen Gegenden erhalten. Man beschwert sich über Disparität und mangelndes Verständnis meiner Herren Räte, weil dieser oder jener Tarifwunsch nicht erfüllt wird. Ich will garnicht von Personentarifen sprechen, wo es ja sehr einfach sein würde, mit einem Federstrich die Preise herabzusetzen. Es handelt sich aber bei den Personentarifen nicht so sehr um eine Herabsetzung, sondern meine Absicht geht weiter: ich möchte, daß jeder Reisende nicht mehr ein großes Studium anstellen muß, um zu wissen, auf welchem Wege er am billigsten oder am kürzesten fährt, oder ob er hier und da Freigepäck hat, einen Speisewagen benutzen kann oder nicht. Ich werde diese Frage im Auge behalten, und wenn Sie mir dazu Schonzeit gestatten, den Personenverkehr zu verbessern suchen, ohne mich aber in gewagte Tarifexperimente einzulassen. Viel wichtiger ist der Güterverkehr. Auch hier sind unter Umständen Tarifexperimente sehr gewagt, sie können ein Desastre bilden für den gesamten preußischen Staat und die Finanzverwaltung. Aber ich bin nicht fiskalisch genug angelegt, um mich starr dieser Frage gegenüberzustellen, und es würde mit meinem kurzen Programm im Widerspruch stehen, wenn ich nicht dauernd und in sorgfältiger Weise die wirtschaftlichen Bedürfnisse des Landes mit Hilfe der dazu berufenen Organe prüfte und helfend und bessernd einträte, ohne mich in große Experimente einzulassen, um auch die wirtschaftliche Bevölkerung des Landes verständig zu unterstützen. Daß diese verständige Unterstützung tatsächlich auch überall zuteil geworden ist und zuteil werden soll, wissen Sie aus den Beratungen des Landeseisenbahnrats. Ich will nur erwähnen, was in dem laufenden Betriebsjahre geschehen ist oder bereits beschlossen ist. Eine große Anzahl von Gütern sind in ihrem Tarifschema in billigere Klassen hineinversetzt worden. Die 20 % Frachtersparnis der Düngemittel infolge des Notstandstarifes sind jetzt als regelmäßige Ermäßigungen eingeführt worden. Der Industrie sind wir an bestimmten Stellen entgegengekommen durch Ermäßigungen der Tarife für Erze und Hochofenkoks. Die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, die für den Transport nach Ostasien galten, sind jetzt zur Ausfuhr nach sämtlichen außereuropäischen Ländern bewilligt worden. Ermäßigte Tarife sind eingeführt worden für die Emballage einer größeren Anzahl wichtiger Artikel. Für die Beförderung der Dreschmaschinen und Dampfpflüge ist eine wesentliche Ermäßigung eingetreten. Die Tarife für die Viehzucht sind um etwa ⅓ ermäßigt. Die Tarife für Weidetiere sind erheblich verbilligt worden. Die Schädigungen, die den Gütern durch vorzeitigen plötzlich eintretenden Frost auf den Flußläufen drohen, sind durch besondere Notstandstarife gemildert worden, die aber den armen Schiffern zu gute gekommen sind, nicht den Versicherungsgesellschaften. Es ist beschlossen worden, den Tarif für die Ausfuhr von Spiritus zu ermäßigen. Ich begnüge mich mit dieser kleinen Aufzählung, um nachzuweisen, daß die Staatseisenbahnverwaltung immerhin das wirtschaftliche Leben im Lande, die Landwirtschaft und Industrie dauernd beobachten wird, um ihre Aufgabe, helfend einzugreifen, wo es möglich ist, zu erfüllen.“

„Zweiter Grundsatz für die Etatsaufstellung ist möglichst sparsame Wirtschaft; die Sparsamkeit muß aber an der richtigen Stelle sein. Der Weg, den ich zu gehen hatte, war mir auch hier angezeigt durch meinen Amtsvorgänger, der 1895 den komplizierten Geschäftsgang vereinfacht und unnütze Schreibereien beseitigt hatte. Es sind dadurch rund 2800 Stellen erspart worden trotz der Vergrößerung des Eisenbahnnetzes von 25 000 auf 32 000 km. Diese Ersparnis beträgt rund 20 Millionen. Auch ich habe die Absicht, der Schreiberei gründlich auf den Leib zu gehen, aber wohlverstanden im

inneren Bureaudienst, nicht im äußeren, wo die Beamten tagtäglich mit den Gefahren des Dienstes zu tun haben; da würden wir hier und da noch etwas mehr tun müssen. Weitere nicht unerhebliche Ersparungen sind auch im Kassen- und Rechnungsdienst mir von meinen Räten vorgeschlagen worden durch Vereinfachungen, welche gleichzeitig eine Beschleunigung des Dienstes sein sollen. In meinem Ministerium wurde mir die Möglichkeit der Aufhebung einer Registratur nachgewiesen und damit eine Ersparnis von 20 000 ℳ. Die Frachtkarte, die aus alter Zeit besteht, wird abgeschafft werden; die Ersparnis, die dadurch allein an Papier in einem Jahre erreicht werden wird, beläuft sich auf 600 000 ℳ. (Große Heiterkeit.) Ich betrachte mich nicht als Reformator, der die Sache aus sich heraus macht, sondern ich kann dies alles nur zurückführen auf die Vorschläge der mit mir arbeitenden Herren, die eben keine Bureaukraten sind. Im Güterverkehr kann ich Ihnen derartige Zahlen über die beabsichtigten Ersparnisse nicht anführen, aber indirekte Ersparnisse sind auch dort möglich, die jeder Verständige unterschreiben wird. Wesentliche Erleichterungen werden auch im Wagenverkehr erzielt werden; der Wagenmangel ist im letzten Jahre nur noch vereinzelt, so bei Hamburg, aufgetreten. Der schwierigste Teil des Betriebes ist der Stückgutverkehr; auch hier ist erreicht worden, daß man bei den Durchführungen auf den Hauptbahnlinien von der vierfachen Umladung auf eine einfache zurückgekommen ist. Nach der neuen Dienstordnung muß jedes Stück, welches heute in Berlin aufgegeben wird, heute Abend nach Leipzig abgehen und binnen 24 Stunden dort ankommen."

„Es ist mir ferner gelungen, den Schienenpreis um 4 ℳ. zu ermäßigen; beim Kohlensyndikat ist die erreichte Ermäßigung nicht so erheblich, aber alles in allem wird doch eine Ersparnis von 8 Millionen erzielt, welche allerdings dem laufenden Etat nur zum Teil zu gute kommt. Endlich habe ich mir die Pflicht auferlegt, die Anmeldungen der Eisenbahndirektionen auf Umgestaltung der Bahnhöfe usw. in einer auf die Finanzlage Rücksicht nehmenden Weise zu prüfen und zurückzustellen. Es sind dadurch 88 Millionen in Abgang gebracht worden. Nicht für zulässig hielt ich beim Rückgange des Personenverkehrs eine Einschränkung der Personenzüge; so einfach der Gedanke ist, ich erschwere es durch solche Einstellung den wirtschaftlich arbeitenden Ständen, den Verkehr zu heben und die wirtschaftlichen Verhältnisse zu verbessern; es würde das eine falsche Sparsamkeit sein. Im Gegenteil haben wir einige Personen- und sogar Schnellzüge zulegen müssen, weil das Verkehrsbedürfnis es erforderte. In den nächsten Tagen werde ich ja voraussichtlich eine ganze Anzahl Festnagelungen auf diesen Punkt auf meinem Schreibtisch vorfinden."

„Keine Einschränkung wird gemacht in Ausgaben, welche sich auf die Betriebssicherheit des Bahnnetzes beziehen, diese erste Aufgabe einer geordneten Verwaltung. Die Unfälle sind zurückgegangen. Aber ich betrachte die Statistik solange nicht als ausreichend, als wir nicht auf ± 0 angekommen sind. Ganz zu erreichen wird das ja nicht sein, denn Menschenwerk ist Stückwerk, aber was an Betriebssicherheit geleistet werden kann, wird geleistet werden. Eine ganze Menge neuer Anlagen, die hierher gehören, finden Sie im Etat. Im Zusammenhange damit ist die Frage des schweren Oberbaues zu erörtern. Der schwere Oberbau muß durchgeführt werden auf allen Strecken, wo schwere Schnellzüge fahren, das sind 19 330 km. Die können natürlich nicht von heute auf morgen umgebaut werden, aber ein Programm muß aufgestellt werden und ist aufgestellt worden. Die dringendsten Strecken sollen deshalb in fünf und nicht, wie bei regelmäßiger Auswechslung geschehen wäre, erst in zehn Jahren mit schwerem Oberbau versehen werden. Von diesen dringendsten Strecken sind noch 5000 km zu legen, was 19 Millionen erfordern wird. Die Klage, daß unsere Züge unruhiger gehen als die gleichen Züge in anderen Ländern, ist untersucht worden. Die Untersuchung hat ergeben, daß diese Klage nicht unberechtigt ist; es liegt sowohl am leichten Oberbau, wie im Bau der Wagen. Es wird eine bessere Federung eingeführt und der Bau der Speise- und Schlafwagen noch mehr vervollkommnet werden; es werden auch Reserveuntergestelle für diese Wagen beschafft werden; wir hoffen dann, daß auch die Mitglieder dieses hohen Hauses, die viel mit diesen Wagen fahren müssen, mit der Zeit eine ruhigere Nachtruhe haben werden. Auch die Vermehrung und Ausgestaltung des Fuhrparks ist reichlich bedacht worden; hier zu sparen würde eine falsche Maßregel sein. Wir würden einen großen Fehler begehen, wenn wir verkehrsarme Zeiten nicht ausnutzten, um uns auf die bessere Konjunktur, auf die Hochflut einzurichten und auch der Arbeiterschaft und Industrie dadurch Beschäftigung zu geben. Allerdings sind die Mittel im Etat nicht vollständig ausgeworfen, weil der Finanzminister dazu nicht in der Lage war; er hat aber das Bedürfnis anerkannt und im Ausgleichsfonds sollen 20 Millionen dafür zur Verfügung gestellt werden. Ich hoffe immer, daß dieses Gesetz verabschiedet wird; geschieht das nicht, so muß ich mit einem Nachtrag kommen, weil wir den Fuhrpark nicht unvollständig lassen können."

„Die schwierigste Frage ist die Frage des Personals. Das Heer der Eisenbahner ist 365 000 Köpfe stark; überall Zufriedenheit und Glück herbeizuführen ist da vollständig ausgeschlossen. Aber es muß unser Bestreben sein, nach Möglichkeit für die zu sorgen, die tagtäglich ihr Leben für diesen Betrieb im Dienste des Vaterlandes einsetzen. Unter diesen Umständen aber ist strenge, gute Organisation Vorbedingung. Wir dürfen nicht zulassen, daß sich in unserer Organisation Bestrebungen geltend machen, die ich kurzweg mit Umsturz bezeichnen möchte. Meine Vergangenheit bürgt dafür, daß ich derartigen Bestrebungen mit aller Strenge entgegentrete, und da setze ich nur fort, was meine Amtsvorgänger getan haben, nämlich alle diejenigen auszumerzen, die nicht folgen. Mein Amtsvorgänger hat den Erlaß herausgegeben: wer sich an sozialdemokratischen Bestrebungen agitatorisch beteiligt, wird sofort entlassen, und wer als Beamter, der den Treueid geschworen hat, sich desselben Vergehens schuldig macht, wird einfach im Disziplinarwege beseitigt. Die Frage ist um so ernstlicher, als wir in einem Nachbarlande überaus traurige Folgen gesehen haben, wie sie eintreten, wenn eine solche Energie nicht entfaltet wird. Es ist ein Hamburger Verein, der sich rühmt, in unsere Organisation hineingekommen zu sein und eine Anzahl Mitglieder von unseren Leuten gewonnen zu haben. Ich glaube gerade, weil er sich so rühmt, werden die Zahlen nicht so ganz richtig sein. Aber es bestehen auch andere Vereine, die königstreu und beamtentreu sind; die gehen auch immer mit Petitionen vor. Was für die Beamten an Wohlfahrt geschehen kann, soll geschehen; in dieser Beziehung lassen sich solche Vorschläge hören. In unserem Dasein, in der Armee sind wir angewiesen auf gemeinsame Tragung von Freud und Leid; wir werden also jedem Untergebenen treu zur Seite stehen, aber wir brauchen vor allem Disziplin und dulden keinen Umsturz, und innerhalb der Verwaltung wird jede Fürsorge getroffen werden, um den Angriffen auf die Disziplin zu begegnen. Dann müssen wir aber für unsere Arbeiter so sorgen, wie es irgend möglich ist, und es ist meine größte Freude, daß der Finanzminister 3000 neue Beamtenstellen gebilligt hat und 1000 Stellen niederer in solche höherer Ordnung umgewandelt worden sind."

„Ich wiederhole, ganz zufriedenstellen können werde ich die Beamten nicht und auch die Arbeiter nicht. Hierher gehört auch das Kapitel der Dienstdauer und der Ruhe. Es ist viel geschehen, kann aber noch viel mehr geschehen. Die Durchschnittszahlen von Dienstdauer und Ruhe sind im Etat erwähnt; es sind Verbesserungen eingetreten. Meine nächste Aufgabe wird es sein, die Ausführung der Grundsätze darüber zu prüfen. Aber mein Herr Amtsvorgänger hat recht daran getan, die Übergabe der Statistik an Sendboten von Vereinen zu verweigern. Bei den Behörden wird dem Bedürfnis nach Statistik vollkommen Rechnung getragen. Sind denn die Sendboten von Vereinen sachverständig genug? Ich habe mir die Aufgabe gestellt, alle die Verhältnisse zu untersuchen; ich habe dazu viele Kommissionen gebildet, die unvorhergesehen irgendwo einfahren und die Verhältnisse der Beamten und Arbeiter mit vollständiger Objektivität prüfen. Die Presse hat mir vorgeworfen, daß es mir darauf ankomme, die Wahrheit nicht ans Licht kommen zu lassen. Ich bin Minister der öffentlichen Arbeiten, diese Arbeiten sind öffentlich, ich habe gar keine Veranlassung, etwas zu verheimlichen, sondern will die Zufriedenheit der Arbeiterschaft erreichen. Ich habe mich an einer solchen Kommission selbst beteiligt, bin z. B. die Treppe im Wasserturm hinaufgestiegen; ich habe manches gefunden; ich habe Schmutz gefunden, auf den ich höllisch geschimpft habe. Ich habe mich mit Arbeitern unterhalten, habe mich nach ihren Übernachtungslokalen erkundigt und ob sie warmes Essen haben. Ein Zugführer sagte mir: Mein Dienstturnus ist sehr schön, ich verdiene viel Geld dabei; aber er hat einen Fehler: an der Stelle, wo ich heute mit meinem Turnus gewendet habe, kriegen meine Bremser keine warme Kost. Ich kann mir warme Kost in dem Wagen machen, aber meine Bremser nicht, weil auf der Eisenbahnstation nicht viel Zeit ist, um warme Kost besorgen zu können. Der Mann hatte völlig recht. Ich habe mich über den Dienstturnus informiert; der Dienstturnus ist bereits geändert. Auf diesem Wege glaube ich manches schaffen zu können und namentlich zu sehen, ob in der Dienstdauer irgendwelche Härten vorhanden sind. Die Präsidenten der Direktionen werden durch die Kommissionen unterstützt, denn sie selbst haben auch eine große Arbeitslast. Die Neubautätigkeit ist ein sehr wichtiger Zweig. In der Kommission ist geklagt, daß die Sache zu langsam geht. Mir geht auch manches zu langsam für mein Temperament. Ich habe bei verschiedenen Plänen angefragt, ob es denn nicht schneller gehen könne. So schnell, wie ich es mir erst dachte, geht es aber wirklich nicht. Die schlimmsten Verzögerungen entstehen mir durch die Differenzen unter den Interessenten. Auch die Behörden, mit denen wir arbeiten, brauchen Zeit; das Enteignungsverfahren dauert immer geraume Zeit. Ich verspreche aber, soweit es in meinen Kräften liegt, werde ich bestrebt sein, die Angelegenheit nach Möglichkeit zu beschleunigen. Der Umfang der Bautätigkeit ist sehr erheblich

gewachsen; 1898 haben wir verbaut 91 Millionen, 1899: 101 Millionen, 1900: 119 Millionen, 1901: 136 Millionen, 1902 voraussichtlich 174 Millionen. Was die Baubeamten betrifft, so habe ich angeordnet, daß kein verständiger Arbeiter entlassen wird."

„Dieser Etat ist mit Unterstützung des Finanzministers zustande gekommen, er bleibt aber leider noch um 23,4 Millionen hinter dem vorjährigen zurück. Der Betriebskoeffizient ist leider gestiegen. Verkürzung der Arbeitszeit, Verlängerung der Ruhepausen, Erhöhung der Gehälter und ähnliche sozialpolitische Maßnahmen wirken selbstverständlich auf den Betriebskoeffizienten ein. Immerhin bleibt unser Betriebskoeffizient noch erheblich hinter dem der Nachbarstaaten zurück. Der Bruttoüberschuß der Eisenbahnverwaltung beträgt 434 Millionen Mark, der reine Überschuß 393,3 Millionen. Davon bleibt aber für die allgemeinen Staatsausgaben nur der traurige Rest von 110 Millionen: ich sage trauriger Rest, weil er in früheren Jahren höher war. Unser vorgeschriebenes Anlagekapital beträgt 8166 Millionen, wovon 2 Milliarden von der Verwaltung verdient und zu Betriebsverbesserungen verwendet worden sind. Ich habe eine um so größere Verantwortung übernommen, als ich der Nachfolger von zwei der ausgezeichnetsten preußischen Eisenbahnminister bin. Der Minister v. Maybach hat die Verstaatlichung in die Wege geleitet und Herr v. Thielen hat sie in ausgezeichneter Weise fortgeführt; beide haben sich damit ein Denkmal gesetzt nicht nur in der Eisenbahnverwaltung, sondern auch in der Geschichte des preußischen Staates. Sie haben mir das ausgezeichnetste Beamtenmaterial hinterlassen, welches mir jetzt zur Seite steht. Alle Beamte, vom höchsten bis zum geringsten, sind von dem Geiste der Verantwortung und der Einheitlichkeit beseelt. Wenn Sie mir Ihre Nachsicht und Ihr Wohlwollen und Ihren erfahrenen Rat zuteil werden lassen, so hoffe ich, daß es mir gelingen wird, kraft der Tüchtigkeit meiner Beamten die beiden Aufgaben der Eisenbahnverwaltung zu erfüllen: erstens dem Verkehrswesen eine Lebensader zu werden, die befruchtend auf alle Stände und alle Teile des Landes wirkt, und zweitens das Rückgrat der gesamten preußischen Finanzverwaltung zu sein!"

Die Rede des Ministers, welche wir im wesentlichen nach dem Parlamentsbericht der Kreuzzeitung wiedergegeben haben, war an vielen Stellen von Beifallsbezeigungen unterbrochen, auch am Schluß wurde ihr lebhafter Beifall zuteil.

Nach dem Minister nahm zunächst das Wort der Zentrumsabgeordnete am Zehnhoff; er dankte dem Minister für seine lichtvollen Ausführungen, die zeigten, daß er kein Philister, sondern ein würdiger Nachfolger der Minister v. Maybach und v. Thielen sei. Er stimme mit ihm überein bezüglich dessen, was er über Ersparnisse gesagt habe, und darin, daß er versprochen habe, ein sozialer Minister sein und für seine Untergebenen eintreten zu wollen. Der Sozialdemokratie könne man am besten entgegentreten dadurch, daß man die berechtigten Klagen der Arbeiter berücksichtige. Redner brach hier, von einem Unwohlsein befallen, seine Rede ab. Ihm folgte der nationallib. Abg. Macco, der neben Worten allgemeiner Anerkennung in gewohnter Weise an einer Anzahl von Punkten Kritik übte. Er bemerkte, daß die Verkehrseinnahmen hauptsächlich vom Westen des Vaterlandes getragen würden; die Ziffern des Verkehrs, nach Westen und Osten getrennt, sollten einmal festgestellt werden, damit der Osten sich überzeuge, was er dem Westen verdanke. Er wünschte insbesondere auch im Hinblick auf den Wettbewerb Amerikas billigere Beförderung der Rohstoffe für die Industrie; Kohlen- und Roheisentarife seien viel zu hoch. Die Folge davon sei, daß sich die Eisenindustrie mehr und mehr an die Wasserstraßen zöge und sich auf die Rohmaterialbezüge aus dem Auslande stütze. „Die mittlere und kleine Industrie, die durch das ganze Land verstreut ist, ist in sozialer Hinsicht von großer Bedeutung und bedarf deshalb der Fürsorge bei der Tarifgestaltung, die oft eine Lebensfrage für sie ist. Die Ermäßigung der Kohlentarife darf deshalb an finanziellen Bedenken nicht scheitern. Gewiß ist die Ermäßigung der Tarife in Preußen sehr schwierig, weil sie mit dem gesamten Finanzwesen des Staates zusammenhängt, aber die Eisenbahnverwaltung hat die Aufgabe, den wachsenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen. Einnahmeausfälle durch Tarifermäßigungen werden durch die Zunahme des Verkehrs wieder ausgeglichen. Ohne Tarifermäßigung sind Fortschritte in der Industrie ausgeschlossen. Die Ausbildung unserer Eisenbahnbeamten ist vielfach noch mangelhaft, die Techniker müssen einen anderen Einfluß in der Eisenbahnverwaltung erhalten. Das Aschenbrödel sind namentlich die Maschinentechniker. Bei allen anderen Unternehmungen ist die Ausbildung der Beamten die erste Voraussetzung, um billig produzieren zu können. Eine so große Verwaltung wie die preußische Staatsbahnverwaltung darf nicht von kleinlichen Gesichtspunkten des augenblicklichen Gewinnes aus geleitet werden, sondern mit weitem, vorausschauendem Blick. Nur so werden wir fortschreiten können auf dem Wege, der in dem vorliegenden Etat gekennzeichnet ist. Die Ansichten, welchen heute der Minister Ausdruck verliehen hat, werden hoffentlich dazu beitragen, unser vaterländisches wirtschaftliches Leben zu fördern."

Der konservative Redner Freiherr v. Erffa betonte die geübte Vorsicht in der Schätzung der Einnahmen. Er hoffe, daß die seit einiger Zeit eingetretene Steigerung der Einnahmen fortdauere, da ein Aufschwung in der Industrie unzweifelhaft wahrzunehmen sei. Insbesondere sei dies bei der Textilindustrie der Fall. Er ging dann auf allgemeine Fragen des Verhältnisses der Eisenbahnfinanzen zu denen des Staates über und kam schließlich auf einige Einzelfragen. Er meinte, die Tatsache, daß die Einführung der 45tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten einen Ausfall von 1 bis 2 Millionen herbeigeführt habe, mahne zur äußersten Vorsicht bei weiteren Personentarifermäßigungen. Die von der Staatseisenbahnverwaltung erzielte Ermäßigung der Kohlenpreise genüge ihm nicht. Das Kohlensyndikat müsse die Preise noch weiter ermäßigen. Auf dem verstärkten Oberbau werde sich hoffentlich auch eine größere Beschleunigung der Züge erreichen lassen. In der Beleuchtungsfrage hoffe er auf weitere Verbilligung des Spiritusglühlichts, sodaß dieses allmählich das Petroleum verdrängen könne. Redner bedauerte, daß in der Heizung der Personenzüge keine Fortschritte erzielt würden, und klagte über das Rauchen in den Schlafwagen. Mit den sozialpolitischen Maßnahmen des Ministers ist Redner einverstanden. Zum Schluß kam er auf den Bahnhofsumbau in Homburg v. d. H. zu sprechen, bei dem die Neuprüfung des Projekts zu einer großen Ersparung geführt habe. Der Abg. Oeser (freis. Volkspartei) verlangte weitere Tarifermäßigungen und wendete sich gegen die militärische Schroffheit, die der Minister in der sozialpolitischen Frage gezeigt habe; sie stehe im Widerspruch mit der verfassungsmäßigen Koalitionsfreiheit, die Eisenbahner dürften wegen ihrer politischen Gesinnung nicht anders behandelt werden, als andere Staatsbürger. Ihm erwiderte Staatsminister Budde sogleich etwa folgendes: „Ich habe niemandem an seine politische Überzeugung herangehen wollen und habe es auch nicht getan, sondern ich habe nur gesagt, daß jemand, der Eisenbahner ist und unter den Eisenbahnern die Theorien einer Umsturzpartei predigt und betätigt und dafür Propaganda machen will, nicht unter die Eisenbahner gehört. Das wiederhole ich: er kann in seinem Herzen politisch denken wie er will, aber im Dienst der Eisenbahnen kann ich nur Leute brauchen, die, soweit sie Beamte sind, den Eid der Treue leisten und diesen Treueid nicht brechen, und ich kann auch nur Arbeiter gebrauchen, die ebenso treu sind und ebenso zusammenarbeiten, wie Eisenbahner zusammen arbeiten müssen; die politische Gesinnung spielt dabei gar keine Rolle. Ich unterschreibe auch das Wort ‚gleiches Recht für alle'. Ich habe demjenigen, der in den Kreis eintritt, es ja vorher gesagt, welche Betätigung der Gesinnung verlangt wird. Wer diesen Bedingungen sich nicht fügt, gegen den muß ich von meinem Hausrecht Gebrauch machen. Wenn ich aber die große Majorität des Landes, des Volkes und die große Majorität dieses Hauses hinter mir habe, die nicht will, daß in schleichender heimlicher Weise allmählich die Disziplin untergraben wird und also ein Recht, und zwar ein öffentliches Recht, untergraben, wird, dann sage ich, wollen diejenigen, die das verlangen, nämlich daß ich solches Treiben dulde, nicht gleiches Recht für alle. Ich beschränke ihnen doch die Koalitionsfreiheit absolut nicht. Ich weiß nicht, wieviel Vereine wir haben, die sich zusammentun; die einzelnen Berufsklassen unter den Eisenbahnern können zusammen arbeiten, und wir sehen es alle Tage, ich glaube, 32 Fachzeitungen sind es ungefähr, die diese Ansichten betätigen; niemand ist die Feder oder der Mund verschlossen. Aber derjenige, der Umsturz treibt, geht gegen das öffentliche Recht vor, und hier handelt es sich um eine öffentliche Rechtsfrage. Die Koalitionsfreiheit wird dadurch garnicht beschränkt. Es handelt sich hier einfach um eins: wer soll Herr im Hause sein? Die Umsturzpartei, die Sozialdemokraten, die die Sache umwerfen und den Eisenbahnbetrieb auf die Dauer unmöglich machen wollen, wie wir das im Nachbarlande gesehen haben oder ich als Staatsminister? Solange ich da bin, verlange ich, Herr im Hause zu sein. Ich sage jedem Eisenbahner, er soll hingehen, wohin er mag, wo er mit seinen Umsturzideen arbeiten kann, ich nehme ihm das wirklich garnicht übel, bin ihm garnicht böse darüber, denn ich kriege schon Leute genug. Also, ich möchte es auf das Richtige zurückführen: ich habe niemand wegen seiner politischen Gesinnung angegriffen, sondern nur das Hausrecht gewahrt zum Wohle des Vaterlandes und des öffentlichen Bedürfnisses." (Lebhafter Beifall rechts.)

Nach einigen Bemerkungen des freikonserv. Abg. Gamp, des Abg. Ehlers (freis. Vereinig.) und des konserv. Abg. v. Armin wurde die Verhandlung auf den 24. d. M. vertagt.

Der zweite Tag brachte zunächst eine Rede des natlib. Abg. Hirsch (Essen). Er erklärte sich mit den Gedanken des Ministers über Personenverkehrsreformen einverstanden, wünschte eine Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten, Verbilligung der Frachten, Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen, aus der er einen großen finanziellen Gewinn von vielen

Millionen Mark an Beschaffungs- und Betriebskosten herausrechnet. Mit dem sozialpolitischen Standpunkt des Ministers erklärt er sich einverstanden.

Zu den vorgebrachten Gütertarifwünschen nahm Ministerialdirektor Möllhausen das Wort. Er betonte, daß das Gütertarifsystem eine allgemeine deutsche Errungenschaft sei, an der man nicht rütteln dürfe, weil das alsbald wieder zu Uneinigkeiten führen würde. Die Normaltarife, deren Übersicht alljährlich dem Landtag vorgelegt würde, seien im Laufe der letzten Jahre allerdings wenig geändert, aber trotzdem seien sehr zahlreiche Fortschritte durch Herabsetzungen von einer Güterklasse in die andere, durch Gewährung von Ausnahmetarifen und andere Vergünstigungen nach dem Bedürfnis des Verkehrs zu verzeichnen. Der Gütertarif selbst sei in fortwährender Weiterbildung begriffen, dafür sorge die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.

„Dort ist nicht nur der grüne Tisch vertreten, sondern man hat auch von dem grünen Baum des wirtschaftlichen Lebens gepflückt und Herren aus der Landwirtschaft, der Industrie und dem Handel mit herangezogen. Die Erfolge sind ganz vorzüglich: Geradezu mustergültig ist die Art der Verhandlungen und vielfach von wissenschaftlichem Wert. Von alledem erscheint freilich nach außen hin sehr wenig. Heute wird das Tonnenkilometer an Gütern zu 3,5 ₰ befördert. Einen Vergleich mit anderen ausländischen Bahnen haben wir nicht zu scheuen, freilich können wir uns nicht mit Amerika messen. Kaum ein Land hat so billigen Tarif für Düngemittel wie wir, ebenso für Vieh, das wir zudem noch eilgutmäßig befördern. Zucker zur Ausfuhr steht im Spezialtarif 3, Schiffsbaueisen, andere Eisensorten. (Dr Beumer: Kalkstein!) Kalkstein kommt hoffentlich nach. (Heiterkeit. Dr Beumer: Ich danke Ihnen!) Herr Macco hat gestern die amerikanischen Tarife mit unseren verglichen. Bei seiner außerordentlichen Sorgsamkeit hat er sicher die richtigen Tarifsätze angegeben, aber ein Vergleich ist doch schwierig. Gewiß sind die Tarife für Kohle und Eisen erstaunlich niedrig, aber das erklärt sich aus der Verbindung der großen amerikanischen Gruben mit den Eisenbahnen, die vielfach Schleppbahnen sind. Oft sind auch die Preise für die Kohlen selbst und für die Fracht nicht getrennt. Aber in Amerika steigen die Tarife in den letzten Jahren, und zur Zeit ist dort ein Wagenmangel, wie wir ihn bei uns auch nicht annähernd gekannt haben. Da sind die Tarifsätze schon erheblich hinaufgegangen. Die praktischen Amerikaner besteuern den Personenverkehr sehr hoch; den Güterverkehr, der im Interesse des Landes liegt und wo die Eisenbahnen scharf konkurrieren, machen sie so billig als möglich. Im Personenverkehr haben die Amerikaner einen Durchschnittssatz von 5,2 ₰ im Vergleich zu uns von 2,6 ₰, während im Güterverkehr der Durchschnittssatz ein sehr billiger ist, nämlich 2,09 ₰ gegen 3,5 ₰. Der Durchschnittssatz der amerikanischen Kohle beträgt 1,85 ₰ für das Tonnenkilometer und demgegenüber ist unser billigster Satz in Preußen bei 50 km Entfernung 3,6 ₰, bei 1000 km 1,7 ₰, aber wir haben doch eine ganz außerordentlich große Menge von besonderen Vergünstigungen für den Kohlenverkehr. Denken Sie an die Tarife von der Ruhr nach Belgien hin, nach Holland (Abg. Macco: Ausfuhrtarife!), nach Hamburg, Emden, von Oberschlesien nach der gesamten Küste. (Macco: Das ist alles Ausfuhr!) Das ist keine Ausfuhr, das ist inländischer Verbrauch. Diese Tarife geben aber einen Durchschnitt von 1,34 ₰. Ähnlich verhält es sich mit dem Beispiel von Roheisen." Redner ging auf diese Fragen noch näher ein. Er schloß mit der Bemerkung, daß die Kehrseite der Medaille ja die sei, daß die amerikanischen Eisenbahnen unter diesen billigen Tarifen sehr leiden. „Eine große Reihe von Bahnen ist dividendenlos gewesen, bei vielen sind die Obligationen ebenfalls ausgefallen und Bankrotte unter den Bahnen Amerikas sind genug da gewesen, 752 Eisenbahnbankrotte in den Jahren 1870 bis 1897. Allein im Jahre 1893 sind in Amerika 132 Bahnen mit 27 570 englische Meilen Länge und 56 Milliarden Anlagekapital in Konkurs geraten. Das kann uns nicht sehr verlocken. Wir können uns aber auch deshalb nicht vergleichen, weil dort die Bahnen sehr viel billiger gebaut sind. Dort kostet das Kilometer 158 000 ℳ, bei uns 245 000 ℳ. Dann sind unsere Betriebskosten höher und last not least: die amerikanischen Transporte gehen auf ungeheure Entfernungen, das Getreide auf durchschnittlich über 1000 km. Das wirtschaftlich entwickeltste Land hat im allgemeinen die kürzesten Tarifentfernungen, weil überall die Industrie angesiedelt ist und sie nicht erst über weite Strecken zu fahren braucht."

Nach diesen Ausführungen nahm Staatsminister Budde wieder das Wort, um sich nochmals über die nötige Personenverkehrsreform zu äußern. Man müsse in Deutschland einheitlich fahren. Ein volles Programm könne er nicht geben, dazu sei er noch zu kurze Zeit im Amte, er habe nicht die Schnelligkeit eines Konzertmalers. Im einzelnen äußerte er, er sei nicht für eine Aufhebung, wie sie ein Redner verlangt habe, sondern für eine weitere Ausdehnung der IV. Klasse. „Auf den Bahnen, die wir kürzlich erworben haben, hat sich die vierte Klasse vollkommen bewährt. Es ist nicht möglich, in die dritte Klasse Traglasten hineinzubringen. Außerdem schrauben Sie dann auch eine Menge von Personen ohne Erhöhung der Tarife in eine höhere Klasse, weil viele aus der dritten in die zweite Klasse übergehen werden. Der Gepäckverkehr bedarf einer Reform, aber er kann nur reformiert werden mit der Personenverkehrsreform gleichzeitig. In Sachsen hat man bei Erörterung der dortigen Personentarifreform, über die ich mir keinerlei Urteil erlaube, darauf hingewiesen, daß wir aus bestimmten Gründen in Preußen nicht folgen würden, weil wir einen Ausfall befürchten. Das will ich doch nicht unberichtigt lassen. Wir würden allerdings einen Ausfall haben durch die Abschaffung der Rückfahrkarten, aber Mehreinnahmen durch den Zuschlag auf die Fahrkarten erster Klasse, durch den Zuschlag zu den Schnellzügen, durch die Aufhebung der Arbeiterfahrkarten und der Sonntagskarten. Das Schlußergebnis würde sich stellen auf 25 Millionen Mehreinnahmen gegenüber 15 Millionen Ausfall; wir hätten also eine rechnerische Mehreinnahme von 10 Millionen. Es wäre also kein Grund, diese Reform abzulehnen, sondern der Grund liegt darin, daß wir darin nicht die Personenverkehrsreform erblicken, die wir brauchen. Daß eine solche Verkehrsvereinfachung oder ich will lieber sagen, Fahrkartenvereinfachung notwendig ist, ergibt sich schon aus einer Übersicht über die Zahl der zur täglichen Ausgabe allein für den Fernverkehr auf einigen Bahnhöfen hier aufliegenden Karten. Auf dem Anhalter Bahnhof sind es 21 700, auf dem Stettiner Bahnhof 25 351, Bahnhof Friedrichstraße 11 376. Ich werde mich aber auf eine solche Reform wie gesagt nur einlassen, wenn für die preußische Staatseisenbahnverwaltung ein nennenswerter Ausfall nicht entsteht."

„Was die Frage der größeren Güterwagen betrifft, so hängt die Einführung dieser schweren größeren Güterwagen erstens ab von der Eisenbahnverwaltung und zweitens von den Interessenten. Alle unsere Versuche, die letzteren zur Annahme dieser größeren Güterwagen zu bestimmen, sind bis jetzt fehlgeschlagen, und zwar aus dem Grunde, weil die Einrichtungen auf den Zechenbahnhöfen nicht dazu geeignet sind, diese schweren Wagen unmittelbar zu übernehmen. Wenn wir heute unser Eisenbahnnetz frisch einzurichten hätten, dann würden wir ja wahrscheinlich einfach die Wagen annehmen, unseren Oberbau, unsere Drehscheiben danach einrichten. So aber müssen wir mit den gegebenen Einrichtungen rechnen. Wir müssen uns überhaupt hüten, alles was von drüben kommt, einfach auf unsere Verhältnisse übertragen zu wollen. Das gilt für die Ausführungen in bezug auf die Gütertarife bei manchen Vorrednern und namentlich auch hier auf die Güterwagen. Die Engländer sind gewiß auch kluge, praktische Leute, aber auch dort hat man an den kleinen Güterwagen festgehalten und dieselben Versuche sind wie hier fehlgeschlagen. Ganz gewiß bedeuten die großen Wagen eine erhebliche Ersparnis, und in dieser Sachlage habe ich jetzt den Spieß umgedreht. Ich habe den Interessenten, die unsere Konstruktion abgelehnt haben aber gleichwohl auf größere Wagen drängen, einfach gesagt: sagt ihr uns, was ihr haben wollt. Daraufhin haben in Essen und Kattowitz Konferenzen von Vertretern meines Ressorts mit den Interessenten stattgefunden. Das Ergebnis war, daß man sich für das Ruhrrevier für 25- bis 30-Tonnenwagen unter Umständen ausgesprochen hat, für Oberschlesien für 30-Tonnenwagen, aber beides unter der Bedingung, daß die Eisenbahnverwaltung eine bestimmte Tarifermäßigung in Aussicht nehme. Den Interessenten erwachsen ja namhafte Kosten. Irre ich nicht, so kostet die Umwandlung für eine mittlere Zecheneinrichtung infolge Einführung der größeren Wagen etwa 150 000 ℳ. Die Verhandlungen dauern noch fort. Ich möchte aber auf einen Versuch noch hinweisen, den wir mit gutem Erfolg gemacht haben. Ich habe 200 Wagen zu 20 Tonnen bestellt und durch Verwendung von Stahlblech das Eigengewicht des Wagens erheblich herabgedrückt mit dem Ergebnis, daß wir in dem Prozentsatz des Eigengewichts die Vorteile des amerikanischen 50-Tonnenwagens erreichen. Der jetzige 10-Tonnenwagen hat 42 %, der 15-Tonnenwagen 36 %, aber dieser 20-Tonnenwagen hat gleich wie der amerikanische 50-Tonnenwagen nur rund 25 % Eigengewicht." Der Minister stellte dann auf eine Bemerkung in der Rede des Abg. Macco fest, daß im nächsten Etatsjahr rund 1800 km mit schwerem Oberbau versehen werden sollen.

Dem Abg. v. Arnim erwiderte der Minister, daß es sich bei der Ermäßigung der Kohlenpreise um Durchschnittszahlen handle. Das Kohlensyndikat habe in durchaus verständnisvoller Weise billigere Preise an den Küsten zugebilligt; wo die Konkurrenz mit der englischen Kohle aber nicht mehr hinkommen kann, müsse natürlich mehr bezahlt werden. Ganz

dasselbe tue die preußische Bergverwaltung. Auch da bekomme er billigere Preise, wo die Ruhrkohle konkurriere. Wo das aufhöre, müsse er dem preußischen Bergfiskus auch mehr bezahlen. Die Preise, welche die Eisenbahnverwaltung für Kohlen bezahlen muß, schwanken jetzt zwischen 8,75 ℳ, 9,25 ℳ, 10,50 ℳ; die teuersten sind 11,10 ℳ für Saarkohlen. Die Verwaltung hat abgehandelt, soviel sie konnte, gerade wie ein Kaufmann es auch tut. Er glaube, daß er im Interesse der Staatsfinanzen etwas herausgeholt habe. Auch diese Rede des Ministers wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

Die Fortsetzung der Verhandlungen werden wir in der nächsten Nummer bringen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Staatsverträge zwischen der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft.** Nach der dem Reichstage zugegangenen Denkschrift pachtet die Generaldirektion die im Großherzogtum Luxemburg belegenen älteren Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft sowie die Anschlußbahnen im Düdelinger und Rümelinger Tale, ausschließlich der Linie von Ulflingen nach der preußischen Grenze, und die Eisenbahn von Esch nach Deutsch-Oth und Redingen vom 1. Januar 1903 bis zum Erlöschen der Konzession für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft Ende 1959 für den Betrag von jährlich 3 866 400 Fr. (gegen früher etwa 27 % mehr). Beim Ablauf des Vertrages fallen die Linien an den sie konzessionierenden Staat. Die Rechtsverhältnisse der in Belgien belegenen Linien der Gesellschaft werden durch den Vertrag nicht berührt; so lange Belgien von seinem Rückkaufsrechte für diese Linien keinen Gebrauch macht, gewährleistet die Kaiserliche Generaldirektion den Luxemburgern, bis zum Ablauf des Jahres 1912, aus diesen Strecken ein Pachterträgnis von 219 600 Fr. Im Staatsvertrage ist Neutralität ausbedungen; die luxemburgischen Bahnen dürfen zu keiner Zeit zur Beförderung von Truppen, Waffen, Kriegsmaterial und Munition benutzt werden, auch in einem Kriege Deutschlands nicht zur Verproviantierung benutzt werden. Die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft hatte 1868 ihr gesamtes damaliges mit 170 km in Luxemburg und 55 km in Belgien belegenes Netz der französischen Ostbahngesellschaft überlassen. Infolge des deutsch-französischen Krieges schied die französische Gesellschaft aus dem Vertrage und die Kaiserliche Generaldirektion übernahm ihn mit Ausnahme zunächst der belgischen Strecken durch Staatsvertrag mit Luxemburg und zunächst trotz des Einspruches der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft; später fand diese sich mit dem neuen Zustande ab, nicht zu ihrem Nachteil. Zum Aufschwung im Güterverkehr hat nach der Denkschrift das meiste die Erfindung des Thomas-Verfahrens beigetragen, welches den Eisenerzen (Minetten) jener Gegenden großen Wert verlieh. Die Anregung zum neuen Vertrage gab die luxemburgische Gesellschaft selbst, die Kaiserliche Generaldirektion erblickt aber in der gemeinsamen Verwaltung der elsaß-lothringischen und luxemburgischen Bahnen große Vorteile. Eine beigefügte Karte zeigt, wie die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen das Reichseisenbahnnetz zusammen mit der den schweizerischen Bundesbahnen abgepachteten schweizerischen Strecke von der Grenze bei St. Ludwig bis Basel zu einer sehr leistungsfähigen großen, internationalen Linie ergänzen, die es der Generaldirektion ermöglicht, in dem wichtigen Verkehr zwischen Italien und der Schweiz einerseits und Belgien, Holland und England anderseits einen wirksamen Wettbewerb gegen den denselben Weg bedienenden französischen Bahnweg aufzunehmen. Von besonderer Bedeutung ist die Klausel, daß die bestehende Zollgemeinschaft nicht aufgehoben werden soll, solange das Eisenbahnbetriebsverhältnis dauert.

— **Nebenbahnvorlage.** Der vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten in diesen Tagen als bevorstehend bezeichnete Gesetzentwurf betreffend die Ergänzung der Eisenbahnlinien usw., die sogenannte Nebenbahnvorlage, hat die Allerhöchste Ermächtigung erhalten und ist vom Finanzminister und dem Minister der öffentlichen Arbeiten dem Abgeordnetenhause zugestellt worden. Es werden im ganzen 83 000 000 ℳ gefordert, nämlich 14 000 000 ℳ für die Hauptbahn Saarbrücken-Bous, 58 000 000 ℳ für 15 Nebenbahnen, 6 000 000 ℳ Mehrkosten für später bewilligte Bahnen, 5 000 000 ℳ zu Kleinbahnen.

Die Mitte Februar 1902 dem Abgeordnetenhause eingebrachte Vorlage umfaßte 1 Hauptbahn und 18 Nebenbahnen und 20 000 000 ℳ für Kleinbahnen, insgesamt 128 250 000 ℳ. Der hohe Betrag erklärte sich durch den Umstand, daß die Nebenbahnvorlage im Jahre 1901 ausgeblieben war.

— **Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.** Der Vertrag betreffend den Übergang dieses Eisenbahnunternehmens auf den Staat ist, wie der Hamb. Korresp. meldet, jetzt von den Kommissaren des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers unterzeichnet worden. Die Bahn wird vom 1. April ab auf Rechnung des preußischen Staats weitergeführt. Sobald die Genehmigung des Landtags und die landesherrliche Genehmigung eingegangen, ist der Abschluß des Vertrags bewirkt. Zwei Monate nach dessen Inkrafttreten erfolgt die Übergabe des Kaufobjekts. Dieser Termin dürfte etwa für den Juli zu erwarten sein. Die Eisenbahngesellschaft tritt an den preußischen Staat ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigentum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und Dispositionsgrundstücken sämtliche Fonds der Gesellschaft, die Materialbestände, die Betriebsmittel sowie alle dem Eisenbahnunternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgendwelche Ausnahme auf den preußischen Staat über. Der für die Abtretung dieser Rechte vom Staat zu zahlende Kaufpreis beträgt 3 727 275 ℳ. Außerdem übernimmt der Staat die Prioritätsanleihen sowie alle sonstigen Schulden der Gesellschaft als Selbstschuldner. Das gesamte Beamten- und Dienstpersonal mit Ausnahme der zeitigen Mitglieder der Gesellschaftsdirektion tritt mit dem Übergang des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der königlichen Verwaltung über, die die mit jenem Personal zur Zeit des Übergangs bestehenden Verträge zu erfüllen hat. Die Beamten-Ruhegehalts- und Unterstützungskasse der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn bleibt nach dem betreffenden Reglement bestehen, insoweit nicht im Einverständnis mit der zuständigen Kassenvertretung eine anderweitige Regelung stattfindet.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 105 791 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 632 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 93 132 und auf den Arbeitstag 15 522 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 2110 und im ganzen 12 659 Doppelwagen oder 13,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt am 21. d. M. 17 573 Wagen gegen 15 773 an diesem Tage im vorigen Jahr.

Nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd kamen in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 19 812 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 40 Doppelwagen mit Kohlen zum Versand. Außerdem nach letzterem Hafen noch 3 Doppelladungen mit anderen Gütern.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 17 450 offene Wagen gegen 13 985 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 3465 oder 24,7 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Beirat der württembergischen Verkehrsanstalten.** Über die Verhandlungen in der am 21. d. M. unter der Leitung des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Staatsrat v. Balz, in Stuttgart stattgefundenen Sitzung ist folgendes mitzuteilen:

Den ersten Gegenstand der Beratung bildete der Eisenbahnfahrplan für den Sommerdienst 1903. Die Vorschläge der Generaldirektion der Staatseisenbahnen für diesen Fahrplan fanden mit wenigen Ausnahmen die Billigung des Beirats. Bezüglich einer Reihe von Wünschen, welche von den Mitgliedern des Beirats vorgetragen wurden, erfolgte die Zusage einer weiteren Prüfung. Nach einer Mitteilung des Vorsitzenden sind wegen des Sommerfahrplans nicht weniger als 120 Eingaben bei der Generaldirektion eingelaufen. Der Beirat nahm sodann Kenntnis von den in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1902 eingeführten Ausnahmetarifen für den Güterverkehr. Hierbei wurde von mehreren Mitgliedern darauf hingewiesen, daß der Ausnahmetarif für Thomasschlackenmehl und mineralische Phosphate von badischen, pfälzischen, Saarbrücker und Reichsbahnstationen nach Tirol und Vorarlberg den Interessen der einheimischen Landwirtschaft zuwiderlaufe. Hierauf wurden dem Beirat die mit der Fahrpreisermäßigung für landwirtschaftliche Arbeiter im letzten Jahr gemachten Erfahrungen mitgeteilt. Er sprach sich einstimmig dahin aus, diese Fahr-

preisermäßigung auch für das laufende Jahr und zwar in der Zeit vom 15. Mai bis 30. November zu befürworten. Ebenso einstimmig befürwortete der Beirat die Einführung eines seit August 1902 in Baden bestehenden Tarifs, wonach gewisse landwirtschaftliche Erzeugnisse als Expreßgut zu den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse befördert werden. Den letzten Beratungsgegenstand bildete der von einem Mitglied gestellte Antrag, es möge die Einführung eines Ausnahmetarifs für zum Schlachten bestimmte Pferde in Erwägung gezogen werden. Auch dieser Antrag fand die Unterstützung des Beirats. Als Ort der nächsten Sitzung wurde vom Beirat Wildbad vorgeschlagen.

— **Meldungen über einen angeblichen internationalen Verband der Lokomotivfabriken.** Mehrere Blätter wollten erfahren haben, daß unlängst bei der Maschinenbau-A.-G. Schwartzkopff in Berlin eine Zusammenkunft von Vertretern der bedeutendsten Maschinenfabriken aller in Betracht kommenden europäischen Länder stattgefunden habe, in welcher die Bildung eines Verbandes der Lokomotivfabriken den Gegenstand der Beratung bildete, der mit dem Sitze Berlin in Aussicht zu nehmen wäre. Zu dieser Meldung wird der „Voss. Ztg.“ von der obigen Firma erklärt, daß weder Beratungen dieser Art stattgefunden haben, noch auch irgend eine Annäherung der deutschen Fabriken untereinander, geschweige denn der Lokomotivfabriken der übrigen Länder mit Deutschland sich vollzogen habe, und daß auch keine Anzeichen darauf deuten, als ob in der nächsten Zeit ein derartiger Plan zu gewärtigen wäre. Es sei bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen, daß Deutschland etwa 15 größere Lokomotivfabriken besitzt, von denen die acht ältesten Fabriken, u. a. auch die Firmen Schwartzkopff und Borsig, dem seit Jahren bestehenden Verein Norddeutscher Lokomotivfabriken angehören, der insofern eine engere Gemeinschaft bildet, als die Regierung dem Verbande als solchem die jährlichen Aufträge zu erteilen pflegt. Was die englischen Lokomotivfabriken angeht, so haben sich vor einiger Zeit drei Fabriken in Glasgow allerdings geeinigt, um der deutschen Konkurrenz, die wohl weniger in England, als in den britischen Kolonien, besonders in Indien und auch in Ägypten, den Engländern unbequem ist, entgegenzutreten. Andere große englische Lokomotivfabriken wie z. B. in Manchester gehören keiner Vereinigung an. Die englischen Fabriken haben übrigens im Verhältnis zu den deutschen Fabriken bedeutend höhere Löhne zu zahlen. Frankreichs Lokomotivfabriken machen kein Ausfuhrgeschäft, da sie genügend im Inlande beschäftigt sind, zeitweise haben nach dem Kriege (1870/71) die Firmen Maffei in München und österreichische Fabriken nach Frankreich Aufträge erhalten. Italien bezieht von Deutschland, Holland teilweise von England, teilweise von Deutschland; in Spanien und der Türkei ist vorwiegend Deutschland beschäftigt. Die amerikanischen Firmen sind in dem großen Lokomotivtrust vereinigt, dem aber die größte Fabrik, die Baldwin-Gesellschaft, nicht angehört. In Deutschland befürchtet man keineswegs die amerikanische Konkurrenz, die durch den sehr hohen Zoll ferngehalten wird. Auch haben nur die Bayerischen Staatsbahnen einmal einige amerikanische Lokomotiven bezogen, ohne jedoch Weiterbestellungen vorzunehmen. Die amerikanische Lokomotive ist wohl billiger, weil die Feuerbüchsen meist aus Flußeisen statt aus Kupfer hergestellt werden, aber weniger haltbar; ihr Kohlen- und Schmiermaterialverbrauch ist ein ungleich höherer. Ein Zusammenschluß der europäischen Fabriken unter deutscher Mitwirkung ist angesichts des Übergewichts Deutschlands auf diesem Gebiet schwer denkbar. Höchstens könnte man sich vorstellen, daß die einzelnen Länder, die ihren Bedarf an Lokomotiven decken, wie Deutschland, England und Frankreich, sich verpflichteten, den inneren Markt des betreffenden Landes von der Konkurrenz frei zu halten und sich die anderen Absatzgebiete zu teilen, aber wie bemerkt, ist irgendwelche Notwendigkeit, die zu einer Vereinigung veranlassen könnte, besonders für Deutschland in keiner Weise vorhanden.

— **Personalnachrichten.** Am 18. d. M. ist der preußische Geheime Oberbaurat a. D. Moritz Stambke, zuletzt vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, gestorben.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden ab 1. März l. J. ernannt: zu Eisenbahnassessoren die geprüften Rechtspraktikanten Eduard Alzheimer bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg und Hans Hennch bei jener in Weiden, dann die geprüften maschinentechnischen Praktikanten Benedikt Baumann bei der Betriebswerkstätte Nürnberg und Friedrich Schappert bei der Zentralwerkstätte Nürnberg; versetzt: der Inspektor Bernhard Wachter von der Bahnstation München Z. B. zur Eisenbahnbetriebsdirektion München und der Eisenbahnassessor Dr Karl Holfelder von der Eisenbahnbetriebsdirektion Regensburg zu jener in Ingolstadt; endlich wegen Krankeit in den dauernden Ruhestand versetzt: der Oberbauinspektor Karl Maistre in Buchloe und der Oberinspektor Schiesl bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Augsburg.

Im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsbaumeister Adolf Paul Arthur Callenberg von der Maschineninspektion Chemnitz zur Maschineninspektion Dresden-Altstadt, Arthur Horst Michauck von der Werkstätteninspektion Chemnitz zur Maschineninspektion daselbst, Friedrich Wilhelm Müller von der Maschineninspektion Dresden-Altstadt zum Werkstättenbureau und Julius Alfred Thiele vom Werkstättenbureau zur Werkstätteninspektion Chemnitz.

Der Geheime Rat i. P. Dr phil. Gustav Woldemar Freiherr v. Biedermann, vormals Stellvertreter des Generaldirektors, ist am 6. d. M. in Dresden gestorben.

Österreich.

— **Die Verstaatlichungsfrage im Parlament.** Der Eisenbahnausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses wird in seiner nächsten Sitzung unter anderem auch den Bericht in Beratung ziehen, welcher von dem zur Vorberatung der Verstaatlichungsfrage eingesetzten Unterausschusse verfaßt worden ist. In diesem Bericht wird beantragt, die Regierung aufzufordern, die zur Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung erforderlichen Maßnahmen mit tunlichster Beschleunigung zu treffen und nach Erledigung der strittigen Punkte im Wege des Übereinkommens oder der gerichtlichen Feststellung betreffs gesetzlicher Ermächtigung zur Einlösung an das Abgeordnetenhaus heranzutreten. Hierbei sei auch die Frage in Erwägung zu ziehen, ob der Fortgang der Verstaatlichung nicht durch ein allgemeines Ermächtigungsgesetz, in welchem zugleich die bei der Einlösung der Privatbahnen sich ergebenden formellen Fragen unter Offenhaltung des Rechtsweges für die materiellen Ansprüche der Gesellschaft zu regeln wären, gefördert werden könnte; zutreffendenfalls sei ein derartiger allgemeiner Gesetzentwurf dem Abgeordnetenhause baldmöglichst vorzulegen. Es seien ferner sofort die erforderlichen Schritte einzuleiten, um die in bezug auf die Einlösung der Linien der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn, der Österreichischen Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn obwaltenden Streitfragen erforderlichenfalls im Rechtswege zum Austrag zu bringen; vor allem sei jedoch die Österreichische Nordwestbahn zur Legung des zweiten Gleises sowohl auf dem garantierten Netze als auf dem Ergänzungsnetze auf Kosten der Unternehmung zu verhalten.

Wegen Einlösung der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und der beiden Netze der Österreichischen Nordwestbahn seien sohin die nötigen Gesetzvorlagen baldmöglichst zur verfassungsmäßigen Behandlung einzubringen und sei seitens der Staatsverwaltung von der ihr im Gesetze vom 28. Juni 1892 eingeräumten Ermächtigung zur Einlösung der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn Gebrauch zu machen. Endlich sei dafür Sorge zu tragen, daß im Sinne des Gesetzes vom 6. September 1885 von dem der Staatsverwaltung vorbehaltenen Rechte, die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn schon vom 1. Oktober 1904 einzulösen, rechtzeitig Gebrauch gemacht werde.

— **Nachtrag zum Betriebsreglement.** Mit Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 17. Februar d. J. wurde der VI. Nachtrag zum Betriebsreglement herausgegeben. Er betrifft die Abänderung der Bestimmungen der Nr XV, Ziff. 6 der Anlage B zum Betriebsreglement, betreffend die Frachtberechnung für Mineralsäuren, sowie die hiermit im Zusammenhang stehenden Änderungen in den Nummern XVI, XVII, XVIII, XXII und XXV der genannten Anlage und verfolgt, wie aus dem Einführungserlaß hervorgeht, den Zweck, den Wünschen der Verfrachter Rechnung zu tragen. Es wird nämlich die Bestimmung über die Frachtberechnung für mindestens 2000 kg für jede Frachtbriefsendung — unter gleichzeitiger Herstellung der Übereinstimmung mit der einschlägigen Bestimmung des deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B, § 16 — auf jene Fälle beschränkt, in welchen die betreffenden Artikel in Ballons, Flaschen oder Kruken, bloß in Körben verpackt, im Einzelgewicht von mehr als 75 kg zur Aufgabe gelangen. Demzufolge wird sonach künftighin — abgesehen von der Beförderung im Kesselwagen — die Frachtberechnung bei den in den Nummern XVIII und XXII der Anlage B zum Betriebsreglement angeführten Artikeln überhaupt und bei den in den Nummern XV, XVa, XVI, XVII und XXV dieser Anlage bezeichneten Artikeln in jenen Fällen unter Zugrundelegung des wirklichen Gewichtes der Sendungen zu erfolgen haben, wenn diese Stoffe in Kisten mit Ballons, Flaschen oder Kruken verpackt oder in Metallbehältern (Eisenfässern usw.) und dergl. zur Beförderung gelangen. Die übrigen rücksichtlich der Anlage B zum Betriebsreglement durchgeführten Änderungen haben den Zweck, die Bestimmungen des Betriebsreglements, wie dies bereits mittels des IV. und V. Nachtrags vom 1. August 1900 und vom 10. Oktober 1901 geschehen ist, mit den Bestimmungen der deutschen

Eisenbahn-Verkehrsordnung tunlichst gleichmäßig zu gestalten. Was schließlich die Änderungen im § 20 des Betriebsreglements anbelangt, so wurde insbesondere im zweiten Absatz desselben ein Hinweis auf die allgemeinen gesundheitspolizeilichen Vorschriften für das Verlassen des Domizils durch Infektionskranke aufgenommen.

— **Elektrische Bahn See-Unterach.** Das Eisenbahnministerium hat hinsichtlich dieser mit der Spurweite von 1 m auszuführenden Bahn von der Station See der Dampfschiffahrt auf dem Mondsee zur Station Unterach der Dampfschiffahrt auf dem Attersee die Baugenehmigung mit dem Bemerken erteilt, daß diese erst mit dem Zeitpunkt der Konzessionserteilung in Kraft tritt.

— **Kronen und Franken.** Der Verwaltungsgerichtshof hatte sich kürzlich anläßlich eines Gebührenprozesses der Staatseisenbahngesellschaft mit einer interessanten Währungsfrage zu befassen. Das Zentral-Tax- und Gebührenbemessungsamt hatte der erwähnten Gesellschaft für die Eintragung der pfandweisen Sicherstellung eines Prioritätenanlehens von 84 000 000 Fr. eine Gebühr von 525 000 Kr. vorgeschrieben. Das Taxamt hatte bei der Umwandlung von Franken in Kronen nach dem Gerichtsgebührengesetze vom 28. Dezember 1897 beide Geldmünzen für gleichwertig angesehen und die Gebühr von einem Betrage von 84 000 000 Kr. berechnet. Die Bahngesellschaft nahm dagegen den Standpunkt ein, daß mit Rücksicht auf die Gesetze vom 20. Juni 1868 und 9. März 1870 das österreichische Acht-Goldguldenstück 20 Fr. gleichgestellt sei, daher im vorliegenden Falle bei Umwandlung von Franken in Kronen je 1 Fr. mit 80 Hellern zu berechnen, die Gebühr sohin nur von einem Betrage von 67 200 000 Kr. in einer Höhe von 420 000 Kr. vorzuschreiben war. Die Finanz-Landesdirektion und das Finanzministerium bestätigten die Gebührenvorschreibung des Taxamtes, worauf die Staatseisenbahngesellschaft die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erhob. Im Laufe des bei diesem Gericht anhängigen Verfahrens setzte das Finanzministerium die Gebühr um 25 064 Kr. herab, indem es den Umrechnungskurs nach dem inneren metallischen Pariwert mit 0,9522580645 Kronen bewertete. Die Bahngesellschaft erachtete sich durch diese Herabminderung der Gebühr nur teilweise klaglos gestellt, weshalb es zur Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshofe kam. Der Vertreter des Finanzministeriums verfocht die Gesetzmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung und wies darauf hin, daß die Gleichstellung von 20 Fr. mit einem Acht-Goldguldenstücke nur bei Umwandlung von Staatsschuldverschreibungen Geltung habe. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde der Staatseisenbahngesellschaft als unbegründet ab.

Ungarn.

— **Kündigung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes.** Zwischen den ungarischen Staatsbahnen und den österreichischen Eisenbahnverwaltungen bestehen seit längerer Zeit Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Beteiligung einzelner neu eröffneter ungarischer Eisenbahnlinien am Durchgangsverkehr. Da die von den ungarischen Staatsbahnen gestellten Forderungen bisher nicht angenommen worden sind, haben die ungarischen Staatsbahnen nunmehr einen Teil der bisherigen Wegeleitungsvereinbarungen gekündigt. Es ist wohl anzunehmen, daß eine Ausgleichung der bestehenden Gegensätze möglich sein werde.

— **Besprechung wegen der staatlichen Investitionen.** Auf Anregung des ungarischen Finanzministers hat kürzlich eine Besprechung in Angelegenheit der staatlichen Investitionen stattgefunden, zu welcher die Vertreter der beteiligten wichtigeren Industriezweige durch den Landesverband der ungarischen Fabrikindustriellen eingeladen waren. Die erschienenen Fabrikanten betonten, daß die geplanten Arbeiten nicht den Charakter einer staatlichen Unterstützung haben, sondern Investitionen bilden sollen, welche mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen notwendig erscheinen. Die Industrie hege nur den Wunsch, daß in der Übergangszeit und bis die Privatunternehmung einen Aufschwung gewinnt, der Rahmen der fruchtbringenden staatlichen Investitionen nach Möglichkeit erweitert werde und daß die Durchführung der betreffenden Arbeiten in der kürzesten Zeit erfolgen soll. Im Verlaufe der Besprechung wurde auch das Verhältnis erörtert, in welchem die Privatindustrie und die staatlichen Betriebe an den zu vergebenden Arbeiten teilzunehmen hätten. Zum Schlusse baten die Vertreter der privaten Industrie, daß der bisher nicht durchgeführte Teil des von der Gesetzgebung im Jahre 1897 festgestellten Programms zur gehörigen Ausrüstung der ungarischen Staatsbahnen, besonders dasjenige, was sich auf die Einrichtung der Werkstätten bezieht, unverzüglich durchgeführt werden soll. In seinem Schlußworte verbreitete sich der Finanzminister über sämtliche aufgetauchten Fragen und Wünsche. Im besonderen verwies er darauf, daß der Aufteilungsschlüssel der zu vergebenden Arbeiten unter Einflußnahme des Handelsministers, also des berufenen Hüters der privaten Industrie, festgestellt wurde. Im übrigen können bei Verteilung der Arbeiten die Gesichtspunkte des Staatshaushalts sowie auch die Rücksichten auf die Angestellten und Arbeiter der staatlichen Betriebe nicht ausser acht gelassen werden. Der Minister gab die Versicherung, daß er die Wünsche der Industriellen einer ernsten Erwägung unterziehen und eine solche Lösung suchen werde, welche alle berechtigten Interessen gebührend berücksichtige.

— **Ungarischer Staatsvoranschlag.** Der Bericht des Finanzausschusses über den ungarischen Staatsvoranschlag für das laufende Jahr, welcher dem Abgeordnetenhause unterbreitet wurde, zieht eine Reihe wichtiger staatswirtschaftlicher Fragen in den Kreis der Erörterung und unterzieht insbesondere auch die ungarischen Staatsbahnen einer eingehenden Besprechung. Der Finanzausschuß fordert u. a. in den Ausweisen über die Gebarung der Staatsbahnen eine weitgehendere Gliederung, namentlich im Hinblick auf die im staatlichen Betriebe stehenden Vizinalbahnen. Das Land soll ein unverfälschtes Bild der Leistungen vor sich haben, schon deshalb, weil die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes und die Beurteilung des zu schaffenden Gesetzes über Vizinalbahnen hiervon abhängen. Die Regierung hat sich bezüglich dieser Forderung des Ausschusses zustimmend ausgesprochen.

— **Der Verkehr auf den ungarischen Staatsbahnen** hat sich im zweiten Halbjahr sehr günstig gestaltet. Während sich im ersten Halbjahr gegenüber dem Vorjahr ein Ausfall im Güterverkehr von 33 000 Wagen ergab, war zum Jahresschluß die beförderte Wagenzahl um 37 000 größer als im Vorjahre. Demnach wurden in den Monaten Juli bis Dezember um rund 70 000 Wagen mehr befördert als in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

— **Bestellung von Lokomotiven für die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung erteilt, daß zur Vergrößerung des Fahrparks der Staatsbahnen und der dadurch bedingten erhöhten Leistungsfähigkeit vier dreifach gekuppelte Verbundlokomotiven für Linien zweiten Ranges bei der Staats-Maschinenfabrik in Bestellung gebracht werden.

— **Die Frage des Ausbaues der Budapester Bahnhöfe** beschäftigt gegenwärtig die zuständigen Ministerien. Dem Finanzminister wurden vor einiger Zeit von verschiedenen Geldinstituten Anerbieten gemacht, die dahin gingen, die für den Zweck des Ausbaues der Bahnhöfe nötigen Geldmittel durch eine besondere Finanzmaßnahme, die mit der Veräußerung der freiwerdenden Grundstücke in Verbindung gebracht werden sollte, zur Verfügung zu stellen. Wie verlautet, wird jedoch von diesem Angebote kein Gebrauch gemacht und für die Kosten des Baues der Bahnhöfe im Rahmen des Budgets vorgesorgt werden.

— **Die Vereinigung der Budapest-Lajos-Mizseer und der Kecskemét-Tisza-Ugher Lokalbahn** wurde von den Verwaltungen beider Bahnen beschlossen. Gleichzeitig wurde der gemeinschaftliche Ausbau der bereits konzessionierten Linie Kecskemét-Lajos-Mizse genehmigt. Den Personendienst werden auf der ganzen Linie Motorwagen, welche stündlich verkehren und an beliebigen Stellen zum Aus- und Einsteigen anhalten werden, versehen. Die Theißgegend wird somit durch ein neues, wohlfeiles Verkehrsmittel mit der Hauptstadt verbunden werden. Der Ausbau der Linie wird mit Eintritt des Frühlings in Angriff genommen werden.

— **Spar- und Vorschußverein der ungarischen Staatsbahnbeamten.** Dem Jahresbericht dieses Vereins für das Jahr 1902 ist zu entnehmen, daß der Verein am Ende jenes Jahres 3429 Mitglieder zählte, welche 26 046 Anteile zu 100 Kr. gezeichnet haben; die tatsächlich eingezahlte Summe betrug 2 228 313 Kr.; die Mitgliederzahl hat im abgelaufenen Jahre eine Vermehrung um 33 erfahren. Der Reservefonds erreichte die Höhe von 72 243 Kr., der Fonds zur Sicherheit der Bürgen betrug 38 975 Kr., die erteilten Vorschüsse bezifferten sich auf 2 465 269 Kr., der Gewinn betrug 165 318 Kr. — Im abgelaufenen Jahre war eine größere Bewegung bezüglich der Entnahme von Einlagen wahrzunehmen, welche darin ihre Begründung findet, daß der Verein wiederholten Angriffen ausgesetzt war; es wurden 238 037 Kr. Einlagen zurückgezahlt, hingegen 296 461 Kr. neuerdings eingelegt, sodaß die Einlagen eine Vermehrung um 8424 Kr. aufzuweisen haben.

— **Personalnachrichten.** Der diplomierte Ingenieur Soulavy, Inspektor und Vorstand der Oberbauabteilung bei der Budapester Direktion der Südbahngesellschaft, wurde an der technischen Hochschule zu Brünn zum Doktor promoviert. Soulavy schrieb u. a. ein Werk über Erdrutschungen, welches vom Ungarischen Ingenieur- und Architektenvereine mit einem Preise ausgezeichnet wurde.

Übrige europäische Länder.

— **Drei Tunnel der Pariser Stadtbahn übereinander.** Eine Mitteilung der Pariser Stadtvertretung an die Pariser Presse legt dar, wie großartige und verwickelte Bauten am Opernplatz ausgeführt werden. Die jetzt dort im Gang befindlichen Arbeiten haben die Errichtung einer Station der Linie 3 des „Métropolitain" (Courcelles-Menilmontant) zum Zweck; binnen kurzem sollen aber viel wichtigere Arbeiten folgen. Unter dem Opernplatz kreuzt sich die Linie 3 mit zwei anderen Linien und sie werden wie folgt übereinanderliegen: oben Linie 3, darunter Linie 7: Palais Royal-Donauplatz; zu unterst Linie 8: Auteuil-Oper. Es wird also ein Block der drei übereinanderliegenden Tunnel errichtet, mit riesigem Mauerwerk zur Stütze; oben soll ein eiserner Boden die Straße tragen. Das Mauerwerk geht bis 21 m unter die Oberfläche des Bodens, wovon 10 m im Grundwasser liegen. Dafür werden drei Caissons angewendet, deren größter $24^1/_2$ m lang und 8 m breit ist. Von jetzt ab bis voraussichtlich zum Jahresende muß wegen dieser Arbeiten der Boulevard des Capucines teilweise gesperrt werden. Die Pariser Blätter bringen verschiedentlich Klagen über die mannigfachen Verkehrsstörungen, welche durch die Stadtbahnbauten hervorgerufen werden. Die Linie 2 wurde kürzlich fast vollständig eröffnet, für Linie 3 sind die Arbeiten auf verschiedenen Punkten im Werke. Ihr Leiter, Oberingenieur Bienvenue, hat bei einem Interview erklärt, daß alles nach Wunsch vorangehe. Die Pariser müßten sich über die ja nicht schlimmen Verkehrsstörungen während der Bauten hinwegsetzen; dafür würden sie ein bewunderungswürdiges, ausgedehntes und allen Ansprüchen genügendes Stadtbahnnetz erhalten.

— **Errichtung einer Zentralstation für Telegraphie ohne Draht in Italien.** Die italienische Kammer beriet am 20 d. M. über die Vorlage, betreffend die Anlegung einer Station für Telegraphie ohne Draht nach dem System Marconi, die dazu dienen soll, die Verständigung mit einer gleichartigen Station in Südamerika sowie mit anderen bereits bestehenden oder künftig zu errichtenden Stationen herzustellen. Der Minister für Posten und Telegraphie erklärte, daß Marconi aus der italienischen Station einen Mittelpunkt der Mitteilungen drahtloser Telegraphie für die ganze Erde zu machen gedenke. Nach Vorlesung eines Telegramms, in dem Marconi der italienischen Regierung für ihre Unterstützung dankt, und nach Annahme einer Tagesordnung, die dem Wunsch auf baldige Herstellung einer Verbindung mittels Telegraphie ohne Draht zwischen Argentinien und Italien Ausdruck gibt, wurde die Vorlage angenommen.

Fremde Weltteile.

— **Der Bahnbau in Tongking**, für welchen das französische Mutterland vor 2 Jahren 200 000 000 Fr. gewährleistet hat, schreitet rüstig voran. Am 7. Januar wurde eine neue Linie von Hanoi nach Nam-Dinh feierlich eröffnet. In der Festrede pries der Direktor der öffentlichen Arbeiten der Kolonie den ungeheuren Wert der Eisenbahnen für die Erschließung des Landes. Jetzt schon habe der Handel und die Ausfuhr von Holz und Vieh einen großen Aufschwung genommen und man könne aus den Eisenbahneinnahmen mit Sicherheit schließen, daß der Bau nicht eine Last, sondern eine Erwerbsquelle für das Land sei.

— **Eisenbahnunfall bei Whitby (Amerika).** Wie aus Toronto gemeldet wird, wurde der Expreßzug der Grand Trunkbahn in der Nähe von Whitby am 19. d. M. von den Schienen geschleudert; er stürzte den 25 Fuß hohen Damm hinab. 30 Reisende wurden mehr oder weniger schwer verletzt.

— **Eisenbahnunfall bei Newyork.** Am 19. d. M. fuhr ein Wagen der Newark (New Jersey) elektrischen Straßenbahn einen Abhang an der Clifton Avenue hinab, wobei die Bremse schadhaft wurde. Als die in Straßenhöhe liegende Kreuzung der Delaware Lackawanna Western-Bahn erreicht war, brauste dort ein Personenzug heran und fuhr direkt in die Straßenbahn hinein, die mit 120 Personen besetzt war, meistens Hochschüler. Wie die Frankf. Ztg. meldet, sind zehn Hochschülerinnen tot und 30 Personen schwer verletzt. Der Anprall war derart, daß selbst der Lokomotivführer des Personenzuges schwer verletzt wurde. Es war ein jammervoller Anblick. Das Gleis war auf hundert Schritt mit Blut bedeckt und allenthalben lagen abgetrennte Gliedmaßen umhergestreut. Die bittere Kälte verursachte, daß manche Verletzte am Erdboden festfroren, bevor Hilfe kam.

— **Beleuchtung der Eisenbahnwagen mit Pintsch-Gas in Amerika.** Durch die „Safety Car Heating and Sighting Company" wurden im Jahre 1902 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in Kanada und Mexiko 2051 Wagen mit Pintschscher Gasbeleuchtung ausgerüstet und 1811 Wagen mit den Safety Company's Dampfheizungssystemen ausgestattet. Nach „Railr. Gaz.", der wir diese Angaben entnehmen, ist die Pintsch-Gasbeleuchtung von mehr als 200 Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten, in Kanada und Mexiko angenommen worden und 20 017 Wagen sind damit ausgestattet. Die Dampfheizungssysteme wurden von 130 Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten angenommen und 11 050 Wagen damit ausgerüstet. Bis zum 1. Oktober 1902 ist nach derselben Quelle die Pintschsche Gasbeleuchtung in der ganzen Welt an 116 000 Wagen, 5000 Lokomotiven und auf 1500 Bojen und Baken zur Verwendung gekommen. Seine Einfachheit in der Handhabung und seine Wirtschaftlichkeit sind die Ursache, daß das Pintsch-System auf der Mehrzahl der Eisenbahnen und der Befeuerungsanlagen der Vereinigten Staaten angenommen ist.

— **Räuberische Anfälle auf Eisenbahnzüge in den Vereinigten Staaten von Nordamerika** fanden nach einer von „Railr. Gaz." veröffentlichten Statistik während des Jahres 1902 23, während des Jahres 1901: 16 statt. Die Gesamtzahl der Raubanfälle auf Eisenbahnzüge während der letzten 18 Jahre betrug 328, bei welchen 98 Personen getötet und 107 verletzt wurden.

— **Schneesturm auf Neufundland.** Eine Depesche aus St. Johns besagt, daß zwei Schnellzüge mit Hunderten von Reisenden im Innern der Insel eingeschneit sind. Der eine dieser Züge war vier Tage lang von allen Nahrungsmitteln abgeschnitten und die Reisenden schwebten, da alle Versuche, den Zug herauszuschaffen, fehlschlugen, in der größten Angst, Hungers sterben zu müssen. Hilfszüge sind sofort an die Stelle der Schneeverwehungen abgesandt worden. Es herrschte eine grimmige Kälte. Das Thermometer zeigte 40 Grad unter Null.

Allgemeines.

— **Telpherbahnen.** Ein Telpher ist eine Art elektrischer Drahtseilbahn, die aus einem kleinen Fahrzeug besteht, das seinen eigenen Motor hat und den Strom durch Rollen von einer Leitung entnimmt, die in etwa 40 cm Entfernung vom Laufseil geführt ist. Derartige Bahnen sind, wie wir den Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens entnehmen, in Amerika in den letzten Jahren einer vielseitigen Verwendung zugeführt worden. Das Fahrzeug hat entweder zwei oder vier kleine Motoren, die paarweise so angeordnet sind, daß die Rolle, die auf dem Drahtseil läuft, unmittelbar auf der gemeinsamen Welle der Motoren sitzt. Die Motoren und Schaltapparate sind vollkommen verdeckt. Die Bedienung erfolgt durch Schnüre, die vom Telpher herabhängen. An dem Telpher ist in der Regel ein Differentialflaschenzug oder auch eine elektrische Winde befestigt. Es werden auch Anhängetelpher verwendet, die keinen Motor haben. Auf geneigten Strecken kommt eine elektrische, sich selbst auslösende Bremse zur Benutzung. Die Leistung der Motoren schwankt zwischen 0,5 und 11 PS. Die Geschwindigkeit ist in der Regel kleiner als 30 km in der Stunde. Da der Telpher selbst starke Steigungen (bis 30 %) ohne Schwierigkeit überwindet, so ist man durch die Natur des Geländes nicht beschränkt. Der Telpher ist von Vorteil für die Schlacken- und Ascheförderung in Hüttenwerken, im Bergbau, in der Landwirtschaft, zum Löschen und Laden von Schiffen, selbst innerhalb von Gebäuden, in Fabriken, Warenhäusern usw., kurz überall, wo viele kleine Lasten rasch und ohne Inanspruchnahme der Bodenfläche befördert werden sollen. Ein wichtiges Anwendungsgebiet ist auch die Kohlen- und Ascheförderung in elektrischen Kraftstationen.

— **Über die „Vorgänge unter der Schwelle des Eisenbahngleises"** gibt der Eisenbahndirektor E. Schubert-Berlin in Nr 13 des Zentralbl. der Bauverw. interessante Mitteilungen, die durch photographische Aufnahmen des verwendeten verschiedenen Bettungsmaterials in anschaulicher Weise erläutert werden. Die Einwirkungen des Betriebes auf einen Bahndamm mit einer Bettung aus Sand, Kies und Basaltkleinschlag werden dadurch jede in ihrer Eigenart ersichtlich gemacht, und der Verfasser gelangt an der Hand seiner Beobachtungen zu dem

Ergebnis, daß es, um ein Eisenbahngleis gegen die Einwirkungen des Betriebes möglichst widerstandsfähig zu machen, von der größten Wichtigkeit ist, nur Bettungsstoffe zu verwenden, die eine günstige Übertragung des von der Schwelle ausgehenden Druckes mit Sicherheit andauernd bewirken. Beim Steinschlag ist der um die Schwelle sich bildende Koffer am breitesten, aber nur 0,13 m tief, weniger breit ist der Kieskoffer, aber 0,20—0,25 m tief, am schmalsten ist er bei einer Bettung aus feinem, weichem Sande, doch kann dessen Tiefe sich bis auf 0,70—0,80 m erstrecken.

Die größere Breite bei geringerer Tiefe des Koffers der Steinschlagbettung gibt eine Erklärung dafür, wie unter Verwendung dieses Bettungsstoffes die Gleisunterhaltungskosten nur ein Drittel soviel betragen, wie bei einer Kiesbettung. Die Verwendung von Steinbettung dürfte daher auch bei größerer Transportentfernung mehr als bisher ins Auge gefaßt werden können, es muß nur bei der Auswahl des Gesteins mehr Wert auf ein zähes Hartgestein gelegt werden, als es jetzt im allgemeinen zu geschehen pflegt. Die Zerstörung des Bettungsstoffes wird bei der Ausführung der Gleisunterhaltung fast ausschließlich durch die Stopfhammerschläge bewirkt, und zwar ist diese Zerstörung um so größer, je ungeeigneter das Gestein ist. Während eine gute Basalt- oder Grauwackenbettung erst nach 600—700 Stopfschlägen soviel zerstört wird, daß 1 l davon sich in Staub verwandelt, ist dies bei Quarzitbettung schon bei 430, bei minderwertigem Porphyr schon nach 340 Stopfschlägen der Fall. Während bei dem für Bettungszwecke dem Verfasser z. Z. bekannten besten Material, Diabas aus den Steinbrüchen bei Neuwerk, 889 Stopfschläge auf 1 l Staub entfallen, genügen bei einem Sandstein aus Gommern schon 285 und bei einem Granit aus Meißen sogar schon 187 Stopfschläge, um dieselbe Wirkung zu erzielen. Diese Zahlen müßten bei der Vergebung ebenso berücksichtigt werden, wie die Transportentfernungen, wenn man nicht den schlechteren Steinschlag über seinen eigentlichen Wert hinaus bezahlen und das gute Gestein ausschließen will, weil dessen Bezugsstelle weiter abliegt. Bei den großen Mengen, die meist in Frage kommen, verdient die Güte des Gesteins umsomehr Berücksichtigung, als es sich um recht erhebliche, in Hunderttausende von Mark gehende Summen handeln kann.

Bücherschau.

— Aufgaben und Ziele des k. k. Eisenbahnministeriums. Kritische Betrachtungen über die Eisenbahnen in Österreich. Von Rudolf Graf Czernin. Mit zwei Tabellen. Wien 1902. Gerolds Sohn.

Das vorliegende Buch, dessen Verfasser schon wiederholt durch Schriften über technische Fragen des Eisenbahnbetriebes die Aufmerksamkeit der Fachkreise erregt hat, würdigt in ausführlicher Weise die heutige Gestaltung, die Äußerungen und Erfolge des staatlichen wie privaten Eisenbahnwesens in Österreich und entwickelt eine Reihe von Anschauungen über Verbesserung des Unvollkommenen und über die Ausgestaltung des Guten. Das ganze Gebiet des Eisenbahnbetriebes wird in zehn Kapiteln von verschiedener Ausführlichkeit behandelt: die Personalfragen, der Lokomotiv- und Wagenbau, der Betrieb, der Schnellzugdienst, der Güterdienst, Tariffragen, der Reklamationsdienst, das Lokalbahnwesen und die Betätigung des Staates in Bau und Betrieb, wie auch die brennende Frage der Eisenbahnverstaatlichung finden Erörterung. Der Verfasser steht dabei auf dem Standpunkte der öffentlichen Wohlfahrt und bekennt sich selbst als einfacher Beobachter, der aber mit offenem Auge die Verhältnisse betrachtet. Es muß betont werden, daß Graf Czernin durchaus bemüht gewesen ist, sich über das Geschaute fachliche Aufklärungen zu erwerben, daß ihm dies in vollem Maße gelungen ist und seine Darlegungen deshalb auch mit fachlichem Ernste gewürdigt werden sollten. Sie verdienen eine solche Beachtung umsomehr, als sie durchaus das Kennzeichen strenger Unparteilichkeit und ehrlicher Aufrichtigkeit tragen.

Bei der Erörterung so vielseitiger und so verschiedenartiger Fragen, wie sie dem 20 Bogen starken Buche zugrunde liegen, ist es selbstverständlich, daß der Verfasser nicht auf einmütige Zustimmung rechnen kann. Über manche Punkte werden verschiedene Anschauungen bestehen; in manchen Punkten ist Graf Czernin doch nicht bis zu den letzten Ursachen der von ihm beobachteten Verhältnisse vorgedrungen und in anderen wieder trägt er den großen Schwierigkeiten nicht vollauf Rechnung, die sich häufig selbst ernstlich angestrebten Änderungen im Eisenbahnbetriebe entgegenstellen. Das mindert nicht den Wert und die Bedeutung des Buches und enthebt die berufenen Kreise nicht der Verpflichtung, die in ihm ausgesprochene Kritik zu beherzigen, sie zu wägen und zu prüfen und sich nach ihr in allem zu richten, was wert ist, beachtet und befolgt zu werden.

Bei dem fortschrittlichen Geiste, der das österreichische Eisenbahnministerium auszeichnet, darf wohl erwartet werden, daß die Anregungen des Grafen Czernin, der wiederholt, so z. B. bezüglich der Fortschritte im Lokomotivbaue, der Staatseisenbahnverwaltung uneingeschränktes Lob spendet, auf fruchtbaren Boden fallen. Das Buch Czernins enthält aber auch für den Fachmann als solchen manches Anregende und Beachtenswerte, sodaß wir nicht umhin können, die weitesten Kreise auf dasselbe aufmerksam zu machen. Prof. Birk.

— Wörterbuch für eine deutsche Einheitsschreibung. Von Otto Sarrazin. Berlin. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 80 ₰.

Dieses handliche Heft von wenig mehr als 100 Seiten ist eine höchst erwünschte Ergänzung zu den amtlichen Regeln für die Rechtschreibung nebst Wörterverzeichnis. Es ist nicht nur sehr viel reichhaltiger als jenes, sodaß es so leicht bei keinem gebräuchlichen Wort im Stich läßt, bei dem die Rechtschreibung aus irgend einem Grunde zweifelhaft sein kann; insbesondere ist es auch — und das ist der Anlaß zu seiner Herausgabe — frei von dem großen Übelstande des amtlichen Heftes, daß dieses in einer sehr großen Zahl von Fällen die Frage der Schreibung unentschieden läßt und zwei oder mehr Schreibweisen zur Auswahl stellt. Wir haben bereits in Nr 100 S. 1529 Jahrg. 1902 auf die Veröffentlichung des Geheimerats Sarrazin in dem von ihm herausgegebenen Zentralbl. d. Bauverw. aufmerksam gemacht, durch die eine Anzahl von Grundsätzen aufgestellt werden, von denen bei der Wahl der Schreibweise in den angegebenen Fällen auszugehen ist. Das jetzt vorliegende Wörterbuch ist, wie das treffliche Vorwort näher ausführt, aus dem Bedürfnis hervorgegangen, den Schreibenden der Wahl und Qual, in die ihn die Möglichkeit verschiedener Schreibweisen nach den Regeln versetzt, zu überheben, da es für jedes Wort nur eine Schreibart enthält. Sarrazin ist aber, wie gesagt, weiter gegangen und gibt über die Regeln hinaus auf alle Zweifelsfragen der Rechtschreibung eine Antwort. Wenn er es mit vollem Recht beklagt, daß sein Wörterbuch für die deutsche Rechtschreibung eine solche Überzahl von Fremdwörtern enthält, wie dies freilich der Fall ist, so sind wir mit ihm der Ansicht, daß daran so lange nichts zu ändern ist, als die deutsche Fremdsucht den Eindringlingen in der Sprache des öffentlichen Lebens, wie auf allen Fachgebieten, einen so breiten Raum gewährt. „Hoffentlich", meint er, „kommt einmal eine Zeit, in der die lästigen und unerfreulichen Gäste aus unserer Sprache verdrängt sind, daß auch der Verfasser eines solchen Wörterbuchs sie wenigstens zu einem großen Teil nicht mehr zu berücksichtigen hat. Und diese Zeit wird umso eher anbrechen, je bereitwilliger jeder Deutsche für seine Person die beherzigenswerte Mahnung aufnimmt, mit der das amtliche Regelbuch seine Vorschriften schließt: ‚Entbehrliche Fremdwörter soll man überhaupt vermeiden.'" Wir schließen uns dieser Hoffnung an und bitten unsere Leser, mit uns stets dieser Mahnung eingedenk zu sein. — Wir möchten hierbei zugleich Anlaß nehmen, darauf hinzuweisen, daß man unentbehrliche Fremdwörter dadurch der deutschen Sprache näher bringen, zu ihrer Eindeutschung beitragen kann, daß man sie der deutschen Sprechweise entsprechend schreibt. Wir haben den während zweier Jahre durchgeführten Versuch, das Wort „Bureau" durch die von keinem Geringeren als dem Fürsten Bismarck selbst in dem Wort „Bürokratie" angenommene Schreibweise „Büro" einzudeutschen, zwar wieder aufgeben müssen, weil die Regeln im Wörterverzeichnis ausdrücklich die Schreibweise „Bureau" vorschreiben; wo diese aber freie Hand lassen, sind solche Möglichkeiten auch ferner gegeben. Sarrazin schreibt im „Wörterbuch" sogar nicht mehr „Sauce" wie die Regeln, sondern, gestützt auf die amtliche Schreibweise des vor kurzem veröffentlichten deutschen Zolltarifgesetzes, „Soße", nicht mehr „Kompagnie", sondern „Kompanie", nicht mehr „Couvert", sondern „Kuvert", während die Regeln hier die Wahl lassen. Auch schreibt er „Kroki" für „Croquis", „Kai" für „Quai" und „Streik" für „Strike" usw. Wir glauben, daß auf diesem Wege sich noch manches uns jetzt fremdartig anmutende Wort, das wir in Ermangelung eines deutschen Urworts nicht entbehren können, für den deutschen Sprachschatz gewinnen läßt. Wir wünschen der Sarrazinschen „Einheitsschreibung" in doppeltem Sinne eine möglichst allgemeine Verbreitung, sowohl der Druckschrift als solcher, als auch der in ihr angewendeten Schreibweise, die in dieser Zeitung fortan zur Richtschnur genommen werden wird.
v. M.

— Zum **Zentralblatt der Bauverwaltung** ist für die Jahrgänge 1891 bis einschließlich 1900 ein Inhaltsverzeichnis erschienen, welches zunächst die im gedachten Blatte veröffentlichten amtlichen Mitteilungen nach der Zeitfolge aufführt. Den zweiten Teil bildet ein alphabetisch geordnetes Verfasser-, Orts- und Sachverzeichnis.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Der Name der an der Strecke Nauen-Wildpark gelegenen Haltestelle Bredow wird am 1. März d. J. in
Bredow (Osthavelland)
geändert.
Berlin, den 24. Februar 1903. (509)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Infolge Schneeverwehungen war der Gesamtverkehr in der Strecke Biala czortkowska-Zaleszczyki vom 17. bis inkl. 20. Februar eingestellt.
Wien, am 24. Februar 1903. (510)

3. Güterverkehr.

Gruppentarif IV (Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster).
Am 1. März 1903 kommt für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern im Verkehre zwischen den Stationen Achim, Algermissen, Bielefeld, Bremen Hauptbhf. und Freibezirk, Bremerhaven Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. und Inlandshafen, Celle, Geestemünde Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. und Fischereihafen, Grohn=Vegesack, Hameln, Hannover Nordbhf., Harsum, Herford, Hildesheim, Lüneburg, Minden, Nienburg, Peine, Wunstorf des Direktionsbezirks Hannover ein vereinfachtes Abfertigungsverfahren zur Einführung, das eine raschere Abfertigung und Beförderung der Güter ermöglichen soll. An Stelle des Frachtbriefes und der Frachtkarte tritt dabei die Güterkarte. Die Zahlung der Fracht geschieht durch Entwertung von Marken.
Die beteiligten Abfertigungsstellen erteilen nähere Auskunft und geben auf Wunsch auch Vordrucke der Güterkarten ab.
Hannover, den 25. Februar 1903. (511)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. gelangt der Nachtrag I zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält hauptsächlich:
a) Entfernungen und Frachtsätze
   1. für die auf hessischem Gebiet liegenden Stationen der Main-Neckarbahn,
   2. für die Stationen der Strecken Elze - Gandersheim und Bodenburg - Großdüngen (Dir. - Bez. Cassel),
   3. für die Station Ponten = Besseringen (Dir. - Bez. St. Joh.=Saarbrücken),
   4. für die Station Rosbach (Sieg) (Dir. - Bez. Frankfurt a/M.) und für die am 1. April d. J. aus dem Bezirk Cöln in den Bezirk Frankfurt a/M. übergehende Station Niederlahnstein.
b) Änderungen und Ergänzungen einzelner Ausnahmetarife sowie die neuen Ausnahmetarife 19 e und 19 f für den Übergangsverkehr mit verschiedenen Kleinbahnen und Ausnahmetarif 20 für Steinsalz.
Durch den Nachtrag werden die Entfernungen und Frachtsätze des Gütertarifs, Teil II, Heft 1 der Abteilung D des rheinisch - westfälisch - südwestdeutschen Verbandes vom 1. April 1899 nebst Nachtrag I und des Gütertarifs, Teil II des Saarbrücken - Main-Neckarbahn-Verkehrs vom 1. Januar 1897 nebst Nachträgen I bis VII bezüglich jener Stationsverbindungen aufgehoben, für welche in diesem Nachtrag Entfernungen und Frachtsätze enthalten sind.
Soweit Tariferhöhungen eintreten, erlangen sie erst vom 15. April d. J. ab Gültigkeit.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.
Frankfurt a/M., 24. Februar 1903. (512)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-pfälzischer Tiertarif.
Am 1. März d. J. werden die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen=Kleinkarlbach und Sausenheim der pfälzischen Eisenbahnen in den obengenannten Tiertarif einbezogen.
Drahtzug ist nur für die Annahme und Auslieferung von Kleinvieh in Einzelstück eingerichtet.
Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.
Mainz, den 25. Februar 1903. (513)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Am 1. März d. J. wird für den Verkehr zwischen
a) Hüttenrode einerseits und Groß=Quenstedt, Heudeber=Dannstedt, Nienhagen b. Halberst., Wegeleben, Wernigerode und Wernigerode N. W. E. anderseits,
b) Rübeland und Wegeleben
der zu den Sätzen des Spezialtarifs III besonders zuzurechnende Frachtzuschlag bei dem Übergange Halberstadt und Minsleben von 0,05 ℳ auf 0,04 ℳ für 100 kg ermäßigt.
Erfurt, den 24. Februar 1903. (514)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März 1903 tritt ein neues Tarifheft Nr 1 für den norddeutsch-sächsischen Verbandsgüterverkehr in Kraft. Es tritt an Stelle des norddeutsch-sächsischen Tarifheftes Nr 1 vom 1. August 1896, sowie der dazu erschienenen Nachträge I—XII und umfaßt den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover und Münster, der Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Bentheimer Kreisbahn, der Farge-Vegesacker, der Hoyaer Eisenbahn, der Georgsmarienhütten-Eisenbahn, der Meppen-Haselünner Eisenbahn, der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, der Teutoburger Wald-Eisenbahn, der Westfälischen Landes-Eisenbahn, sowie den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen Alstätte, Bentheim, Gildehaus, Schüttorf und Wessum der Holländischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen sowie der Station Reichenberg der k. k. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn anderseits. Durch den neuen Tarif treten neben Frachtermäßigungen auch einige geringfügige Frachterhöhungen ein, die vom 1. Mai 1903 an gelten. Abdrücke des Tarifs können von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittlung der Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.
Dresden, den 24. Februar 1903. (515)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.
Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. April 1897.
Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. März d. J. der Nachtrag XII in Kraft, enthaltend neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs A nach der Station Eerde der Nordbrabant-deutschen Bahn, sowie Berichtigungen des Haupttarifs und des Nachtrags XI. Preis 0,10 ℳ.
Essen, den 22. Februar 1903. (516)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.
Kohlenverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 werden die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen=Kleinkarlbach und Sausenheim der pfälzischen Eisenbahnen in den Verkehr einbezogen.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.
Essen, den 21. Februar 1903. (517)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr. (Gr. IV/VI.)
Am 1. März 1903 wird die Station Hammersbeck in die Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl nach Binnenstationen) und E 1 (Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flußschiffen) als Empfangsstation einbezogen.
Weitere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen und das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 23. Februar 1903. (518)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 an wird die Station Markersdorf = Taura in das Tarifheft 1 für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. August 1899 mit Frachtsätzen der regelrechten Tarifklassen einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Stationen und unser Verkehrsbureau in Dresden, Wienerstraße 4.
Dresden, den 25. Februar 1903. (519)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde usw.
Die im Nachtrage VII auf den Seiten 6 bis 11 und 27 enthaltenen Frachtsätze nach der Station Swarow = Hammer der Süd - norddeutschen Verbindungsbahn

werden mit Gültigkeit vom 1. März 1903 ab um 6 h für 100 kg ermäßigt.

Kattowitz, den 21. Februar 1903. (520)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der österreichischen Nordwestbahn usw.

Vom 1. März d. J. ab werden die im Nachtrag 5 zum Tarif für den vorgenannten Verkehr enthaltenen Frachtsätze für die Station Swarow=Hammer um 6 h für 100 kg ermäßigt.

Breslau, den 23. Februar 1903. (521)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Tiertarif.

Infolge Neugestaltung der Tarifbestimmungen für Zuchttiere, Rennpferde und Tiere in Stallungswagen im deutschen Eisenbahntiertarif, Teil I, treten die im oben genannten Tarif zu C auf Seite 9 enthaltenen Besonderen Bestimmungen für:

a) Rennpferde in Stallungswagen nach und von dem Orte des Rennens und
b) Vollblut - Mutterpferde und zugehörige Fohlen in Stallungswagen nach und von den Landesgestüten und Beschälstationen

sowie die hierzu gehörige, auf Seite 10 befindliche Anmerkung mit dem 11. April d. J. außer Kraft, wodurch Frachterhöhungen eintreten.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Breslau, den 24. Februar 1903. (522)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Saarbrücken - pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. März 1903 wird die Neubaustrecke Grünstadt-Altleiningen der pfälzischen Eisenbahnen mit den für den unbeschränkten Güterverkehr eingerichteten Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen=Kleinkarlbach und Sausenheim dem öffentlichen Verkehr übergeben. Auf den Stationen Altleiningen, Drahtzug und Neuleiningen = Kleinkarlbach sind Seitenrampen, während in Drahtzug jede derartige Einrichtung fehlt.

Mit dem obigen Tage werden die genannten Stationen in den Gütertarif für den Saarbrücken - pfälzischen Verkehr einbezogen. (523)

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

St. Johann=Saarbrücken, 23. Februar 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen.

Am 1. März d. J. tritt zum Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen (VII) der Nachtrag IX in Kraft, enthaltend unter anderm Entfernungen für die Stationen Crombach, Lohmar, Saßmannshausen und Voerde. Die Entfernungen für Crombach treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft. Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Elberfeld, den 21. Februar 1903. (524)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz.

Am 1. März d. J. werden in den Kohlentarif Nr 2 die an der neuen pfälzischen Strecke Grünstadt-Altleiningen belegenen Stationen einbezogen. Die beteiligten Abfertigungsstellen geben auf Erfordern nähere Auskunft. (525)

St. Johann=Saarbrücken, 21. Febr. 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

In dem Gruppentarife IV (Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster) und in dem Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr treten am 1. März d. J. für ordinäre braune und grüne Hohlglaswaren zur Ausfuhr über See für den Verkehr von der Station Püsselbüren nach den Seehafenstationen ermäßigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 19. Februar 1903. (526)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. März d. J. tritt zum Tarif Teil II, Heft 1 und 3 vom 1. Juni 1901 je der Nachtrag II, und soweit hiermit Frachterhöhungen verbunden sind, am 15. April d. J. in Kraft. Sie enthalten Änderungen und Ergänzungen zum Haupttarif sowie neue Ausnahmetarife für Korbwaren, Fische, Gemüse, Obst, Fleisch, Käse, Speck, Glaswaren als Eilstückgut mit Schnellzug für den Verkehr Österreich-Belgien; für Eisenbahn- und Straßenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend, Holzkohlen und Holzkohlenbriketts für den Verkehr Ungarn-Belgien.

Im Nachtrag II zum Tarifheft 1 sind auf Seite 29 im Ausnahmetarif 19 A die Frachtsätze Krumau-Seraing von 36,77 in 35,77 Franken und Schwarzbach=Stuben-Marchienneau - Pont von 42,36 in 43,36 Franken abzuändern.

Der Nachtrag II zum Tarifheft 1 kostet 60 ₰, der Nachtrag II zum Tarifheft 3 kostet 20 ₰.

Cöln, den 22. Februar 1903. (527)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Reichsbahn.

Zum Kohlentarif Nr 9 erscheint am 1. März d. J. der Nachtrag I, durch welchen verschiedene Stationen der Reichsbahn sowie die pfälzische Versandstation Glan=Münchweiler in den direkten Verkehr einbezogen werden.

Verkaufspreis 10 ₰. (528)

St. Johann=Saarbrücken, 21. Februar 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 5. März d. J. tritt für Zementkupfer bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Königshütte Oberschl. nach Wien K.F.N.B. und Floridsdorf K. F. N. B. ein direkter Frachtsatz von 157 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 23. Februar 1903. (529)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. gelangt zu dem Tarifheft B 4 (Mainz-Württemberg) der Nachtrag V zur Einführung, enthaltend hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn.

Durch den Nachtrag wird das württembergisch - südwestdeutsche Tarifheft 5 vom 1. November 1896 nebst sämtlichen Nachträgen aufgehoben.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. April 1903 ab gültig.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 21. Februar 1903. (530)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr (I, II/IV).

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Friedrichshütte in den in dem vorbezeichneten Güterverkehr bestehenden Seehafen - Ausnahmetarif M (Blei, Zink usw. im Falle der überseeischen Ausfuhr) als Versandstation im Verkehr mit den Seehäfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg B mit Frachtsätzen für die Klasse III wieder aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbureau.

Kattowitz, den 23. Februar 1903. (531)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 10. März d. J. treten für Holz des Ausnahmetarifs Nr 3 B unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft:

Von / Nach	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen: Hochstein St. E. G.	Hohenstadt K. K. St. B. St. E. G.	Mähr.=Karlsdorf K. K. St. B.	Mähr.=Schildberg K. K. St. B.
Glatz	53	43	35	35

Breslau, den 23. Februar 1903. (532)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 3 vom 1. April 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangen für die Beförderung von Glas, und zwar: Fensterglas, Glasmasse, Rohglas (in rohen Platten, Flußstücken und Stangen), Glaspfannen und ungeschliffenen Glastafeln, sowie von rohen Glastafeln, einschließlich solchen mit Drahteinlagen (Drahtglas) folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	von Helenenschacht bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen — Centimes für 100 kg
Lindau transit . .	278
Basel (S. B. B. u. Bad. B.)	370
Basel=St. Johann .	370
Bern	470
Luzern	405
Romanshorn . . .	308
Zürich (Hauptbahnhof)	374

Der Frachtsatz nach Lindau transit findet Anwendung: 1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert

werden. — Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten.

Wien, am 21. Februar 1903. (533)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Holz des Ausn.-Tarifes Nr 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Wladislau	80 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Wladislau	75 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Wladislau	105 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 ₰, im übrigen 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 24. Februar 1903. (534)
Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Kohlenbriketts treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Wien	Ö. N. W. B., St. E. G., K. F. N. B., II, K. F. J. B.	85 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Wien	Ö. N. W. B., St. E. G., K. F. N. B., II, K. F. J. B.	80 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Wien	Ö. N. W. B., St. E. G., K. F. N. B., II, K. F. J. B.	107 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 24. Februar 1903. (535)
Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren im Binnenverkehr auf deutschem Gebiete vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die besonderen Bestimmungen unter C auf Seite 7 von den Worten: Zwei Drittel der nach usw. bis einschließlich der Anmerkung betreffend die Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblut-Mutterpferde in Stallungswagen aufgehoben.

An deren Stelle treten vom gleichen Zeitpunkte ab anderweite, in den deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, aufgenommene Vorschriften, welche mit einer Frachterhöhung verbunden sind. Näheres ist bei unserer Verkehrsverwaltung zu erfahren.

Amsterdam, den 19. Februar 1903. (536)

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Lokal-Güter- und Personenverkehr.

Am 1. März 1903 treten in Kraft: Nachtrag V zum Lokal-Gütertarif und Nachtrag XXI zum Lokal-Personentarif. (537)

Ludwigshafen a/Rh., 24. Februar 1903.

5. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von 604 500 **Bekleidungsschrauben**, 1 685 700 **Schrauben mit Muttern**, 750 400 **Schraubenmuttern** für das Rechnungsjahr 1903 für die königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona**, **Cassel**, **Erfurt**, **Hannover** und **Münster i/W.**

Eröffnung der Angebote am **Freitag, den 13. März 1903, Vormittags 11 Uhr.**

Zuschlagsfrist bis 31. März 1903.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 90 ₰ **(von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken —)** vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz Nr 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 27. Februar 1903. (538)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von **Betriebsmaterialien** der Gruppen A IX, X, XI für das Etatsjahr 1903 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar:

100 000 Stück Lampenzylinder, 15 200 Stück Aufsatzgläser, 14 300 Stück Einsatzgläser, 13 400 Stück Standgläser, 18 400 Stück Korke mit Glasröhrchen, 37 000 Stück Zinkpole, 39 500 Stück Kupferpole, 6100 Stück Verbindungsklammern, 56 000 kg Kupfervitriol, 6600 kg Bittersalz, 187 000 Rollen Papierstreifen zu Telegraphenapparaten und 2000 Rollen Papierstreifen zu Registrierapparaten.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 10. März 1903, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 28. März 1903.

Die Verdingungsunterlagen werden zum Preise von 1 ℳ vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden.

Hannover, den 19. Februar 1903. (539)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Kleineisen für die Direktionen der vereinigten Preußischen und Hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 12 000 Stück Hakenplatten, 105 000 Stück Klemmplatten und Deckplättchen, 653 t Laschen, 4600 Stück Uebergangslaschen, 80 000 Stück Unterlagsplatten, 60 t ungelochte Herzstückplatten, 2400 Stück Zungendrehstühle, 10 000 Stück Gleitstühle, 9000 Stück Zungenkloben, 52,5 t Hakenschrauben und 56 t Schrauben.

Gruppe B. 15 500 Stück gußeiserne Hakenplatten, 15 000 Stück Mutternstellkappen und 176 860 Stück Schwellenbezeichnungsnägel.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, **Bismarckplatz Nr 1** hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von **1,50 ℳ für Gruppe A, 0,50 ℳ für Gruppe B** — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“** versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin **am 12. März d. J., Vormittags 10 Uhr,** portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 30. März d. J.

Essen (Ruhr), den 24. Februar 1903. (540)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

K. württ. Staatseisenbahnen.

Verkauf von Oberbaumaterialien.

Die bei der Oberbaumaterialverwaltung Heilbronn lagernden alten Oberbaumaterialien (etwa 2500 t) sowie verschiedene noch verwendbare Materialien (Stahlschienen, Hilfsgleiswagen, Flaschenzüge, Eisenbahnschwellen Profil 1, Unterlagsplatten, Laschen, Schlußstücke, Keile und Krampen) werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Sortenverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Angebote sind spätestens bis

10. März d. J., Vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungsverhandlung statt.

Heilbronn, den 18. Febr. 1903. (541RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

7. Offene Stellen.

Bahnassistent

der im Stations- und Abfertigungsdienst ausgebildet ist, wird zum baldigen Antritt für unsere Station Perleberg gesucht.

Bewerbungen sind unter Beifügung eines selbstgeschriebenen Lebenslaufes und beglaubigter Zeugnisabschriften bis zum 15. März d. J. an uns einzureichen.

Perleberg, den 23. Februar 1903. (542)
Betriebsvorstand der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 18. 4. März 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Schnellzuggut.

Vom Königlichen Oberinspektor **Muschweck** in München.

Wenn wir uns im deutschen und im internationalen Frachtrechte umsehen, so finden wir weder im deutschen Handelsgesetzbuche noch im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr den Ausdruck „Schnellzuggut". Lediglich die Ordnungen und Tarifvorschriften der einzelnen Verkehrsverbände tun seiner Erwähnung. Ich muß es mir mit Rücksicht auf den gesteckten Rahmen versagen, die einzelnen Bestimmungen wörtlich aufzuführen, und dem Leser anheimgeben, die Bestimmungen in den Verkehren selbst nachzulesen. Er wird dann finden, wie weit noch heutzutage die Bestimmungen in den Verbänden von einander abweichen. Nicht einmal der Begriff „Schnellzuggut" ist immer derselbe. Während in einer Reihe von Verbänden unter Schnellzuggut das Gut zu verstehen ist, das in denjenigen Zügen befördert wird, mit denen die Bestimmungsstation am schnellsten erreicht wird, bedeutet in einer anderen Reihe Schnellzuggut nur das Gut, das tatsächlich mit Schnellzügen zur Beförderung gelangt, in einer dritten Reihe dagegen das Gut, das mit Schnellzug oder beschleunigtem Personenzuge befördert wird. Der Vermerk der Beförderungsart ist im Frachtbriefe einmal oberhalb der Adresse, ein andermal in der für „Zulässige Erklärungen" vorgesehenen Spalte anzubringen; in dem einen Falle hat der Absender den Vermerk zu unterzeichnen, in dem anderen nicht. In einem Verbande kann Schnellzuggut direkt abgefertigt werden, in einem anderen nicht, in einem dritten ist die Vorschreibung „Schnellzuggut" ganz ausgeschlossen. Auch in der Art der Frachtberechnung besteht keine Übereinstimmung. In einem Verbande wird die Fracht nach dem Eilstückgutsatze und für das doppelte wirkliche Gewicht berechnet, in einem anderen Verbande werden der Eilgutfracht 25 % bezw. 50 % zugeschlagen, in einem dritten Verbande bestehen direkte Schnellzuggutsätze, in einem vierten Verbande werden die Eilgutsätze verdoppelt. Das Mindestgewicht beträgt hier 20 kg, dort 40 kg, die geringste Fracht bald 51 bezw. 54 ₰, bald 60 ₰, bald 80 ₰, bald 96 ₰, bald 1 ℳ, bald 1 ℳ 60 ₰. In einem Verbande genießen einzelne Gegenstände, wie Fische, Eier, frisches Fleisch, Gemüse und Hefe, Frachtermäßigung, in dem anderen nicht. Eine seltene Übereinstimmung besteht nur hinsichtlich des Verbotes, vorzuschreiben, daß eine Sendung teilweise als Schnellzuggut und teilweise als Eilgut oder Frachtgut befördert werde.

Das Schnellzuggut kann mit Fug und Recht das Schmerzenskind der Eisenbahnen genannt werden. Während jedoch jede Mutter das schwächlichste Kind mit besonderer Sorge und Liebe hegt und pflegt, muß das Schnellzuggut immer hinter seinen kräftig entwickelten Geschwistern „Eilgut" und „Frachtgut" zurückstehen. Es wäre endlich Zeit, daß die Eisenbahnen auch ihrem jüngsten Kinde mehr Luft, Licht und Nahrung gönnten. Die bestehenden Mängel aufzudecken und Mittel und Wege zu ihrer Beseitigung vorzuschlagen, soll der Zweck der nachstehenden Abhandlung sein.

Es gibt eine Anzahl Fachleute, die lieber heute als morgen dem Schnellzuggute den Garaus machen möchten. Sie meinen, die Eisenbahnen hätten den Wünschen des Publikums nach schnellerer Beförderung der Personen und Sachen schon über Gebühr nachgegeben und es müsse doch endlich einmal dem ewigen Hasten und Drängen des Zeitgeistes ein Halt geboten werden. Jede weitere Beschleunigung des Personen- und Güterverkehrs müsse als unwirtschaftlich verworfen werden. Wenn man ein übriges tun wolle, so könne man den Expreßgutverkehr weiter ausgestalten. Diese Fachleute befinden sich jedoch jedenfalls in der Minderheit. Die überwiegende Zahl ist der Ansicht, daß jedes Stehenbleiben auf der Bahn einen Rückschritt bedeutet und daß jene Verwaltungen, die zu einer raschen Umsetzung der Güterwerte die Hand bieten, nicht nur dem allgemeinen Wohle nutzen, sondern auch ihre eigenen Interessen fördern. Sie wissen auch, daß der Schnellzuggutverkehr durch den Expreßgutverkehr keineswegs ersetzt werden kann, daß es beispielsweise im Expreßgutverkehr nicht möglich ist, die Fracht an den Empfänger zu überweisen oder Sendungen mit Nachnahmen zu belasten. Ist somit dem Schnellzuggutverkehr die Daseinsberechtigung nicht abzusprechen, so ist es auch eine Pflicht der Bahnen, ihn lebensfähig zu machen. Zu dem Ende muß vor allem dem Grundsatze „Größere Pflichten, größere Rechte" Rechnung getragen und die Regelwidrigkeit, daß die Lieferfristen für Schnellzuggut und Eilgut dieselben sind, beseitigt werden.

Wenn der Schnellzuggutverkehr nicht recht aufblühen will, so liegt die Schuld lediglich an den Bahnen selbst. Sie verlangen von jedem Verfrachter von Schnellzuggut das Doppelte der Eilgutfracht, ohne ihm eine Gegenleistung zu bieten. Das

Versprechen der Bahn, das Gut mit den Zügen zu befördern, mit denen die Bestimmungsstation am schnellsten erreicht wird, hat nur dann einen Wert, wenn es auch von der Bahn in jedem Falle eingelöst wird oder wenn doch wenigstens für den Fall, daß die versprochenen Züge nicht benutzt werden, die Partei einen Anspruch auf Entschädigung aus dem Frachtvertrage erheben kann. Da die Leute und die Einrichtungen der Bahn nicht unfehlbar sind, so ist es nicht ausgeschlossen, daß das Gut den Anschluß versäumt oder mit einem ungeeigneten Zuge befördert wird oder irgendwo liegen bleibt. In diesen Fällen kann die Partei solange keinen Anspruch auf Entschädigung geltend machen, als nicht die für Eilgut festgesetzte Lieferfrist überschritten ist. Da aber diese Frist in der Regel eingehalten ist, so erscheint die Haftung der Eisenbahn für die Transportverzögerung ausgeschlossen. Die Übung der Eisenbahn, der Partei dann, wenn das Versprechen, das Gut mit den günstigsten Zügen zu befördern, nicht eingehalten ist, den Unterschied zwischen der Fracht für Schnellzuggut und der Fracht für Eilgut zurückzuvergüten, kann die Partei für den Mangel von Bestimmungen über besondere Lieferfristen für Schnellzuggut nicht entschädigen. Denn abgesehen davon, daß die Partei auf die Rückerstattung des Frachtunterschieds kein Recht hat und gewärtigen muß, daß die eine oder andere Bahn jede Frachtvergütung ablehnt, ist ihr mit der Rückvergütung des Frachtunterschieds nicht immer, namentlich dann nicht geholfen, wenn der Schaden die Höhe des Frachtunterschieds übersteigt. Auch dann, wenn die Partei ein Recht auf Rückerstattung des Frachtunterschieds hätte, wäre dies ein sehr zweifelhaftes Recht. Denn die Partei müßte in jedem einzelnen Falle nachweisen, wo das Schnellzuggut einen Aufenthalt erlitten hat, daß dieser Aufenthalt einem Verschulden der Eisenbahn zuzuschreiben ist und daß durch diesen Aufenthalt der Zweck der Schnellzuggutbeförderung vereitelt worden ist. Dieser Nachweis dürfte aber dem Laien, der von den einschlägigen Beförderungs- und Betriebsverhältnissen der in Frage kommenden Bahnen keine Ahnung hat, ungemein schwer fallen. Selbst wenn die Partei es fertig bringt, ein Verschulden der Eisenbahn und eine Transportverzögerung nachzuweisen, kann es ihr passieren, daß sie nicht den ganzen Frachtunterschied, sondern nur einen Teil zurückerhält, und zwar mit der Begründung, daß das Gut nur auf einem Teile der Strecke eine Transportverzögerung erlitten habe oder trotz Transportverzögerung immer noch früher als Eilgut die Bestimmungsstation erreicht habe.

Ein solch unsicherer Rechtsboden erscheint nicht geeignet, von der Befugnis, Sendungen als Schnellzuggüter aufzugeben, Gebrauch zu machen. Was will es heißen, wenn in ganz Deutschland in einem Jahre etwa 70 000 Sendungen mit einem Gewichte von etwa 5 000 000 kg aufgegeben werden. Gegenüber dem gesamten Güterverkehr spielt der Schnellzuggutverkehr gar keine Rolle. Es kann als sicher angenommen werden, daß sich der Schnellzuggutverkehr vervierfachen würde, wenn die Mängel, die ihm bisher anhafteten, endlich beseitigt würden. Insbesondere muß für Schnellzuggut eine besondere Lieferfrist festgesetzt werden. Ich habe bereits vor fast 4 Jahren*) besonderen Schnellzuggutlieferfristen das Wort geredet, ohne viel Gegenliebe zu finden. Wenn ich damals noch ein Prediger in der Wüste war, so habe ich jetzt das Gefühl, als ob die Bahnen nicht mehr so schroff der Einrichtung besonderer Lieferfristen entgegenständen. Ist einmal die Frage nach dem Bedürfnisse besonderer Lieferfristen bejaht, so harrt noch die weitere, ebenso wichtige Frage, wie lange die Schnellzuglieferfristen zu bemessen seien, der Lösung.

Die Lieferfristen sollten so bemessen sein, daß die Interessen des Publikums und der Eisenbahnen gleichmäßig gewahrt erscheinen. Sind sie zu lang, so kann das Publikum von der Einrichtung keinen Gebrauch machen und der Eisenbahn entgehen so die Transporte; sind sie zu kurz, so müssen die Eisenbahnen für jede auch noch so geringe Transportverzögerung aufkommen und den Gewinn, der ihnen an Frachtanteilen zugeflossen ist, wieder in Gestalt von Entschädigungen an das Publikum zurückzahlen. Das Bestreben muß also darauf gerichtet sein, hier die richtige Mitte zu treffen. Die Leistung der

*) Nr 15 und 41 Jahrg. 189[illegible] d. Ztg.

Lieferfristtabelle (s. S. 263).

Entfernung in Kilometern		Deutscher Verkehr Lieferfrist in Tagen			Internationaler Verkehr Lieferfrist in Tagen		
von	bis	Schnellzuggut	Eilgut	Frachtgut	Schnellzuggut	Eilgut	Frachtgut
bis zu	100	1	2	3	1	2	4
101	150	1	2	4	1	2	4
151	200	1	2	4	1	2	4
201	250	1	2	4	1	2	4
251	300	1	2	4	1½	3	6
301	350	1½	3	5	1½	3	6
351	400	1½	3	5	1½	3	6
401	450	1½	3	5	1½	3	6
451	500	1½	3	5	1½	3	6
501	550	1½	3	6	2	4	8
551	600	1½	3	6	2	4	8
601	650	2	4	6	2	4	8
651	700	2	4	6	2	4	8
701	750	2	4	7	2	4	8
751	800	2	4	7	2½	5	10
801	850	2	4	7	2½	5	10
851	900	2	4	7	2½	5	10
901	950	2½	5	8	2½	5	10
951	1000	2½	5	8	2½	5	10
1001	1050	2½	5	8	3	6	12
1051	1100	2½	5	8	3	6	12
1101	1150	2½	5	9	3	6	12
1151	1200	2½	5	9	3	6	12
1201	1250	3	6	9	3	6	12
1251	1300	3	6	9	3½	7	14
1301	1350	3	6	10	3½	7	14
1351	1400	3	6	10	3½	7	14
1401	1450	3	6	10	3½	7	14
1451	1500	3	6	10	3½	7	14
1501	1550	3½	7	11	4	8	16
1551	1600	3½	7	11	4	8	16
1601	1650	3½	7	11	4	8	16
1651	1700	3½	7	11	4	8	16
1701	1750	3½	7	12	4	8	16
1751	1800	3½	7	12	4½	9	18
1801	1850	4	8	12	4½	9	18
1851	1900	4	8	12	4½	9	18
1901	1950	4	8	13	4½	9	18
1951	2000	4	8	13	4½	9	18
2001	2050	4	8	13	5	10	20
2051	2100	4	8	13	5	10	20
2101	2150	4½	9	14	5	10	20
2151	2200	4½	9	14	5	10	20
2201	2250	4½	9	14	5	10	20
2251	2300	4½	9	14	5½	11	22
2301	2350	4½	9	15	5½	11	22
2351	2400	4½	9	15	5½	11	22
2401	2450	5	10	15	5½	11	22
2451	2500	5	10	15	5½	11	22
2501	2550	5	10	16	6	12	24
2551	2600	5	10	16	6	12	24
2601	2650	5	10	16	6	12	24
2651	2700	5	10	16	6	12	24
2701	2750	5½	11	17	6	12	24
2751	2800	5½	11	17	6½	13	26
2801	2850	5½	11	17	6½	13	26
2851	2900	5½	11	17	6½	13	26
2901	2950	5½	11	18	6½	13	26
2951	3000	5½	11	18	6½	13	26
3001	3050	6	12	18	7	14	28

Bemerkung: Die für den inneren deutschen Verkehr festgesetzten Lieferfristen gelten auch für den inneren österreichisch-ungarischen Güterverkehr.

Partei drückt sich in der Höhe der Fracht, die Gegenleistung der Bahn in der Länge der Lieferfrist aus. Fracht und Lieferfrist stehen im umgekehrten Verhältnisse zu einander. Nirgends prägt sich so deutlich der Satz „Zeit ist Geld“ aus. Da nun die Eisenbahnen für die Beförderung von Schnellzuggut das Doppelte der Eilgutfracht verlangen, so wird es wohl der Sachlage entsprechen, wenn man die Lieferfrist für Schnellzuggut auf die Hälfte der Eilgutlieferfrist festsetzt. Hiernach ergibt sich das in vorstehender Tabelle veranschaulichte Bild.

Da den Eisenbahnen nur insofern die Hände gebunden sind, als sie die für Eilgut festgesetzten äußersten Fristen nicht überschreiten dürfen, so können die kurzen Schnellzuglieferfristen eingeführt werden, ohne daß vorher die Verkehrsordnung oder das Internationale Übereinkommen abgeändert werden müßte. Bei Annahme besonderer Schnellzuggutlieferfristen kann auch die nähere Erläuterung des Begriffes „Schnellzuggut“ entfallen, da es dann eine innere Angelegenheit der Bahnen ist, die für die Einhaltung der Lieferfrist geeignetsten Züge auszuwählen. Ist einmal das Grundübel der Gleichheit der Schnellzuggut- und Eilgutlieferfristen ausgemerzt, so werden sich auch die weiteren der Schnellzuggutbeförderung anhaftenden Mängel beseitigen lassen.

Als einen großen Mangel muß ich die Unmöglichkeit bezeichnen, Schnellzuggüter in allen Fällen direkt abzufertigen. Sollen die Schnellzuggüter in ihrem Laufe nicht aufgehalten werden, so müssen sie von den Versandstationen immer direkt bis zu den Bestimmungsstationen abgefertigt werden können. Sobald ein Schnellzuggut auf einer Unterwegsstation umkartiert werden muß, versäumt es fast regelmäßig den Anschlußzug. Man hat sich zwar bis jetzt damit geholfen, daß der Absender die Umkartierung mittels einer Privatdepesche vorausbestellte. Wie es aber gerade der Zufall wollte, kam die Depesche nicht rechtzeitig oder verstümmelt oder garnicht an, oder sie gelangte in die unrichtigen Hände oder sie blieb unbeachtet liegen. Die Folge war, daß auch das Gut in seinem Laufe gehemmt wurde. Wenn das Schnellzuggut einmal aus seinem Schnellzugkurse gerissen war, so nutzte ihm der Vermerk auf der Karte und auf dem Frachtbriefe nur noch wenig. Es dauerte nicht lange, so hatte eine unbekannte Hand dem Gute seinen Namen geraubt und als gewöhnliches Eilgut reiste die Sendung gemächlich in einem Personen- oder Eilgüterzuge seinem Bestimmungsorte zu. Die Umkartierung hatte den weiteren Nachteil, daß im Falle der Vorausbezahlung der Fracht die Versandstation nie genau wußte, welchen Betrag sie sich vom Absender sicher stellen lassen sollte und daß dieser dann, wenn er den Wert der Sendung nachnehmen wollte, die Höhe der Fracht nicht kannte und infolgedessen auch die Höhe der Nachnahme nicht festsetzen konnte. Ist es denn aber auch möglich, überall hin direkt abzufertigen? Meines Erachtens kann diese Frage unbedenklich bejaht werden. Man muß nur den Versuch wagen. Erste Bedingung ist jedoch, daß der Schnellzuggutverkehr auf eigene Füße gestellt und nicht mehr auf den Schultern des Eilgutverkehrs mitgeschleppt wird. Schnellzuggüter dürfen, wenn sie schnell ans Ziel kommen sollen, nicht an die für Eilgüter festgesetzten Verkehrswege gebunden sein. Hat der Absender den Weg selbst vorgeschrieben, so wird das Gut über diesen Weg geleitet. Hat der Absender keinen Weg vorgeschrieben, so müssen die Stationen ohne Rücksicht auf die Eilgutverkehrs-Leitungsvorvorschriften den günstigsten Weg und die günstigsten Züge heraussuchen. Ich halte dies für keine zu schwere Aufgabe. Damit die Stationen den Fahrweg mit Muße zusammenstellen können, wäre eine Bestimmung in die Ordnungen aufzunehmen, wonach Schnellzuggüter mindestens zwei Stunden vor der Aufgabe anzumelden sind. Kommt eine Station trotz Fahrplan und Kursbuch nicht zurecht, so kann sie sich bei der nächsten größeren Station telegraphisch Rat erholen. Da jedoch die Schnellzuggüter in der Regel nur auf bestimmten größeren Stationen aufgegeben werden, diesen aber ein geschultes Personal zur Verfügung steht, so wird sich die Abfertigung und Beförderung des Schnellzuggutes ohne Schwierigkeit abwickeln. Allerdings sollte an solchen Orten, wo die Güterexpeditionen und die Gepäckexpeditionen getrennt sind, der ganze Schnellzuggutverkehr in die Hände der Gepäckexpeditionen gelegt werden. Diese eignen sich deshalb besser zur Beförderung der Schnellzuggüter, weil ihnen die Schnellzuglinien vom Gepäck- und Expreßgutverkehre her geläufig sind, weil ferner der Transitdienst bei Schnellzügen an und für sich in ihren Händen liegt und weil schließlich die ihnen zur Verfügung stehenden Koffer- und Gepäckträger das Verbringen der Schnellzuggüter zu den Zügen, die Umladung von einem Zuge zum anderen, die Ausladung aus den Zügen und die Bestellung neben dem Gepäck- und Expreßgutdienst besorgen können.

Die Fälle, daß Schnellzuggüter auf weite Entfernungen aufgegeben werden, werden auch künftig zu den Ausnahmen zählen. Nach einer statistischen Aufzeichnung sind von 100 Sendungen

23	auf eine Entfernung von	1—100 km
21	„ „ „ „	101—200 „
10	„ „ „ „	201—300 „
12	„ „ „ „	301—400 „
13	„ „ „ „	401—500 „
10	„ „ „ „	501—600 „
4	„ „ „ „	601—700 „
3	„ „ „ „	701—800 „
2	„ „ „ „	801—900 „
1	„ „ „ „	901—1000 „
1	„ „ „ „	1001 km und darüber

abgefertigt worden. Es entfällt also fast die Hälfte der Sendungen auf einen Umkreis von höchstens 200 km, also auf einen Bahnbereich, in dem sich selbst der niedere Bahnbeamte auskennen muß.

Der Frachtberechnung werden die wirklichen Entfernungen zugrunde zu legen sein, wie sie sich aus dem Kochschen Stationsverzeichnis oder aus dem Reichskursbuch ergeben. Die Frachtsätze können sich die Stationen auf Grund der nachstehenden Tabelle selbst bilden:

Frachtsätze für 100 kg und x km.

Entfernung in Kilometern	Frachtsatz in Pfennigen	Frachtsatz in Centimes
1—20	4,4 x + 40	5,5 x + 50
21—40	6,4 x	8 x
41—50	4,4 x + 80	5,5 x + 100
51—200	4 x + 100	5 x + 125
201—300	3,6 x + 180	4,5 x + 225
301—400	3,2 x + 300	4 x + 375
401—500	2,8 x + 460	3,5 x + 575
über 500	2,4 x + 660	3 x + 825

Bemerkung: Dezimalbrüche unter 0,5 werden fallen gelassen, während Dezimalbrüche von 0,5 und darüber auf ganze Pfennige oder Centimes aufgerundet werden.

Die Schnellzuggüter werden in besondere Nachweisungen aufgenommen und von den übrigen Gütern getrennt abgerechnet. Die beiden Endbahnen erhalten zusammen vorweg:

bei einer Gesamtentfernung von Kilometern	Abfertigungsgebühr für 100 kg	
	Pfennige	Centimes
1—10	40	50
11—20	44	55
21—30	48	60
31—40	52	65
41—50	56	70
51—60	60	75
61—70	64	80
71—80	68	85
81—90	72	90
91—100	76	95
über 100	80	100

Den Rest erhalten die befördernden Verwaltungen nach Verhältnis der Entfernungen.

Die von mir vorgeschlagenen Taxen stimmen in der Hauptsache mit den z. Z. in Deutschland gültigen Schnellzuggutfrachten überein, sodaß sie wohl von sämtlichen deutschen Bahnen glatt übernommen werden. Auch die ausländischen Bahnen dürften sich zu ihrer Übernahme bereit finden lassen, da umfangreiche Transporte nicht in Frage kommen und bei einer kilometrischen Einnahme von 3—5 Cts. für 100 kg ein wenn auch bescheidener Reingewinn verbleibt. Der Frachtberechnung wird bei Fischen die Hälfte, bei sperrigen Gütern das Anderthalbfache des wirklichen Gewichts zugrunde gelegt. Als geringstes Gewicht werden 20 kg und bei sperrigen Gütern 30 kg gerechnet. Die Mindestfracht beträgt 1 ℳ. Die Festsetzung besonderer Schnellzugguttaxen für Wagenladungen erscheint ebenfalls überflüssig, wenn man als Taxgewicht einen bestimmten Prozentsatz des wirklichen Gewichts (ähnlich wie bei Fischen) gelten läßt.

Die Erstellung direkter Schnellzugguttarife kann hiernach ganz entfallen. Doch ist es nötig, daß den Stationen die Züge, deren Benutzung ausgeschlossen sein soll, am Beginn jeder Fahrplanperiode bekanntgegeben werden. Die D-Züge sollten dem Schnellzuggutverkehre wenigstens insoweit freigegeben werden, als eine Ein- oder Ausladung unterwegs nicht stattzufinden hat. Die nachstehende Tabelle (s. nächste Spalte) soll dem Leser zeigen, wie hoch sich die Fracht und wie lang sich die Lieferfrist in einigen wichtigen Stationsverbindungen belaufen würden und in welcher Zeit gegenwärtig das Ziel erreicht werden kann.

Die Tabelle wird jeden Zweifel beheben, daß die Beförderung innerhalb der vorgeschlagenen Fristen möglich ist. Wenn sich auch die Fahrzeit zwischen kleineren Orten ungünstiger gestaltet, so läßt sich doch auch in solchen Stationsverbindungen die Lieferfrist ganz gut einhalten, wovon sich jeder aus dem Reichskursbuche überzeugen kann. Der Tag der Aufgabe bleibt selbstverständlich auch bei Berechnung der Schnellzuggut-Lieferfristen außer Betracht. Für den internationalen Verkehr gelten an und für sich längere Lieferfristen als für den Binnenverkehr, sodaß auch solche ausländische Bahnen, bei denen der Zugverkehr noch der weiteren Ausbildung bedarf, die Güter rechtzeitig befördern können. Da übrigens der internationale Schnellzuggutverkehr in der Regel nur von den Hauptstädten genährt wird und sich auf den mit Zügen wohl ausgerüsteten Hauptlinien abwickelt, so können die vorgeschlagenen Lieferfristen auch von den ausländischen Bahnen recht gut eingehalten werden.

Stationsverbindung		Entfernung	Frachtsatz für 100 kg		Lieferfrist	Fahrzeit
von	bis	km	ℳ	Cts.	Std.	Std.
Berlin	Bern	989	—	3792	60	18—23
„	Breslau	370	1484	—	36	5-6
„	Brüssel	809	—	3252	60	13—18
„	Budapest	987	3029	—	60	17—22
„	Bukarest	1866	—	6423	108	36—45
„	Cöln	589	2074	—	36	9—12
„	Constantinopel	2406	—	8043	132	51—60
„	Dresden	180	820	—	24	3—7
„	Haag	683	2299	—	48	12—15
„	Karlsruhe	681	2294	—	48	12—16
„	London	1174	—	4347	72	21—23
„	München	655	2232	—	48	10—15
„	Paris	1075	—	4050	72	17—23
„	Rom	1696	—	5913	96	36—42
„	St. Petersburg	1636	4586	—	96	31—33
„	Stuttgart	694	2326	—	48	12—17
„	Wien	699	2338	—	48	13—16

Damit auch das Zugpersonal und die Transitstationen Schnellzuggüter sofort als solche erkennen und behandeln können, müssen die Frachtstücke sowohl wie die Begleitpapiere besonders kenntlich gemacht werden. Es ist deshalb jedes Frachtstück mit einem roten Zettel zu versehen, aus dem das Wort „Schnellzuggut“ und die Bestimmungsstation in mindestens 5 cm hohen Buchstaben herausleuchten. Auch auf dem Frachtbriefe muß das Wort „Schnellzuggut“ in auffälliger Schrift angebracht sein. Zur Frachtkarte ist hellrotes Papier zu verwenden, sodaß ein Übersehen seitens des Zugpersonals und der Transitbeamten ausgeschlossen ist.

Doch ich will mich nicht in Nebenfragen verlieren und bin zufrieden, wenn ich der Lösung der Hauptfragen gerecht geworden bin. Es mögen ja noch andere Wege zum Ziele führen, allein einer muß eingeschlagen werden, um aus dem Labyrinth herauszukommen.

Die zweite Lesung des Etats der preußischen Staatseisenbahnverwaltung im Abgeordnetenhause.

(Fortsetzung und Schluß aus Nr 17.)

Am 24. Februar entspann sich weiter eine sozialpolitische Erörterung. Der Abg. Dr Krieger (freis. Volksp.) kam auf die Ausführungen des Ministers vom vorigen Tage zurück. Wenn dieser keinen Unterschied zwischen den Parteien machen wolle, so sei das kein besonderes Verdienst, er tue nur seine verdammte Pflicht und Schuldigkeit. Es handle sich darum, ob die Verwaltung das Recht habe, ihren Arbeitern zu verbieten, sich zu koalieren. Das Recht habe sie nicht; durch solche Verbote werde nichts erreicht, nur die Sozialdemokratie gestärkt. Staatsminister Budde bestritt entschieden, daß er die Koalitionsfreiheit der Arbeiter irgendwie antasten, das Gesetz verletzen wolle. Das stehe hier nicht in Frage, sondern das: Wer soll die Macht haben, den Eisenbahnbetrieb zu führen oder stillstehen zu lassen? Er erkläre: Die Eisenbahnangestellten können wählen, wen sie wollen, auch Sozialdemokraten, dagegen habe er nichts. „Ich glaube aber, der Vorredner würde mir solche Vorwürfe nicht gemacht haben, wenn er die Situation genau kennte. Die Sozialdemokratie ist die Partei des Umsturzes, und ich werde Ihnen zeigen, daß die Sozialdemokratie sich tatsächlich damit beschäftigt, unseren Betriebsdienst zu untergraben. In jedem Arbeitsvertrage findet sich folgende Vorschrift: ‚Auch außerhalb des Dienstes hat der Arbeiter sich achtbar und ehrenhaft zu führen und sich von der Teilnahme an ordnungsfeindlichen Bestrebungen und Vereinen fern zu halten. Jeder Arbeiter soll den Nutzen der Staatseisenbahnverwaltung nach Kräften zu fördern bestrebt sein, insbesondere auch um die Abwehr von Gefahren und Nachteilen beim Betriebe bemüht sein.‘ Also die Arbeiter verpflichten sich hierdurch, sich an ordnungsfeindlichen Bestrebungen nicht zu beteiligen. Nun ist in Hamburg ein Verband gegründet worden, der unter sozialdemokratischer Leitung steht, und die ganze Verfügung, die ich gestern mitgeteilt habe, bezieht sich jetzt lediglich auf diesen Verband. Die Teilnahme daran ist verboten und wer sich doch daran beteiligt und Unordnung und Unzufriedenheit unter die Arbeiter bringt, wird entlassen. In dem Organ dieses Verbandes, dem ‚Weckruf‘ heißt es: ‚Die Lage der Eisenbahnarbeiter wird um kein Jota besser werden dadurch, daß ein General Minister wurde, solange der Arbeiter nicht die ökonomische Macht in Händen hat, dieselbe Macht, die, in anderen Händen konzentriert, ihn selbst in Fesseln legt.‘ Da ist doch klar ausgesprochen, daß es sich um eine Machtfrage handelt. Weiter heißt es: ‚Wir wollen nur Männer haben, die gewillt sind, in den Kampf einzutreten. Wir können keine Memmen und keine alten Weiber brauchen; jeder Kampf fordert Opfer.‘ Verlangen Sie, daß ich keine Energie zeige, wenn die Leute sagen, sie wollen gegen mich kämpfen? Weiter wird in dem ‚Weckruf‘ gesagt, daß die Sozialdemokratie die einzige Partei ist, die für die Arbeiter eintritt, und daß alle anderen Parteien, also auch Sie, meine Herren von der Linken, nur ein heuchlerisches Spiel mit den Arbeitern treiben. Sie ersehen aus diesem Zitat, daß der Verband der Eisenbahner mir und der ganzen Organisation den Krieg erklärt. Nun frage ich: was steht höher, das öffentliche Recht oder das Privatrecht, das vermeintliche oder wirkliche Recht des einzelnen? Ich gebe gern zu, daß der einzelne danach streben muß, mehr Lohn zu bekommen. Ich bin der erste, der mit dafür eintritt, und wenn mir ein Abgeordneter sagt: das ist deine verfluchte Pflicht und Schuldigkeit, so reiche ich ihm die Hand und sage: damit stimme ich überein. Aber die verfluchte Pflicht

und Schuldigkeit der Arbeiter ist es, sich in die große Organisation einzufügen. Ich kann nichts besseres tun, als wenn ich meinen Betrieb vor derartigen Strömungen schütze. (Lebhafter Beifall.) Wie die mir unterstellten Beamten denken, dafür nur ein Beispiel. Der ‚Weckruf‘ behauptet, daß zahlreiche Lokomotivführer dem Verband angehören. Demgegenüber schreibt das Organ der Lokomotivführer, die Deutsche Eisenbahnzeitung: ‚Die Behauptung, es gehören dem sozialdemokratischen Verband Lokomotivführer an, ist eine unverschämte und dreiste Verleumdung. Gerade das Lokomotivpersonal hat dem Verband so oft ins Gesicht gespuckt, daß es eigentlich Wunder nehmen muß, wie er so abgebrüht sein kann, immer wieder an die Lokomotivführer heranzugehen.‘ Natürlich wird heute Abend wieder geschrieben werden, daß das in meinem Ministerium abgefaßt ist. Das ist aber nicht so. Gegen Unwahrheiten kann ich natürlich nicht ankämpfen. Ich habe hier eine ganze Mappe voll Ergebenheitsadressen von Eisenbahnarbeitern. (Zuruf links: Darauf ist nichts zu geben!) Ja, wenn das alles nichts ist, was soll denn was sein? (Sehr richtig!) Beweisen Sie mir doch, daß das alles falsch ist. Ich werde Ihnen die Namen geben, dann können Sie fragen, ob die Betreffenden einem Zwange unterlegen haben. Wenn etwas in der Verwaltung geschieht, was gegen die Arbeiter ist, so bin ich der erste, der auf der Bresche steht und für die Arbeiter kämpft. Ich halte es für unsere höchste Aufgabe, auf diese Weise die soziale Frage zu lösen. Es wird mir in der Presse vorgeworfen, ich hätte die Arbeiter mit Soldaten verglichen. Ja, insofern habe ich sie mit Soldaten verglichen, als sie dieselbe Fürsorge haben, deren sich die Soldaten seitens ihrer Vorgesetzten erfreuen, aber nicht in bezug auf das Wahlrecht. Soldaten dürfen ja garnicht wählen. Die Eisenbahnarbeiter können wählen, wen sie wollen, aber sie dürfen nicht dem Hamburger Verbande beitreten, der den Kampf gegen die Eisenbahnverwaltung führt. Wohin es führt, wenn wir uns die Augen verbinden und alles gehen lassen, bloß weil man sagt, das ist wieder eine Beschränkung der Koalitionsfreiheit, das sehen Sie ja in anderen Ländern. Die politische Gesinnung des einzelnen ist mir ganz gleich, aber ich werde Energie entwickeln zur Erhaltung der Ordnung und der Disziplin innerhalb der Staatseisenbahnverwaltung.“ (Lebhafter Beifall.)

Der natlib. Abg. Dr E c k e l s sprach dem Minister für sein energisches Eintreten für Ordnung und Gehorsam in der Eisenbahnverwaltung den Dank aus.

Es folgten nun Vorbringungen einzelner Eisenbahnwünsche. Als Abg. Dr L o t i c h i u s von der Beunruhigung sprach, die durch die Absicht hervorgerufen sei, die rechtsrheinischen Linien und die Lahnbahn vom Direktionsbezirk Frankfurt abzutrennen und dem Bezirk Mainz zuzuteilen, sprach sich Staatsminister B u d d e hierüber näher aus. Eine Verkehrsverschiebung sei damit nicht verbunden. Die Maßregel unterliege noch der Erwägung und werde nicht vor 1. April 1904 eintreten. Sie habe verwaltungstechnische, betriebstechnische und militärische Ursachen. „Es werden jetzt bekanntlich zwei neue Brücken gebaut bei Mainz, eine über die Petersau zwischen Kastel und Bieberich nach Mombach hinüber und die andere über den Main am Fuße von Hochheim nach Fischersheim zu. Die Brücke über den Main bildet das letzte Verbindungsglied zwischen den rechtsrheinischen Bahnen von Basel bis zur holländischen Grenze. Die andere Brücke ist eine hochwertvolle Verbindung zwischen dem mittelrheinischen Bahnnetze und dem Saargebiet. Bereits 1869 hat Moltke sie verlangt; am 1. April 1904 wird sie vollendet sein. Diese Brücken müssen in derselben Hand liegen, in welcher die alte Rheinbrücke liegt. Das ist wichtig im Frieden wie im Kriege. Diese eine Hand kann nur der Direktionspräsident in Mainz sein. Zu Mainz kommt also diese rechtsrheinische Strecke. Die Lahnbahn und die Taunusbahn werden bei Frankfurt verbleiben. Wiesbaden soll seine Betriebsinspektion nicht verlieren, im Gegenteil, vielleicht kommt in Limburg noch eine dazu.“

Der Abg. Dr B a r t h (freis. Vergg.) kam nochmals auf die Frage der Koalitionsfreiheit zurück. Der Hamburger Verein werde von der Eisenbahnverwaltung terrorisiert. Er zweifle nicht an dem Wohlwollen des Ministers für seine Arbeiter und Beamten, aber es komme weniger darauf an, als auf Gerechtigkeit. Die Arbeiter wollten nach ihrer eigenen Fasson glücklich sein. Die Eisenbahnverwaltung sollte die Frage einmal loslösen von den Vorurteilen, die an dem Begriffe Sozialdemokratie kleben. Sie habe doch ein hervorragendes Interesse daran, einen Stamm von Arbeitern zu besitzen, die nicht bloß zufrieden scheinen, sondern zufrieden sind. Der Minister könne doch darüber nicht im Zweifel sein, daß unter seinen Arbeitern und Beamten Zehntausende seien, die der Sozialdemokratie angehören. (Widerspruch rechts.) Die Sozialdemokratie sei da und sie werde durch nichts so sehr gefördert wie durch kleinliche Mittel. In den Taten des Ministers komme das alte Vorurteil gegen die Arbeiterorganisationen zum Ausdruck. Aber in dem Augenblick, wo sich Arbeiter organisieren, beweisen sie schon einen gewissen Ordnungssinn. (Lachen rechts.) Ja, Organisation ist Ordnung. „Ich möchte bei dieser Gelegenheit den Eisenbahnminister fragen, wie er sich zu den Genossenschaften stellt. Es kommt natürlich vor, daß auch mal Sozialdemokraten an ihrer Spitze stehen. Welches Interesse hat die Eisenbahnverwaltung dann, ihren Beamten zu verbieten, diesen Vereinen beizutreten? Verbietet man ihnen das, so degradiert man sie zu Staatsbürgern zweiter Klasse. Man erweckt in ihnen das Gefühl, daß sie gegen das Gesetz behandelt werden, und treibt sie zur Sozialdemokratie.“

Minister B u d d e erwiderte, die Mehrheit des Hauses werde mit ihm darin einverstanden sein, daß er im einzelnen auf die theoretische, zum Fenster hinaus gehaltene Wahlrede des Vorredners (Lärm bei den Freisinnigen, Rufe: Unerhört!) nicht eingehe. Er habe schon erklärt, daß er darauf, wen die unterstellten Eisenbahnbeamten wählen, keinen Einfluß ausübe. „Da aber Herr Dr Barth eine bestimmte Frage an mich gerichtet hat, wie ich mich zu theoretischen Erwägungen, die er supponiert hat, stellen würde, die noch garnicht vorliegen, so erkläre ich, daß ich als praktischer Minister von Fall zu Fall Stellung nehmen werde (sehr richtig! rechts), und zwar von dem Standpunkt aus, den ich präzisiert habe und der mit der öffentlichen Wohlfahrt durchaus im Einklang steht. Ich werde die Disziplin im Eisenbahnbetriebe aufrechterhalten, um das reisende Publikum vor Unfällen zu bewahren und die Betriebssicherheit zu erhalten. Ich hoffe, daß nicht nur die Mehrheit des Hauses, sondern vor allen meine 365 000 Untergebenen schon gestern und heute und morgen im Lande erfahren, wie ich denke über einen treuen Eisenbahner und über einen untreuen Eisenbahner. Das ist für mich von Wert, und damit, glaube ich, erziele ich mehr, als wenn ich die Augen verschließe und alles geschehen lasse, wodurch die Disziplin untergraben wird. Im übrigen geht mir der Abg. Barth noch lange nicht weit genug. Er meint nur, ich soll Gerechtigkeit widerfahren lassen, aber ich tue noch viel mehr, ich bringe den Beamten Wohlwollen entgegen, und das ist noch mehr als Gerechtigkeit. Der Abg. Barth hat in seiner Wahlrede (Unruhe bei den Freisinnigen) — es war doch eine Wahlrede — ausgeführt, daß wir den Verband in Hamburg terrorisieren. Er hat dabei ganz übersehen, daß der Verband der Eisenbahner uns zuerst den Krieg erklärt hat. Ich begnüge mich, nochmals die Versicherung zu geben, daß ich alles tun werde, um Ordnung und Disziplin aufrechtzuerhalten.“ (Lebhafter Beifall rechts, im Zentrum und bei den Nationalliberalen. Zischen bei den Freisinnigen.)

Abg. B r ö m e l (freis. Vgg.) protestierte dagegen, daß der Minister die Rede des Abg. Barth eine Wahlrede genannt habe, und versicherte, daß auch er und seine Freunde auf Ordnung und Disziplin im Eisenbahnbetriebe Wert legten. Es müßten aber die staatsbürgerlichen Rechte der Arbeiter gebührend geachtet werden. Es sei möglich, daß, wenn das Programm des Ministers von ihm und seinen Beamten mit Einsicht und Takt befolgt werde, Konflikte vermieden werden. Aber es sei auch möglich, daß bei einer rücksichtslosen Handhabung das eingeführt werde, was man am besten als kleines Sozialistengesetz bezeichnen kann. „Wir können nichts anderes tun, als abzuwarten, wie der Minister praktisch verfahren wird.“ Minister Budde nickte hierzu. Der Abgeordnete sprach dann weiter über Tariffragen; die Eisenbahnverwaltung könne durch Verbilligung der Transporte zur Hebung der wirtschaftlichen Kraft Deutschlands unendlich mehr tun, als der allerschutzzöllnerischste und alleragrarischste Zolltarif. Der Redner machte weiter Vorschläge für die Reform des Personenverkehrs. Der Minister erkannte an, daß der Vorredner manche Gesichtspunkte vorgebracht habe, die Beherzigung verdienen. Er verspreche eine durchaus wohlwollende Prüfung seiner Wünsche. Damit schloß der zweite Verhandlungstag.

Am dritten Tage (25. Februar) verbreitete sich die Verhandlung schon mehr über Einzelheiten der Verwaltung und einzelne Wünsche der Abgeordneten, doch fehlte es auch hier nicht an interessanten Punkten und Aufklärungen vom Regierungstisch. Wir beschränken uns auf eine Wiedergabe des Wichtigsten. Auf Anregungen des kons. Abg. Graf D o u g l a s zur Verbesserung der Eisenbahnwagen in gesundheitlicher Beziehung und Abschaffung der lästigen Fahrtunterbrechungsbescheinigung verbreitete sich Staatsminister B u d d e über eine Anzahl dieser Anregungen. Es solle versucht werden, die Sommerhitze in den Wagen dadurch zu mäßigen, daß die Wagendächer eine hellere Farbe erhielten. Alle Wünsche wegen der Heizung im Winter zu befriedigen, sei eine schwere Aufgabe. Es seien bei der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung alltäglich 60 000 einzelne Abteile zu heizen; da sei einige Nachsicht nötig, doch seien Besserungen in Aussicht genommen, um den Wünschen Rechnung zu tragen. Gegen die Unsauberkeit in den Abteilen habe der Minister die schärfsten Verfügungen erlassen, auch selbst nachgesehen und gerügt. Häufige unvermutete Kontrollen seien angeordnet. Bei den Schlafwagen seien außergewöhnliche Reinigungen angeordnet, bei denen die Polster einer Dampfreinigung unterzogen werden sollen. Die unbequeme Fahrtunterbrechungsbescheinigung werde sich vielleicht mit der beabsichtigten Personenverkehrs-

reform beseitigen lassen, zur Zeit sei sie noch zum Schutz gegen Betrügereien unentbehrlich.

Auf eine Reihe von Anregungen und Anfragen des Abg. Ring (kons.) verbreitete sich der Minister ausführlich über alles, was auf dem wichtigen Gebiet des Viehverkehres geschehen und in Vorbereitung sei. „Die Viehbeförderung ist eine der wichtigsten Fragen, aber auch eine der schwierigsten. Bezüglich einer ganzen Anzahl von Wünschen wird Abhilfe geschaffen. Was das Viehkursbuch anbelangt, so kann ich in Anspruch nehmen, daß ich, als ich die Geschäfte der Eisenbahnen im Großen Generalstabe leitete, damals das erste Pferdekursbuch geschaffen habe, aus denselben Gründen, die der Abg. Ring für diese Viehbeförderung angeführt hat. Mir waren viele Klagen bekannt geworden, daß Pferde, in der Regel edle Reitpferde, die mit der Bahn befördert wurden, außerordentlich viel unterwegs zu leiden hatten, im Sommer durch die Hitze, im Winter durch Kälte. Dieses Pferdekursbuch ist auf einer anderen Grundlage geschaffen wie das Reichsviehkursbuch. Das Viehkursbuch enthält für jede einzelne Strecke nach Art des Personenreichskursbuches sämtliche Züge, die für die Viehbeförderung freigegeben sind. Das Pferdekursbuch aber enthält auch die Zuganschlüsse. Wenn jemand das Reichsviehkursbuch gebrauchen will und sich zwei Züge aneinander gereiht hat und glaubt, daß er nun mit diesen Zügen fahren kann, dann befindet er sich unter Umständen in einem Irrtum. Wenn die Wagen auf einer Übergangsstation umgesetzt werden müssen und wenn man sich nicht überlegt hat, ob betriebstechnisch eine Umsetzung möglich oder erforderlich ist, dann wird derjenige, der das Viehkursbuch liest, hinterher vielfach enttäuscht sein. Ich werde zu haben sein für jede Verbesserung im Viehverkehr. Die erste Ausgabe des Viehkursbuchs habe ich ausgegeben in 200 bis 250 Exemplaren zur Erprobung bei den großen Stationen. Es sind Berichte darüber eingelaufen, sie sind sehr verschieden. Ich habe bereits verfügt, daß das nächste Viehkursbuch in weitgehendem Umfang zur Prüfung durch die Eisenbahndirektionen angeschafft und erprobt werden soll. Ich kann zusagen, daß die Sache, wenn sie praktisch ist, eingeführt wird, aber ob bei allen Stationen, das kann ich nicht sagen. Was die Begleitung der Viehtransporte anlangt, so lauten die Bestimmungen so, daß Großviehtransporte einen Begleiter haben müssen, daß aber bei Beförderung von Kleinvieh ein Begleiter nicht erforderlich ist. Der Begleiter ist für die Beförderung des Viehs von großer Bedeutung. Das Vieh muß unterwegs getränkt werden, es kann unruhig werden usw.; aus diesem Grunde ist nach Befragung der zuständigen Tarifkommission in voller Übereinstimmung mit mir diese Bestimmung in den deutschen Tarifvorschriften getroffen. Ich glaube nicht, daß das zum Nachteil der Interessenten sein kann, wenn ein Begleiter bei Großviehwagenladungen vorhanden ist. Ich kann nicht unbedingt anerkennen, daß der Begleiter bei Viehbeförderung wegen aller dabei zu erfüllenden Bedingungen wegfallen kann, aber die Sache wird von der Tarifkommission geprüft werden. Es ist dann geklagt worden, daß bei Aussetzung von Wagen auf Unterwegsstationen eine Mitteilung nicht erfolgt. Es besteht eine Verfügung vom 12. Februar 1898, in der es ausdrücklich heißt, daß der Bestimmungsstation durch Dienstdepesche Nachricht zu geben ist, wenn die Aussetzung eines Wagens erfolgt. Wenn auf einer Unterwegsstation eine Aussetzung erfolgt, so muß die Station für schleunige Weiterbeförderungen sorgen, wie ich überhaupt dafür bin, daß die Viehbeförderung in jeder Hinsicht beschleunigt werden soll. Über die Gestellung von Wagen für Großvieh haben sich die größten Tarifgelehrten den Kopf zerbrochen. Ein Erlaß verfügt, daß den Anforderungen des Absenders unter allen Umständen nachgekommen werden soll, und wenn ein Wagen mit der Ladefläche, wie er ihn verlangt, irgendwie zur richtigen Zeit gefunden werden kann, soll er ihn auch bekommen. Ist es aber unmöglich, dann ist es doch nicht im Interesse des Versenders, daß das Vieh auf dem Bahnhof steht und nicht zur rechten Zeit abgeht. Wir würden aber gegen das ganze System verstoßen, wenn dadurch wieder die Tarife geändert würden. Die Berechnung, die nach dem Tarif möglich ist, wird dem Viehversender zuteil werden. Als vollberechtigt erkenne ich die Klage an, daß die Reklamationen so lange dauern. Mir dauern sie auch viel zu lange, und ich verlange, daß der Betreffende zum mindesten einen Zwischenbescheid bekommt. In der Privatindustrie wird innerhalb 24 Stunden jedes Schreiben beantwortet. Daß das tote Vieh unter allen Umständen unterwegs ausgeladen werden müßte, ist unpraktisch. Wenn es geschehen ist, dann kann es höchstens aus veterinärpolizeilichen Rücksichten geschehen sein."

„Wenn der Abg. Ring in mein Ministerium hineinschaute, dann würde er einen Stenographen bei mir gefunden haben und eine Anzahl von Schreibmaschinen. Ich arbeite so, wie der Vorredner vorgeschlagen hat. Ich diktiere und das wird dann mit der Schreibmaschine geschrieben. Auch ein Teil meiner Herren hat sich dem angeschlossen, und es soll kein Beamter in das Bureau eingestellt werden, der nicht Stenographie und Schreibmaschine lernen will. Ich stehe prinzipiell auf dem Standpunkt des Abg. Ring, aber nicht alle Arbeiten in den Akten können diktiert werden."

Die Abgg. Osthaus (nl.) und Goldschmidt (frs. Vp.) brachten namentlich Fragen des Personenverkehrs zur Sprache; ersterer wünschte die Aufhebung der Rückfahrkarten namentlich zur Beseitigung der immer noch zahlreichen Betrügereien und wendete sich gegen die Bevorzugung der Großstädte durch die Sonntagskarten, letzterer verlangte eine Verbilligung des Personentarifs, die durch Verkehrsvermehrung ihren Ausgleich finden würde. Ihm antwortete vom Regierungstisch Geheimerat Dr v. d. Leyen und belegte das Irrtümliche dieser Ansicht durch die im Laufe einer Reihe von Jahren gemachten Erfahrungen anderer Länder. „Zunächst führte die ungarische Regierung mit dem Zonentarif eine Herabsetzung der Preise ein. Was war die Folge? Der Verkehr nahm wohl etwas zu, jedoch der Einnahmeausfall war ganz enorm. Es ging einfach nicht. Der Zonentarif mußte wieder aufgehoben werden. Österreich hatte bekanntlich den sogenannten Kreuzerzonentarif eingeführt, aber auch er bewährte sich nicht, man mußte auch ihn außer Geltung setzen. Ähnliche Erfahrungen hat auch Rußland gemacht. In Dänemark ist 1895/96 ein neues Tarifgesetz angenommen worden, das bedeutende Ermäßigungen brachte. Seit der Zeit ist der Betriebsüberschuß verschwunden und hat sogar einem Defizit Platz gemacht. Jetzt will man die Tarifsätze wieder erhöhen. Wenn wir aber von anderen Ländern etwas lernen wollen, so müssen wir uns vor derartigen Experimenten hüten."

Der Abg. Goldschmidt hatte auch soziale Fragen behandelt und namentlich bedauert, daß Frauen noch immer in der Fahrkartenausgabe des Nachts beschäftigt würden. Unterstaatssekretär Fleck erwiderte, daß die Bestimmungen der Gewerbeordnung sich bekanntlich nicht auf die Eisenbahnverwaltung erstrecken. „Die Bedingungen, unter denen weibliche Angestellte bei den Fahrkartenausgabestellen arbeiten, sind ganz andere als in den Fabrikbetrieben; vor allem arbeiten sie allein, nicht in Gesellschaft mit Männern. Die Damen haben in Berlin besondere Zimmer, in denen sie vom späten Abend, nach Schluß des Dienstes, bis zum nächsten Morgen schlafen können; wo diese Einrichtung nicht besteht, ist dafür gesorgt, daß sie unter Schutz nach Hause gehen können. Wenn der Dienst der Damen in den Abendstunden beschränkt werden müßte, müßte das weibliche Personal überhaupt durch männliches ersetzt werden."

Aus der unendlichen Reihe meist rein örtlicher Wünsche wegen Verbesserung der Bahnhofsanlagen und namentlich der Zugverbindungen, die im Laufe des Tages zur Sprache kamen, ist nur weniges der Hervorhebung wert. Auf wiederholt geäußerte Besorgnisse wegen Verkehrsverschiebungen durch die anderweite Abgrenzung der Bezirke Frankfurt und Wiesbaden hob Staatsminister Budde hervor, wenn eine Verschiebung stattfinden würde, so sei es vielleicht die, daß mehr Züge von der linken auf die rechte Rheinseite verlegt werden würden, da der Tunnel bei Mainz und die Gestaltung der dortigen Eisenbahnverhältnisse eine Entlastung forderten. Als sich zwei rheinische Zentrumsabgeordnete unter Heiterkeit des Hauses wegen Führung von Schnellzügen über Neuß oder Crefeld bekämpften, wies der Minister auf das eben gehörte prächtige Bild der Interessenkämpfe hin, die sich tagtäglich vor ihm abspielten. Er habe es aber trotz aller Anstrengung immer noch nicht fertig gebracht, einen Schnellzug zu konstruieren, der auf allen Stationen hielte oder auch nur immer auf der, die der zu ihm Kommende vertrete. „Alle die heutigen Wünsche, die jedenfalls im stenographischen Bericht enthalten sein werden, sollen sorgsam geprüft werden. Erfüllen kann ich sie alle nicht, dazu fehlen die Mittel. Ich glaube, daß ich den Etat durch die Zugeständnisse, die ich für den zukünftigen Sommerfahrplan gemacht habe, schon reichlich belastet habe, und glaube nicht, daß ich die Betriebsmittel besitze, um noch mehr Züge einzustellen; denn die Herren, die mir dafür verantwortlich sind, daß der Fahrplan schließlich geht, haben mir doch ihre Bedenken schon ausgesprochen über die Nachgiebigkeit, die ich an vielen Stellen schon bewiesen habe. Aber ich weiß, daß im Fahrplan immerfort gearbeitet werden muß, um Verbesserungen in den Zugverbindungen zu erreichen."

Der Minister ging dann noch auf die Zugverbindung Berlin-London über Hoek van Holland ein. Das sei ein alter Interessenkampf, teils auf holländischem, teils auf englischem Gebiete. Er sei in eine erneute Prüfung eingetreten, weil sehr viel Kreise beteiligt seien und weil er es allerdings für seine Pflicht halte, wenn er große Zugverbindungen verbessern kann, es zu versuchen. Er hoffe, dazu zu kommen, daß er den Wünschen Rechnung tragen könne, aber die Verhandlungen seien noch nicht ganz abgeschlossen.

Nachdem der Minister dann noch zugesagt hatte, eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen nach dem Harz zu versuchen, vertagte sich das Haus.

Am 26. Februar kam der Personaletat der Eisenbahnverwaltung an die Reihe. Auf Beschwerden wegen Besserstellung der Telegraphisten erwiderte Ministerialdirektor Wehrmann, daß die Telegraphistenstellen sich auf dem Aussterbeetat befinden, weil deren Arbeiten nicht mehr durch besondere Beamte ausgeführt, sondern nach Bedürfnis des Betriebs mit anderen Tätigkeiten verbunden werden, mit denen der Weichensteller oder der Stationsbeamten. „Damit steht im Einklang, daß die Telegraphisten in Stationsassistentenstellen des äußeren Dienstes nur übergeführt werden können, wenn sie den Anforderungen des Bundesrats in bezug auf derartige Stellen für den äußeren Bahnhofsdienst entsprechen, d. h. körperlich rüstig sind und die Fähigkeit durch Prüfung nachgewiesen haben. In diesem Umfange sind die Telegraphisten sehr schnell zur Anstellung gekommen. Es sind hier 400 Stellen geschaffen. Mit den 77 Stellen des gegenwärtigen Etats werden die vorhandenen Telegraphisten, soweit sie die Fähigkeit zum Stationsassistenten besitzen, beinahe vollständig zur Anstellung kommen, denn es sind an derartigen Telegraphisten jetzt nur 120 vorhanden. Der Rest wird voraussichtlich im nächsten Jahre 1904 zur Anstellung kommen können. Wenn im ersten Jahre 1901 Telegraphisten auch ohne die vollständigen Anforderungen zur Anstellung gekommen sind, so hat das daran gelegen, daß man nach Bewilligung des Etats bis zum Anfang des neuen Jahres die Prüfungen nicht in voller Strenge durchführen konnte. Die Diätare rücken in die Telegraphistenstellen ein, soweit sie vorhanden sind, ihre Lage wird also nicht verschlechtert."

Redner ging dann näher auf die Handhabung der Bestimmungen über die Sonntagsruhe ein. Die Zahl derer, die mehr als die vorgeschriebenen zwei Ruhetage im Monat haben, nehme immer mehr zu, sie sei seit 1892 gestiegen bei den Stationsassistenten von 29 auf 50 %, bei den Weichenstellern von 29 auf 45 %, bei den Rangiermeistern von 42 auf 60 %. Trotz dieser erheblichen Vermehrung der Ruhetage sei es nicht immer möglich, bei der Natur des Dienstes, der auch Sonntags vor sich geht, die Ruhetage auf den Sonntag zu bringen. Redner ging dann weiter auf die von einem Abgeordneten bemängelten Diensteinteilungen der Bahnhofsbeamten ein, die von den Stationsvorstehern selbst aufgestellt werden und diesen mit seinen Beamten volle Gelegenheit geben, alle seine Einwendungen wegen der Einrichtungen des Bahnhofs zu machen. Redner schloß mit einigen weiteren Ausführungen über die Notwendigkeit strengen Vorgehens bei den Untersuchungen über Störungen und Unfälle.

Auf eine ganze Anzahl von Klagen und Wünschen aus den Kreisen der Stationsgehilfen, die der Abg. Oeser (frs. Vp.) vorbrachte, erwiderte Ministerialdirektor Wehrmann, daß schon der vorige Herr Minister für die Verbesserung der Lage dieser Bediensteten seit Jahren bemüht gewesen sei. Es sei ihnen schon damals der Weg der Überführung in das Beamtenverhältnis eröffnet. „Natürlich können in die von ihnen begehrten Beamtenstellen des mittleren Dienstes nur diejenigen einrücken, die die Berechtigung dazu erworben haben. Solche bestehen für Militäranwärter, Zivilsupernumerare und für Unterbeamte. Es war also nur der eine Weg durch die Unterbeamtenstellung für die Stationsgehilfen gangbar, um Beamte zu werden und auch möglicherweise in mittlere Beamtenstellen übergeführt zu werden. Um das zu erreichen, hat sich die Verwaltung die äußerste Mühe gegeben. Von den 2808 Stationsgehilfen, die im Jahre 1901 da waren — nicht 6000, wie der Vorredner annahm —, ist ein großer Teil, 736 Stationsgehilfen, nicht geeignet, in die Unterbeamtenstellen zu kommen, teils wegen körperlicher Gebrechen, teils wegen gerichtlicher Bestrafungen, Strafentlassung oder vorgeschrittenen Lebensalters. Ferner haben 465 den Eintritt in die Unterbeamtenlaufbahn abgelehnt. Das ist charakteristisch. Sie wollen sich nicht den Pflichten der Beamten unterwerfen, die darauf hinausgehen, an andere Stellen versetzt zu werden, sondern wollen in ihrem Arbeiterverhältnis bleiben, was sie berechtigt, dort verwandt zu werden, wo sie sich befinden, in den Verhältnissen, in die sie sich eingelebt haben. Endlich waren 1350 von den Beamten nur höchstens fünf Jahre beschäftigt. Nur ältere Stationsgehilfen, die sich bewährt haben, können in eine solche Unterbeamtenstellung übernommen werden. Zieht man nun alle diese Gehilfen ab, die nicht können oder nicht wollen, so bleiben nur 257 Stationsgehilfen übrig, die geeignet sind, in die Unterbeamtenstellen einzutreten. Davon sind 176 im vorigen Jahre übernommen worden, also bei weitem mehr als die Hälfte. Seit dem Jahre 1899, in dem angefangen worden ist, die Lage der Stationsgehilfen zu verbessern, sind allein 519 Stationsgehilfen in Unterbeamtenstellungen übergeführt worden, haben also auch die Aussicht gewonnen, in mittlere Beamtenstellungen zu kommen, wofür sie ihre höhere Intelligenz besonders befähigt. Ich glaube also, daß alles geschehen ist, um die Stationsgehilfen in eine bessere Lage zu bringen."

Redner erörtert weiter, daß die Stationsgehilfen nicht Diätare werden können, auch nicht als Beamte angenommen werden können, sich also im Arbeiterverhältnis befinden, was gewiß keine Schande sei.

Auf weitere Beschwerden eines Abgeordneten über die getäuschten Hoffnungen der Betriebssekretäre erwiderte Redner folgendes: „Die Wünsche der Betriebssekretäre hängen zusammen mit den großen Veränderungen, welche die Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung vom Jahre 1895 auch für die Bureaubeamten mit sich brachte. Während früher die Betriebssekretäre einen Durchgang bildeten für die Eisenbahnsekretärstellen, hörte dies mit der Neuorganisation auf, und es wurden die Anwärter für die Eisenbahnsekretäre nunmehr wie bei den übrigen Dienstzweigen des Staats direkt aus den Bureaudiätaren entnommen. Zugleich wurde die Zahl der Eisenbahnsekretärstellen sehr wesentlich, damals um über 50 %, um 700 Stellen vermehrt. Dabei änderte sich die Aussicht, in Eisenbahnsekretärstellen zu rücken, die vorher sehr gering war, wesentlich. Während früher auf 6000 Betriebssekretärstellen ungefähr nur 1300 Eisenbahnsekretärstellen kamen, hat die Vermehrung der Eisenbahnsekretärstellen zugenommen. Wir sind in diesem Etatsjahr auf 4164 Stellen angekommen. Also auf mehr als das Dreifache der Zeit vor der Neuorganisation. Dabei hatten natürlich die Betriebssekretäre den Wunsch, auch von diesen neuen Aussichten zu profitieren, und eine Reihe von älteren Beamten, die früher nicht daran gedacht hatten, das Eisenbahnsekretärexamen zu machen, meldeten sich nun dazu. Sie machten aber zugleich geltend, daß es den älteren Beamten sehr schwer fallen müsse, das Eisenbahnsekretärexamen so zu bestehen wie die jüngeren Leute. Mit Rücksicht auf diese Wünsche und namentlich unter Beachtung der Wünsche, die aus dem hohen Hause hier geäußert wurden, verfügte der Minister, daß diesen älteren Beamten ein erleichtertes Examen abgenommen würde. Außerdem wurde verfügt, daß das Examen zum Eisenbahnsekretär nunmehr binnen Jahresfrist nach der Organisation von den Betriebssekretären nachträglich abgelegt sein müsse. Auf diese Weise kamen sehr viele Beamte zur Ablegung des Eisenbahnsekretärexamens; es sind im ganzen beinahe 3000 Betriebssekretäre, welche das Eisenbahnsekretärexamen bestanden haben. Die Betriebssekretäre sind fast durchgängig Vordermänner der Bureaudiätare geworden, auch derjenigen Bureaudiätare, welche vor der Organisation bereits das Examen abgelegt hatten und die nach der damaligen Einrichtung auf das regelmäßige Einrücken in die Eisenbahnsekretärstellen rechnen durften. Sie wurden nun Hintermänner der Betriebssekretäre, welche sehr viel älter den Lebensjahren nach waren und früher das Betriebssekretärexamen abgelegt hatten. Wenn alle diese Vordermänner nun den Bureaudiätaren vorgehen sollten, so kommen trotz der kolossalen Vermehrung der Eisenbahnsekretäre die Bureaudiätare der Jahre 1894/95 immer noch nicht heran. Früher machte sich diese Härte nicht geltend, weil die Bureaudiätare noch ein verhältnismäßig junges Anwärterdienstalter hatten. Als sie aber nun nach sieben bis acht Jahren hinter dem Anwärterdienstalter noch keine Anstellung fanden, mußte man anerkennen, daß ihre Wünsche Befriedigung forderten. So ist nun schon vor mehreren Jahren verfügt worden, daß die Bureaudiätare einen Teil der Stellen bekommen sollten, ohne Rücksicht auf ihr geringes Dienstalter, und in diesem Etat wird vorgeschlagen, die Stellen ausschließlich den Bureaudiätaren zu geben. Ohne eine solche Befriedigung des Notstandes, wie er bei den Bureaudiätaren vorliegt, würde es nicht gerechtfertigt gewesen sein, solche neuen Etatsstellen überhaupt einzusetzen; denn wir sind mit unseren Etatsstellen schon über das wirkliche Bedürfnis der Verwaltung hinausgekommen. Das ergibt sich aus zwei Umständen. Wir haben jetzt bei den Bureaubeamtenstellen 95,7 % etatsmäßige Beamte, während nach dem Normal nur 80 % etatsmäßig sein und 20 % für die Diätare vorbehalten bleiben sollen. Wir haben aber außerdem bereits 580 Eisenbahnsekretäre und Anwärter für Eisenbahnsekretäre, und zwar 108 Eisenbahnsekretäre und 472 Anwärter, die nicht als Eisenbahnsekretäre beschäftigt werden können, sondern die mit Arbeiten von geringerer Bedeutung vorlieb nehmen müssen. Das ist kein normaler Zustand. Wenn trotzdem die Verwaltung sich entschließt, noch mehr Eisenbahnsekretärstellen zu schaffen, so geschieht das nur, um dem Notstand bei den Bureaudiätaren abzuhelfen. Es würde also nicht berechtigt sein, wenn die Betriebssekretäre darauf Anspruch erheben wollten. Die Betriebssekretäre leiden unter dem Umstand, daß ihre Anstellung als Eisenbahnsekretäre sich verzögert, verhältnismäßig wenig." Redner setzte dies noch weiter ausführlich auseinander.

Abg. Goldschmidt (frs. Vp.) besprach die Verhältnisse der Schaffner und Bremser, der Arbeiter und Vorarbeiter in den Werkstätten. Abg. Daub (nlib.) wünschte, daß die Vorstände der Inspektionen längere Zeit in ihren jeweiligen Stellen verblieben, diese nicht nur Durchgangsstationen seien. „Es kann auf dem Verwaltungswege in dieser Beziehung schon manches geschehen, wenn die Mitglieder der Eisenbahndirektion sich stets bewußt sind, daß die Vorstände der Inspektionen die Männer sind, die ihre Verfügungen in Taten umsetzen müssen, und stets bedenken, daß es vielfach im Dienste ergraute Leute sind, die eine große Lebenserfahrung und wert-

volle Erfahrung haben und im dienstlichen Verkehre die Vorwürfe und den Tadel, den sie auszusprechen haben, auf das unbedingt nötige Maß herabsetzen. Ferner sollten allen Vorständen der Maschineninspektionen Dienstwohnungen gegeben, die technischen Vorstände der Inspektionen etwas früher zum Regierungs- und Baurat ernannt und den ältesten Vorständen vor der Pensionierung der Charakter als Geheimrat verliehen werden. Das wäre etwa die Entschädigung für den Verzicht auf die Direktionsmitgliedschaft. Schon im vorigen Jahre bin ich für Erhöhung der Gehaltsbezüge der Bahnmeister eingetreten. Die schlagendste Begründung dafür liegt nach wie vor in den verantwortungsvollen und neuen Aufgaben, die ihnen auferlegt worden sind. Sie haben für die Betriebssicherheit im vollsten Sinne des Wortes zu sorgen. Und welche Summen bei den verschiedenen Unterhaltungs- und Ergänzungsbauten laufen durch ihre Hände! Nach der vorjährigen Neuregelung der Eisenbahntelegraphenverwaltung für die elektrischen Telegraphen- und Sicherungsanlagen ist der gesamte Sicherungsdienst in ihrer Hand. Einer so verantwortlichen Stellung müssen Vorbereitung, Ausbildung und Fähigkeiten entsprechen, aber auch die Gehaltsverhältnisse. Der Minister hat schon denjenigen Bahnmeistern, die größere Sicherungsanlagen in ihrem Bezirk haben, Dienstwohnungen gewährt; das sollte möglichst allgemein geschehen. Das liegt schon im Interesse ihrer stetigen Bereitschaft, Revisionen vorzunehmen. Der jetzige Etat verbessert auch 50 der schwierigeren Bahnmeistereien zu solchen erster Klasse. Ich möchte aber bitten, daß die Gehälter beider Klassen verbessert werden. Ich will nicht die Frage der Beamtengehälter aufrollen, aber hier liegt infolge der Neuorganisation ein besonderer Fall vor."

Abg. v. Wentzel-Belencin (kons.) bat um Zulage für die mittleren Beamten in Posen, die nach der schönen Rede des Reichskanzlers im vorigen Jahre darauf gerechnet hatten, daß sie eine Zulage dafür erhalten würden, daß sie im fernen Osten in der polnischen Provinz ihr Leben zubringen müssen. Die Stellung der kleineren Stationsvorsteher und Bahnmeister in Posen sei sehr schwierig.

Es folgten nun eine Anzahl von weiteren Beamtenwünschen. Abg. Kreitling beklagte die Vermehrung des weiblichen Beamtentums, Abg. Dippe hielt das Überspringen von älteren Betriebssekretären durch jüngere Bureaudiätare bei der Beförderung zum Eisenbahnsekretär nicht für gerechtfertigt. Abg. Wallbrecht (nlib.) beklagte — wie schon seit 12 Jahren — die Zurücksetzung der höheren technischen Beamten in Titel und Rangverhältnissen gegenüber den Juristen. Die jüngsten zum Regierungsrat ernannten Juristen haben vom Assessor 8 Jahre, die jüngsten Baumeister brauchten bis dahin 20 Jahre. Eine Gleichstellung müsse gefordert werden, sonst gingen die besseren technischen Kräfte der Eisenbahn verloren. Nach einer weiteren Reihe von Rednern mit zahlreichen Vorschlägen und Verbesserungswünschen für die Beamten nahm Staatsminister Budde das Wort zu folgender Rede: „Meine schönste Aufgabe ist, für meine Beamten und Arbeiter zu sorgen, aber es ist auch die schwierigste und undankbarste, weil ich nicht alle Wünsche erfüllen kann und wenn ich einen erfülle, sich sofort andere beschweren, daß ich ihre Wünsche nicht auch erfülle. Trotzdem will ich in frischem Optimismus fortfahren und den Wünschen nach Möglichkeit entgegenkommen; der Zustimmung des Hauses darf ich dabei sicher sein. (Allgemeine Zustimmung.) Ich verspreche, all die geäußerten Wünsche erneut zu prüfen und fortgesetzt bemüht zu sein, nach Möglichkeit zu helfen. Die höheren technischen Beamten wünschen, daß ihr Besoldungsdienstalter vordatiert würde auf die Zeit von fünf Jahren nach bestandenem Examen. Ich würde mich freuen, dies bewilligen zu können, aber hier spielen auch alle anderen Ressorts mit eine Rolle; ich kann für die technischen Beamten nicht eine Vorwegbewilligung eintreten lassen, werde aber die Sache wohlwollend im Auge behalten. Für die technischen Beamten ist in letzter Zeit sehr viel geschehen; seit 1895 sind die administrativen Mitglieder der Direktionen nur von 135 auf 149 Stellen, die technischen Mitglieder dagegen von 125 auf 208 Stellen vermehrt worden. In diesem Etat werden wieder 6 neue solche Stellen geschaffen, 5 für Bau- und Betriebstechniker, 1 für Maschinentechniker. Die Wünsche der Titelerhöhung werde ich erneut in Erwägung ziehen; einzelne sind bereits erfüllt worden. Eine wesentliche Hilfe ist die Beschaffung von Dienstwohnungen für die Vorstände der Maschineninspektionen, die nahe ihrer Dienststelle wohnen müssen; es ist mir gelungen, 32 Dienstwohnungen für Maschineninspektoren zu erreichen; ich erhoffe noch mehr, wenn die Mittel da sind. Auf die übrigen einzelnen Beamtenkategorien will ich nicht eingehen, aber doch ein Gesamtbild aus diesem Etat geben. 3307 Stellen werden neu geschaffen, darunter allerdings eine größere Anzahl durch die Einfügung der Main-Neckarbahn, aber außerdem sind es noch 3000 neue Stellen. Kein anderes Ressort bekommt so viel, aber der Finanzminister war mit mir der Meinung, daß der Eisenbahnbetrieb bei seinen besonderen Anforderungen besonders dotiert werden müsse. In 10 Jahren sind die etatsmäßigen Stellen der Eisenbahnverwaltung um 40,13 % gestiegen. Die Stellen der Bahnmeister I. Klasse sind um 50 % vermehrt worden; eine weitere Verhandlung mit dem Finanzminister hinsichtlich der Bahnmeister ist noch nicht abgeschlossen. Fortgesetzt schweben Verhandlungen für die einzelnen Beamtenkategorien. Die Stellen der Werkmeister werden um 21, der Kanzlisten I. Klasse um 53, der Lokomotivführer und Maschinisten um 463, der Zugführer um 242, der Weichensteller I. Klasse um 224, der sonstigen Weichensteller um 848, der Schaffner und Bremser um 870, der Rangiermeister um 104, der Werkführer um 37, der Bahnsteigschaffner um 150, der Lokomotivheizer um 447 vermehrt. Die weiblichen Beamten haben sich als außerordentlich pflichttreu, bescheiden und sorgfältig erwiesen. Es ist ein großer Segen, wenn die Töchter zum Unterhalt der Familie beitragen können. Ob es berechtigt ist, von einer kolossalen, ungerechten Verwendung weiblichen Personals zu sprechen, überlasse ich dem hohen Hause. Von 140 000 Beamten sind nur 927 weiblich; eine Vermehrung dieser ist nur um 50 Köpfe eingetreten durch Anstellung derjenigen, die schon 7 bis 8 Jahre darauf warten. Daß die weiblichen Beamten geringer bezahlt werden, liegt hauptsächlich daran, daß ich von der ortsüblichen Zahlung der Privatindustrie abhängig bin, und daß die weiblichen Beamten aus sanitären und anderen Gründen nicht so absolut verwendbar sind, wie die Männer, und nicht so leicht an andere Stellen versetzt werden können. Die 3000 neuen etatsmäßigen Stellen erfordern einen Mehraufwand von 1 235 000 Mark, eine ganze Menge anderer Einrichtungen läßt die Fürsorge für die Beamten erkennen. Die Stellenzulagen an teuren Orten betragen 5 363 700 *M*. Der Mehraufwand darin kommt hauptsächlich gering besoldeten Unterbeamten unter 1200 *M* Gehalt zu gute. Der Lohn der handwerksmäßigen Werkstättenarbeiter ist nicht gefallen, sondern gestiegen auf 2,95 *M*, nicht 2,25 *M*, was ein Druckfehler in der Nachweisung ist. Die gesamten Löhne sind in 10 Jahren um 42 000 000 *M* gestiegen. Auch im nächsten Jahre wird wieder eine Steigerung der Löhne eintreten. Wenn eine meiner Revisionskommissionen in einem Falle von dem Arbeiterausschuß nicht genügende Auskunft erhalten hat, so hat doch die Kommission sehr eingehend inspiziert. Das Vertrauen der Arbeiter zu dieser Einrichtung muß erst wachsen. Die Wohnungen der Beamten haben wir im letzten Jahre von 30 331 auf 42 447 vermehrt. Der Unterstützungsfonds für Eisenbahnbeamte ist mit 264 000 *M* mehr dotiert. Überall sind Wohlfahrtseinrichtungen getroffen; unter den Bahnärzten sind auch Ohrenärzte angestellt. Die Zuschüsse zur Krankenkasse betragen 2 211 000 *M*, zur Arbeiterpensionskasse 4 191 000 *M*, zur Entschädigung auf Grund des Unfallversicherungs- und Haftpflichtgesetzes 5 157 000 *M*, für Unterstützungen 882 000 *M*; das macht im ganzen eine Erhöhung um 620 000 *M* gegen das Vorjahr aus. 77 % unserer Arbeiter sind ständige Arbeiter, die Fluktuation ist also nicht sehr bedeutend. In 128 größeren Orten bestehen Vereine mit Hunderttausenden von Beamten, die Spar- und Darlehnskassen usw. gegründet haben. Ein schönes Zeichen für den Geist der Zusammengehörigkeit der Beamten ist es, daß diese lediglich durch ihre Beiträge ein Kapital von 100 000 *M* aufgebracht haben, das sie meinem Amtsvorgänger zu seinem 70. Geburtstag als Stiftung für ein Eisenbahntöchterheim überreicht haben. Wenn ich auch nicht alle Wünsche erfüllen kann, so werde ich doch das Menschenmögliche tun."

Mit Verbesserungsvorschlägen bez. der Arbeiter-Pensionskasse trat der Abg. v. Savigny (Zentr.) hervor. Die Pensionskasse für die Arbeiter müsse höhere Staatszuschüsse erhalten. Die Arbeiterausschüsse müßten mehr gehört und deshalb zu regelmäßigen Sitzungstagen einberufen werden. Die Kasse des Verbandes der Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter, der 40 000 Mitglieder zähle, die jährlich über 150 000 *M* Unterstützungen auswerfe, hege die schwere Besorgnis, daß sie in ihrem ferneren Bestande bedroht sei. Der Minister möge die Wohnungsfürsorge nicht bloß auf die Beamten sich erstrecken lassen; auch den Arbeitern könne darin wesentlich geholfen werden, wenn die Verwaltung die Spar- und Bauvereine unterstützen würde. Der Minister hat dem Verbande der Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter die Ehre erwiesen, den Vorstand desselben anzuhören. Das habe im Lande den besten Eindruck gemacht und die Hoffnung erweckt, daß die Wünsche der Arbeiter stets eine wohlwollende Prüfung finden werden. Minister Budde bestätigte dies. Die Erfüllung dieser Wünsche erfordere eine Anzahl von Untersuchungen und Anhörungen von Sachverständigen. Alle diese Angelegenheiten seien augenblicklich in der Erwägung. Auf eine Bemerkung des Abg. Schmidt (Warburg), daß die Worte des Ministers bei den höheren technischen Beamten Enttäuschung hervorrufen würden, erwiderte dieser, er habe keinen Anlaß gegeben, anzunehmen, daß er das letzte Wort gesprochen habe, er habe lediglich die Gründe erörtert, weshalb er bisher nichts habe tun können. „Das Wort meines Amtsvorgängers, daß er hoffe, in absehbarer Zeit würde sich die Sache erledigen, ist genau meine Anschauung. Wie soll ich aber in acht Monaten das fertig bringen, was mein Vorgänger in elf Jahren nicht fertig gebracht hat? Auch ich

habe noch Wünsche für die Bahnmeister, Weichensteller und alle möglichen Kategorien, die noch vorhanden sind. Ich will Sie aber damit nicht belästigen. Ich würde auch in eine gewisse Kollision kommen, denn ich muß es als berechtigt anerkennen, daß ich ein Glied des Ganzen bin und nicht nur der Führer der Eisenbahnverwaltung."

Mit dieser beifällig aufgenommenen Erklärung schloß der vierte Verhandlungstag.

Der fünfte und letzte Verhandlungstag (27. Februar) brachte nur Erörterung örtlicher Angelegenheiten. Die wichtigen Erklärungen, die bei diesem Anlaß der Minister der öffentlichen Arbeiten über die Höherlegung der Bahnstrecke Potsdam-Wildpark, die Bahnhofsfrage in Spandau, den Bahnbau Trompet Cleve, die Bahnhofsumbauten im Direktionsbezirk Essen, in der Stadt Hannover, in Königsberg i/Pr., die Bestellung zweier Dampfer für Bingerbrück-Rüdesheim abgab, werden wir im Nachrichtenteil der nächsten Nummer mitteilen.

In seinem Schlußwort sagte der Herr Minister eine Prüfung aller laut gewordenen Einzelwünsche zu. Alle diese Wünsche aber erforderten erstens Geld, zweitens Geld und drittens Geld. Solche Ansprüche setzten also vor allem voraus, daß die Eisenbahn auch Geld verdiene, was namentlich die Herren beherzigen möchten, die immer auf Tarifermäßigungen drängten. Ein Eisenbahnminister, der vor das Haus träte und sagte: „Geld verdient habe ich nicht, aber ich brauche welches, um alle diese Wünsche zu erfüllen", würde ausgelacht werden. Man würde ihm sagen: erst verdiene Geld und dann komme wieder. Dies sei das Schlußwort, das er zu all diesen Wünschen sagen wolle.

Der gesamte Eisenbahnetat einschließlich der außerordentlichen Ausgaben wurde genehmigt und damit die zweite Lesung beendet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die preußische Eisenbahnvorlage.** Der dem preußischen Abgeordnetenhause zugegangene Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die weitere Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft und an dem Bau von Kleinbahnen, nimmt die Verwendung von insgesamt 83 597 630 ℳ 40 ₰ in Aussicht. Zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für diese erforderlichen Betriebsmittel werden gefordert: a) zum Bau einer Haupteisenbahn von Saarbrücken nach Bous 13 877 000 ℳ; b) zum Bau von Nebeneisenbahnen: 1. von Lötzen nach Angerburg 3 030 000 ℳ, 2. von Mohrungen nach Liebemühl (Osterode i. Ostpr.) 2 380 000 ℳ, 3. von Schlachta nach Skurz (Schmentau) 2 450 000 ℳ, 4. von Vandsburg nach Flatow 2 700 000 Mark, 5. von Schokken nach Schubin mit Abzweigung von Gollantsch nach Kolmar i. Pos. 8 186 000 ℳ, 6. von Birnbaum nach Samter 5 100 000 ℳ, 7. von (Birnbaum) Wierzebaum nach Schwerin a. d. Warthe 1 675 000 ℳ, 8. von Wollstein nach Grätz i. Pos. 2 380 000 ℳ, 9. von Neusalz a. O. nach Wollstein 4 650 000 Mark, 10. von Lorenzdorf nach Sagan 2 169 000 ℳ, 11. von Friedeberg a. Queis nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Heinersdorf 632 000 ℳ, 12 von Visselhövede nach Zeven 4 031 000 ℳ, 13. von Winterberg i. Westf. nach Frankenberg in Hessen-Nassau 4 800 000 ℳ, 14. von Usingen nach Weilmünster 2 682 000 ℳ, 15. von (Simmern) Castellaun nach Boppard 5 943 000 Mark, zusammen 52 808 000 ℳ; c) zur Beschaffung von Betriebsmitteln 5 791 000 ℳ, insgesamt also 72 476 000 ℳ. — Zur Deckung von Mehrkosten für den Bau folgender Eisenbahnen werden 6 006 000 ℳ gefordert: 1. von Paderborn nach Brackwede 480 000 ℳ, von Wülfrath nach Ratingen (West) 288 000 ℳ, 3. von Schleusingen nach Ilmenau 664 000 ℳ, 4. von Bergneustadt nach Olpe 274 000 ℳ, 5. von Osterfeld nach Hamm i. W. 4 300 000 ℳ. — Zur weiteren Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft durch Übernahme von 104 000 ℳ neuer Stammaktien ist die Summe von 115 630 ℳ 40 ₰ eingestellt. — Zur Förderung des Baues von Kleinbahnen werden schließlich 5 000 000 ℳ verlangt.

Mit der Ausführung der oben aufgeführten 15 Nebeneisenbahnen soll erst dann vorgegangen werden, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesamte zum Bau der Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfang, in welchem er nach den gesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigentum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirtschaftserschwernisse und sonstige Nachteile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicherzustellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigentums auf Grund gesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Zu den Grunderwerbskosten für die unter 1 und 5 benannten Eisenbahnen soll staatsseitig ein Zuschuß gewährt werden, und zwar: a) bei Nr 1 (Lötzen-Angerburg) von 120 000 Mark, je zu gleichen Teilen den Kreisen Lötzen und Angerburg, b) bei Nr 5 (Schokken-Schubin mit Abzweigung von Gollantsch nach Kolmar i. Pos.) dem Kreise Wongrowitz von 286 000 ℳ.

Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (Lit. A Abs. 1 und 2) soll Abstand genommen werden, wenn von den Beteiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschließenden Verträgen die Leistung einer verzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der nachstehend für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird und zwar bei Nr 1 (Lötzen-Angerburg) von 270 000 ℳ, bei Nr 2 (Mohrungen-Liebemühl [Osterode i. Ostpr.]) von 331 000 Mark, bei Nr 3 (Schlachta-Skurz [Schmentau]) von 65 000 ℳ, bei Nr 4 (Vandsburg-Flatow) von 224 000 ℳ, bei Nr 5 (Schokken-Schubin mit Abzweigung von Gollantsch nach Kolmar i. Pos.) von 890 000 ℳ, bei Nr 6 (Birnbaum-Samter) von 252 000 ℳ, bei Nr 7 ([Birnbaum] Wierzebaum-Schwerin a. d. Warthe) von 65 000 ℳ, bei Nr 8 (Wollstein-Grätz i. Pos.) von 125 000 ℳ, bei Nr 9 (Neusalz a. O.-Wollstein) von 172 000 ℳ, bei Nr 10 (Lorenzdorf-Sagan) von 167 000 ℳ, bei Nr 11 (Friedeberg a. Queis-Reichsgrenze in der Richtung auf Heinersdorf) von 64 000 ℳ, bei Nr 12 (Visselhövede-Zeven) von 294 000 ℳ, bei Nr 13 (Winterberg i. Westf.-Frankenberg in Hessen-Nassau) von 320 000 ℳ, bei Nr 14 (Usingen-Weilmünster) von 310 000 ℳ, bei Nr 15 ([Simmern] Castellaun-Boppard) von 500 000 ℳ. Bei Bemessung der Pauschsummen zu Nr 1 (Lötzen-Angerburg) und zu Nr 5 (Schokken-Schubin mit Abzweigung von Gollantsch nach Kolmar i. Pos.) ist der unter A Abs. 3 genannte Staatszuschuß bereits berücksichtigt.

Für den Fall, daß als Beteiligte ausschließlich Gemeindeverbände in Betracht kommen, ist die Bedingung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (A. Abs. 1 und 2) bereits dann als erfüllt anzusehen, wenn jeder der Gemeindeverbände sich verpflichtet, entweder den innerhalb seines Bezirks erforderlichen Grund und Boden nach Maßgabe der Bestimmungen im Abs. 1 und 2 unentgeltlich bereitzustellen oder aber nach Maßgabe des Abs. 4 diejenige Summe zu zahlen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten nach Abschluß der ausführlichen Vorarbeiten als auf den einzelnen Gemeindeverband entfallenden Teilbetrag der Pauschsumme festsetzen wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran beteiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Eisenbahnen zu gestatten.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der erforderlichen Mittel Staatsschuldverschreibungen auszugeben. Wird von den Beteiligten von der Befugnis, statt der unentgeltlichen Bereitstellung des Grund und Bodens die Zahlung einer Pauschsumme zu wählen, Gebrauch gemacht, so erhöht sich die von der Staatsregierung für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe sowie die Gesamtsumme um die bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge beziehungsweise um die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Teilbeträge dergestalt, daß die von den Beteiligten hiernach zu zahlenden Pauschsummen oder Teilbeträge einer Pauschsumme den vorstehenden Deckungsmitteln hinzutreten.

— **Eisenbahnneubauten in Oldenburg.** Im Landtage wurden am 25. Februar die von der Staatsregierung vorgeschlagenen Eisenbahnneubauten, nämlich 1. eine Bahn von Cloppenburg über Friesoythe, des Sagterland und Ocholt nach Grabstede, 2. eine Bahn von Löningen bis zur Landesgrenze in der Richtung nach Herzlake, 3. eine Bahn von Nordenham nach Blexen, 4. eine Bahn von Varel nach einem noch näher zu

bestimmenden Punkte der Bahnstrecke Brake-Nordenham mit großer Mehrheit genehmigt. Die hier unter 4. erwähnte Strecke war anfänglich nicht in den Bauplan der Regierung aufgenommen. Als es sich jedoch bei den Ausschußverhandlungen zeigte, daß ohne diesen Bau auch für die anderen drei Linien im Landtag schwerlich eine Mehrheit zu finden sein würde, entschloß sich die Regierung, den Bau einer Bahn von Varel zur Weser nachträglich in ihre Pläne aufzunehmen und eine bezügliche Gesetzvorlage zu machen. Die Gegner der Neubauten sind sehr entrüstet über diesen Ausgleich, den sie in der Presse und im Landtag als „Kuhhandel“ bezeichnen. Ein Redner der Mehrheit wies den hierin liegenden Vorwurf treffend mit der Bemerkung zurück, daß die Gegner, wenn es sich um ein ihnen erwünschtes Abkommen handle, nur von einem „Kompromiß“ zu sprechen pflegten. Zugleich beschloß der Landtag, die Regierung zu ersuchen, daß sie den Bau einer Bahn von Bant nach Kaisershof bei Minsen mit einer Abzweigung von Sengwarden nach Jever sowie einer Bahn von Delmenhorst nach Lemwerder dem Privatunternehmen freigebe und mit einem tunlichst hohen Zuschuß unterstützen möge.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Januar d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1904,15 km 2 642 779 (2 628 916) Personen und 609 855 (582 130) t Güter befördert. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 1 245 000 (1 231 862) *M*, aus dem Güterverkehr 2 293 000 (2 184 250) *M*, aus sonstigen Quellen 608 000 (648 000) *M*, im ganzen 4 146 000 (4 064 112) *M*, somit um 81 888 *M* mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Vom 1. April 1902 bis letzten Januar d. J. betrugen die Einnahmen 48 423 000 *M*, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 47 533 692 *M* mehr 889 308 *M*.

— **Über die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Nebenbahnen mit eigenen Betriebsmitteln in Württemberg** im Etatsjahr 1901 enthält der Verwaltungsbericht eingehende Mitteilungen, denen wir folgendes entnehmen.

Name der Nebenbahn	Betriebslänge km	Spurweite m	Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben im ganzen *M*	in Prozenten des gesamten Staatsbauaufwandes	in Prozenten der verwendeten Anlehensgelder
Nagold-Altensteig	15,11	1,00	722	0,08	0,15
Reutlingen-Schelklingen	58,24	1,435	66 964	1,27	3,69
Waldenburg-Künzelsau	12,16	1,435	3 225	0,31	0,46
Schiltach-Schramberg	8,76	1,435	Mehrausgabe 2 785	—	—
Marbach-Heilbronn Südbhf	34,26	0,75	28 503	1,04	3,50
Lauffen a/N.-Leonbronn	20,25	0,75	8 514	0,89	0,85
Schussenried-Buchau	9,45	0,75	Mehrausgabe 5 453	—	—
Unterboihingen-Oberlenningen	17,43	1,435	39 138	1,96	1,96
Biberach-Ochsenhausen	22,22	0,75	17 407	1,31	6,09
Blaufelden-Langenburg	12,00	1,435	Mehrausgabe 12 762	—	—

Gegenüber dem Vorjahre haben sich die Ergebnisse der Nebenbahnen ungünstiger gestaltet, einerseits durch den Rückgang der Einnahmen, namentlich aus dem Güterverkehr, anderseits durch die Steigerung der Betriebsausgaben infolge Erhöhung der Gehälter, Tagegelder und Löhne.

— **Badischer Eisenbahnrat.** Am 21. Februar fand die 45. Sitzung statt, in welcher der Staatsminister v. Brauer den Vorsitz führte. Der erste Punkt der Tagesordnung „Mitteilung der Generaldirektion zum Verzeichnis der Ausnahmetarife“ bot keinen Anlaß zu weiteren Erörterungen. Zum zweiten Punkt „Beratung des Sommerfahrplans“ gab die Generaldirektion zunächst eine gedrängte Darstellung der verschiedenen im Schnellzugverkehr eintretenden wichtigeren Verbesserungen. Die Gewinnung und Erhaltung von Anschlüssen an die neuen Verbindungen erfordere auf einigen Strecken durchgreifende Verschiebungen von Personenzügen, und außerdem sei es teils zur Ausgleichung der entstehenden Mehrleistung an Zugkilometern, teils überhaupt zur Betätigung eines mit Rücksicht auf die ungünstige wirtschaftliche Lage zur Verminderung der hohen Betriebskosten unbedingt gebotenen haushälterischen Betriebs notwendig gewesen, einzelne Personenzüge mit geringer Benutzung aufzuheben. Auf die in der Einzelbesprechung vorgetragenen zahlreichen Wünsche um Einführung von Schnellzughalten, Einlegung neuer und Beibehaltung bestehender Züge sowie um Befriedigung einzelner Bedürfnisse durch den Serpolletwagenbetrieb erteilte die Generaldirektion Aufschluß und insbesondere genaue ziffernmäßige Belege für die ganz unbefriedigende Benutzung der aufzuhebenden Züge. Mit Zugeinschränkungen sei gleichwohl die badische Bahn im Gegensatz zu anderen Verwaltungen nur soweit vorgegangen, als unbedingt nötig war, um ein zu starkes Anwachsen der Zugkilometer zu verhindern. Neue Schnellzughalte zögen neue Berufungen nach sich und öfteres Halten beeinträchtige die Schnellzüge in ihrer Bestimmung und Wettbewerbsfähigkeit. Auf den Serpolletwagen dürften allzugroße Hoffnungen nicht gesetzt werden. Die bisherigen Erfahrungen hätten ergeben, daß sich der vorhandene Serpolletwagen mit dem geringen Fassungsvermögen von 40 Sitzplätzen für den sprunghaften Verkehr in der Nähe größerer Städte und, weil auch die Mitführung eines Anhängewagens nur unter besonders günstigen Verhältnissen angängig sei, für Strecken mit größeren Steigungen und erheblichem Verkehr nicht eigne und mithin nur auf nahezu ebenen Strecken untergeordneter Bedeutung mit immer gleichmäßigem, geringem Verkehr Verwendung finden könne. Der Herr Staatsminister sagte nochmalige eingehende Prüfung einzelner Wünsche zu. Auf einige Anregungen wegen Wagenbeleuchtung und Wagenbeheizung, Lokalzugbetrieb und Änderungen im Kursbuch stellte die Generaldirektion entsprechende Maßnahmen in Aussicht.

— **Einnahmen der badischen Staatsbahnen.** Im Monat Januar d. J. betrugen nach geschätzter Feststellung die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 310 920 *M*, gegen die geschätzte Einnahme des gleichen Monats des Vorjahres mehr 23 010 *M*, aus dem Güterverkehr 3 350 600 (+ 311 530) *M*, aus sonstigen Quellen 626 460 (+ 46 880) *M*, zusammen 5 287 980 (+ 381 420) *M*.

— **Eine Motorwagenverbindung mit oberirdischer elektrischer Stromzuführung** ist der Frankf. Ztg. zufolge jetzt auch bei Grevenbrück in Westfalen landespolizeilich geprüft und zur sofortigen Inbetriebnahme geeignet befunden worden. Sie führt unter Benutzung einer Provinzialstraße vom Bahnhof Grevenbrück nach dem Hüttenheimschen Kalkbruch und ist vom Zivilingenieur Stobrawa zu Cöln nach dem Vorbild der vom Ingenieur Schiemann in Dresden im Bielatal (sächsische Schweiz) angelegten Motorwagenverbindung eingerichtet, über die wir in Nr 48 S. 767 Jahrg. 1901 und Nr 16 S. 235 Jahrg. 1903 d. Ztg. berichteten. Der in Grevenbrück verwendete Zugwagen hat die Form der auf Eisenbahnen gebrauchten elektrischen Lokomotiven und ist mit zwei Motoren von je 25 PS ausgerüstet. Die Frachten werden in gefederten Anhängewagen von je 5 t Tragfähigkeit verladen, von denen zwei und unter günstigen Witterungsverhältnissen vier zu einem Zuge zusammengekuppelt befördert werden. Das Zuggewicht beträgt 20 bis 34 t. Die Stromzuführung erfolgt von einem benachbarten Kraftwerk durch eine doppelte oberirdische Leitung. Von dieser wird der Strom durch Kontaktstangen mit eigenartig geformten Schuhen abgenommen. Diese Abnahmevorrichtung ist derart beweglich und schmiegsam, daß der Motorwagen aus der Achse der Leitung 3 bis 4 m ausbiegen und somit der Zug jedem begegnenden Fuhrwerk vorschriftsmäßig ausweichen kann. Die Fahrgeschwindigkeit ist auf 6 km/Std. bemessen. Sollte sich die Einrichtung auch hier bewähren, so würde sie gewiß sehr bald weitere Nachahmung finden. In dieser Beziehung kommt besonders in Betracht, daß die Provinzialverwaltungen die Einlegung von Schienengleisen auf ihren Landstraßen, namentlich auf schmalen Strecken, meist nur sehr ungern zu gestatten pflegen.

— **Verfrachtung von Rohmaterialien, halbfertigen Waren usw. nach Belgien.** Nach den belgischen Zollbestimmungen können rohe Materialien und halbfertige Waren zu Veredelungszwecken im Transit eingeführt werden; dieselbe Vergünstigung genießt die Einfuhr fertiger Maschinen, Ackergeräte usw., welche eine Zeit lang im Lande verwendet und dann nach dem Ursprungslande zurückgeführt werden. Die unbeschränkte Ausnutzung des hiermit verbundenen Zollerlasses

ist, wie den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft durch Berliner Interessenten mitgeteilt wurde, dadurch erschwert, daß die zum Zweck späterer Identitätsfeststellung erforderliche Plombierung usw. der Güter an derjenigen Hauptzollstelle vorgenommen werden muß, welche der Bestimmungsstation am nächsten liegt, und daß namentlich nicht sämtliche Grenzzollstellen zu solcher Plombierung berechtigt sind. Es hat dies, wenn nicht gerade zufällig die Adreßstation der Sendung eine Hauptzollstelle besitzt oder wenn eine solche Hauptzollstelle auch nicht an dem von der Sendung im direkten Eisenbahnverbandsverkehr zu durchlaufenden Wege liegt, zur Folge, daß Um- oder Rückkartierungen eintreten, welche im Widerspruch mit der bei Einführung der deutsch-belgischen Verbandstarife verfolgten Absicht die deutschen Versender durch Mehrfrachten oft erheblich belasten. Die Ältesten haben sich deshalb unter Berufung auf Art. 6 und 10 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr an die Eisenbahndirektionen zu Cöln mit der Bitte gewandt, im Einvernehmen mit der Verwaltung der belgischen Staatsbahnen die Frage einer Prüfung zu unterziehen und darauf hinzuwirken, daß jene Berechtigung sämtlichen belgischen Grenzzollstellen erteilt und damit der deutschen Industrie die Möglichkeit gegeben wird, ihre sogenannten Retoursendungen in solchen Verkehrsbeziehungen, für welche direkte Tarife eingeführt sind — unbeschadet der zollamtlichen Abfertigung — den Absichten des angezogenen Übereinkommens entsprechend zu den direkten Verbandssätzen befördert zu erhalten.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Thiele, bisher in Stargard i. Pom., ist in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Erfurt versetzt und der Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Wilhelm Hansmann aus Strausberg, Reg.-Bez. Potsdam, zum Regierungsbaumeister ernannt.

Österreich.

— **Die Prioritätenfrage der Südbahn.** Am 15. d. M. soll in Paris die bereits angekündigte Vollversammlung der französischen Besitzer der 3 prozentigen Südbahnprioritäten stattfinden. Mittlerweile verhandelt der Prioritätenkurator mit der Verwaltung der Südbahn über die Erlangung von Sicherstellungen für den Dienst der 3 prozentigen Prioritäten, welche über die Vorschläge der Südbahn hinausgehen. Falls sich die Prioritätenbesitzer grundsätzlich für die Vorschläge der Südbahn aussprechen, wird der Kurator endgültige Verhandlungen mit der Südbahn einleiten, um die Sicherheit und die Kontrolle für die richtige Verwendung der erzielten Ersparnisse zu erlangen. Der Kurator verlangt insbesondere auch in der Richtung eine Gewähr, daß, wenn die Beträge, die nach dem neuen Übereinkommen der Südbahn zur Verfügung gestellt werden, nicht vollständig verwendet werden sollten, diese Überschüsse eine Sonderdeckung für die Besitzer der Prioritäten zu bilden hätten. Nach dem Voranschlag der Südbahn würden nämlich ziemlich ansehnliche Beträge frei bleiben, die nach dem Wunsche des Kurators als zweifelloses Eigentum der Obligationenbesitzer behandelt werden müßten.

— **Süd-norddeutsche Verbindungsbahn.** Zwischen der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Regierung wurde, wie mitgeteilt, ein Protokollar-Übereinkommen, durch welches die Art der Geldbeschaffung für den die Gesellschaft belastenden Teil der Kosten des Umbaues des Reichenberges Bahnhofes sowie für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln festgestellt werden, abgeschlossen. Die Bestellungen, für welche ein Betrag von 1 900 000 Kr. vorgesehen ist, werden im ganzen 8 Lokomotiven, 33 Personenwagen, 2 Dienst- und 60 Güterwagen umfassen; ein Teil der zu bestellenden Personenwagen bildet den Ersatz für aus dem Verkehr zu ziehende alte Wagen.

— **Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln für die Südbahn.** Der Verwaltungsrat der Südbahn hat kürzlich beschlossen, 31 Lokomotiven für die österreichischen Linien zu bestellen, wofür ein Kredit von rund 3 000 000 Kr. bewilligt wurde. Die Anschaffung einer größeren Anzahl von Personen- und Güterwagen ist, wie verlautet, für die nächste Zeit in Aussicht genommen.

— **Die Umstellwagen im russisch-österreichischen Eisenbahnverkehr.** Zwischen dem österreichischen Eisenbahnministerium und den Vertretern der russischen Eisenbahnen schweben Verhandlungen wegen Einführung der Umstellwagen nach dem System Breidsprecher im österreichisch-russischen Güterverkehr. Bei diesen Besprechungen handelt es sich um die Feststellung der Anzahl der auf österreichischer Seite beizustellenden Wagen sowie um die Abmachungen hinsichtlich des Wagenüberganges, der Regelung des Wagenaustausches usw. Die Breidsprechersche Vorrichtung zur Auswechslung der Wagenachsen, welche in Nr 47 S. 745 Jahrg. 1901 d. Ztg. beschrieben ist und ein Umladen der Wagen an der russischen Grenze entbehrlich macht, ist in der Station Illowo bereits seit längerer Zeit in Verwendung und hat sich daselbst bestens bewährt (vergl. Nr 72 S. 1114 Jahrg. 1901 d. Ztg.).

— **Eisenbahnverstaatlichung.** In der am 26. Februar abgehaltenen Vollversammlung der Sektion Wien des Bundes österreichischer Industrieller sprach der Bundessekretär Dr Auspitzer über die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Einleitend hob er hervor, daß die Frage der Eisenbahntarife angesichts des bevorstehenden Ausgleichs mit Ungarn und im Hinblick auf die abzuschließenden Handelsverträge die allergrößte Wichtigkeit besitze. Österreich werde durch die Verhältnisse zu einer autonomen Zollpolitik gedrängt; die notwendige Ergänzung hierzu müsse auch die autonome Eisenbahntarifpolitik sein. Wesentlich von diesem Gesichtspunkte aus müsse die Verstaatlichungsfrage beurteilt werden. Die Verstaatlichung sei nicht Selbstzweck, sondern ein Mittel zur Förderung allgemeiner volkswirtschaftlicher Zwecke. Hätte es der Staat seinerzeit nicht versäumt, sich ein entsprechendes Tarifhoheitsrecht zu wahren und die Tarifbildung seitens der Privatbahnen seiner eindringlichen und wirksamen Kontrolle zu unterwerfen, so würde kaum jenes stürmische Verlangen nach Fortsetzung der Verstaatlichung sich geltend machen, das seit Jahren wahrnehmbar sei. Leider seien es vornehmlich staatsfinanzielle Erwägungen, welche den Fortgang der Verstaatlichung behindern, ungeachtet die finanziellen Ergebnisse des staatlichen Netzes an Bedeutung weitaus zurücktreten gegenüber dem Wert, welchen eine zielbewußte Eisenbahnpolitik in volkswirtschaftlicher Hinsicht habe. Die Berechnungen über den Einnahmenausfall durch Übertragung des Staatsbahntarifs auf die zu verstaatlichenden Privatbahnen haben wenig Wert. An dem Beispiel der Nordbahn könnte man ersehen, in welchem Maße der Verkehr durch eine Tarifermäßigung zunehme. Im Jahre 1897 sei bei dieser Bahn für Klassengüter derselbe Tarif wie auf den Staatsbahnen eingeführt worden. Im Jahre 1898 erfolgte eine namhafte Herabsetzung der Kohlentarife, im Jahre 1899 fand die Gleichstellung mit den Tarifen der Staatsbahnen in der Weise statt, daß auch alle Ausnahmetarife übernommen wurden. Infolge der Tarifermäßigung habe sich im Kohlenverkehr eine Zunahme von nahezu 500 000 t ergeben. Obschon im Jahre 1901 ein Rückschlag eintrat, sei doch im Gesamtverkehr gegenüber dem Jahre 1896 eine Steigerung der beförderten Menge um 1 600 000 t eingetreten. Viel wichtiger als die beabsichtigte Tarifermäßigung im Verstaatlichungsfalle sei eine durchgreifende Umgestaltung der Staatsbahnverwaltung, besonders des kommerziellen Dienstes. Gegen eine schablonenhafte allgemeine Tariferhöhung würde sich die Industrie wie ein Mann auflehnen. Dagegen würde der Bruch mit dem Refaktiewesen nicht nur sympathisch begrüßt werden, sondern auch sicherlich eine Verbesserung der finanziellen Ergebnisse herbeiführen. Schließlich meinte Redner, daß eine entsprechende Teilung der Gewalten in bezug auf den Staatsbahnbetrieb eintreten, daß der Einfluß des Finanzministeriums geschwächt und jener des Handels- und des Ackerbauministeriums verstärkt werden sollte.

— **Personalnachrichten.** Am 25. Februar d. J. ist der Erbauer der Wiener Stadtbahn, Sektionschef des Eisenbahnministeriums a. D. Friedrich Bischoff v. Klammstein in Wien plötzlich gestorben. Wir behalten uns vor, die Tätigkeit dieses hervorragenden Eisenbahntechnikers, welcher sich auch um den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bleibende Verdienste erworben hat, in der nächsten Nummer eingehend zu würdigen.

Übrige europäische Länder.

— **Über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich** hat sich bei Gelegenheit der Verhandlungen über den Voranschlag für 1903 der Abg. Ribot in folgender Weise ausgesprochen: „Der Abg. Bourrat als Anhänger des Eisenbahnankaufs hält uns immer wieder von neuen vor: Warum wollt Ihr die Eisenbahnen nicht für den Staat erwerben, da Ihr doch mit ihren eigenen Einkünften alle Eure Auslagen bezahlen könntet? Hierbei ist nur das Unangenehme, daß wir unter den gegenwärtigen Umständen bei einem Ankauf der Eisenbahnen genötigt sein würden, den Inhabern von Obligationen und Aktien eine Rente zu zahlen, welche sie für ihre bislang bezogenen Zinsen und Gewinnanteile in auskömmlicher Weise entschädigt, und daß wir daher keine Aussicht auf irgend welchen Gewinn aus dem Geschäfte hätten, als allenfalls dann, wenn wir den Betrieb mit geringeren Kosten führen könnten, als die Privatgesellschaften. Freilich wäre für den Staat ein glänzendes Geschäft zu machen gewesen, wenn er vor 50 oder 60 Jahren die Bahnen selbst gebaut und die Kosten durch

Anleihen gedeckt hätte. Dann würden wir jetzt von dem ermäßigten Zinsfuße, der inzwischen von 4,5 und 5 % auf 3 % zurückgegangen ist, Nutzen ziehen und den Preisunterschied gewinnen können. Diese Gelegenheit ist aber nun einmal unwiederbringlich versäumt worden, und wenn wir jetzt die Eisenbahnen ankaufen wollten, so hieße das, mit dürren Worten gesagt, nichts weiter, als daß wir das Wagnis des Betriebes mit allen seinen Folgen zu Lasten des Staates übernehmen würden. So groß nun mein Vertrauen auf die Geschicklichkeit des Staates in allen Dingen ist, so erlaube ich mir doch zu bezweifeln, daß dies ein Unternehmen ist, an welches sich vorsichtige Leute heranwagen dürfen. In meinen Augen würde die Eisenbahnverstaatlichung daher ein Abenteuer und vielleicht gar ein wirtschaftliches Unglück sein."

— **Die Lohnbewegung bei der Gotthardbahn und die Möglichkeit eines schweizerischen Eisenbahnerausstandes.** Als am Sonntag, den 21. Februar das Personal der Gotthardbahn in Brunnen versammelt war, hielt gleichzeitig der schweizerische Bundesrat in Bern Sitzung ab zur Besprechung der Maßnahmen für den Fall, daß die Versammlung in Brunnen den Ausstand beschließen sollte. Wie halbamtlich nachträglich mitgeteilt wird, hatte der Bundesrat alle nötigen Vorbereitungen getroffen, daß der Betrieb der Gotthardbahn auch im Falle eines Ausstandes ihres Personals keine Unterbrechung erfahren hätte. Nun aber erklärte auf der Versammlung zu Brunnen der Vorsitzende des Verbandes schweizerischer Transportarbeiter, Dr Küry, von vornherein, in leitenden Kreisen des Personals sei niemals auch nur mit einem einzigen Wort vom Ausstand die Rede gewesen, anderslautende Berichte der Presse seien absichtliche Entstellungen. Tatsächlich war wenige Tage vorher, zuerst in dem Blatte, welches der Präsident der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten, Weber, herausgibt, und danach in der schweizerischen Presse unwidersprochen ein Artikel „von einem Gotthardbahnangestellten" veröffentlicht worden, welcher schloß: „Sollte die Direktion nicht nachgeben, so steht der Streik des gesamten Personals in allernächster Zeit in Aussicht; diesmal wird sich das Personal nicht mehr durch leere Versprechungen beschwichtigen lassen." Die Gotthardbahn hatte zu der Versammlung in Brunnen, die fast 1200 Teilnehmer zählte, bereitwilig nicht nur Sonderzüge, sondern auch ihr großes Lagerhaus zur Verfügung gestellt. Der Berichterstatter, Generalsekretär Dübi, trug vor, die Verwaltung der Gotthardbahn habe zwar in einigen Punkten die Eingabe des Personals berücksichtigt, aber gerade in den hauptsächlichsten nicht. Die Lohnkommission sei deshalb einstimmig der Ansicht, daß die Bewegung fortgeführt werden müsse. Die technische Anlage der Gotthardbahn, so wird u. a. behauptet, namentlich die zahlreichen Tunnel mit ihrer rauchgeschwängerten, verdorbenen Luft, der rasche klimatische Wechsel und namentlich die durch den großen Verkehr notwendige, ausgedehnte Nachtdienstarbeit stellten bedeutend höhere Anforderungen an die physischen und intellektuellen Kräfte des Personals, als dies bei irgend einer anderen schweizerischen Linie der Fall sei; eine entsprechend höhere Entschädigung sei daher schon von diesem Gesichtspunkte aus am Platze. Die von der Versammlung angenommene Resolution behauptet, daß die Direktion der Gotthardbahn „in durchaus ungenügender Weise den Forderungen des Personals entgegenkomme"; daß die von der Direktion vorgeschützte Rücksichtnahme auf den Bund lediglich die Absicht verfolge, in der Öffentlichkeit Stimmung zu machen; das Personal „protestiere gegen die von den Organen der Verwaltung in Szene gesetzte Gewissenserforschung und Bedrückung des Personals", erklärt sich „mit den von der Lohnkommission aufgestellten Forderungen solidarisch und erteilt ihr unbedingte Vollmacht zu erneuten Verhandlungen mit der Direktion und zu allen weiteren ihr zweckmäßig erscheinenden Maßnahmen mit unbeschränkter Verbindlichkeit für das Gesamtpersonal". Das enthält doch auch deutlich die Drohung, sich dem etwaigen Beschluß eines Ausstandes „unbedingt" zu fügen! Neuerdings werden folgende Forderungen gestellt: Angestellten und Arbeitern, gegen welche Klagen eingelaufen sind und gegen welche eine Disziplinaruntersuchung eingeleitet wurde, soll Einblick in die Akten gewährt werden. Die Lohnerhöhungen sollen ab 1. Januar 1903 und nicht erst auf Anfang 1905 festgesetzt werden; für Nachtdienst besondere Entschädigung; feste Anstellung bisher vorläufig angestellter Kondukteure, Bremser und solcher Bahnarbeiter, die zwei Jahre im Dienst der Gotthardbahn stehen; Zubilligung des Höchstgehalts an Beamte und Angestellte, welche seit Beginn im Dienste des Unternehmens stehen; Änderung der Lohn- und Gehaltsskala. Schon vor der Versammlung in Brunnen hatte die Verwaltung der Gotthardbahn in der schweizerischen Presse die einzelnen Punkte mitgeteilt, in welchen sie den Wünschen des Personals Zugeständnisse gemacht hatte. In den Kreisen der schweizerischen Bundesregierung scheint eine ziemlich energische Stimmung zu herrschen und das Auftreten der Eisenbahnerorganisation findet aus der öffentlichen Meinung manche scharfe Mißbilligung. So wird im Berner „Bund" ausgeführt, in der Sache werde sich wohl eine Verständigung finden lassen, den berechtigten Forderungen des Personals würden sich die Behörden nicht verschließen können. Bis jetzt aber habe man überall gerühmt, die Gotthardbahn behandle ihre Leute musterhaft, und diese gehörten zu den bestbezahlten und vielbeneideten Angestellten. Das könnte doch nicht mit einem Schlage anders geworden sein. „Dagegen drängt sich jedermann die Annahme auf, daß es auf einen Kniff abgesehen sei. Man möchte vor der Verstaatlichung der Gotthardbahn in aller Eile noch eine Reihe von Zugeständnissen an das Personal erzwingen, die darauf bleibend auf die Bundesbahnen übertragen werden sollten. Daher setzt man der Direktion vor Toresschluß das Messer an die Kehle, nachdem das Personal sich so lange Jahre ihrer außerordentlichen Fürsorge zu erfreuen hatte. Die Bundesbahnen sind also das Ziel der Bewegung." Die Direktion habe den Forderungen gegenüber alles Wohlwollen gezeigt und sei wohl an der Grenze des zulässigen Entgegenkommens angelangt. Der letzte große Eisenbahnerausstand in der Schweiz hat 1897 bei der damaligen Nordostbahn stattgefunden. Daraufhin ist auch die stramme Organisation erfolgt.

— **Eisenbahnunfall bei Ulverstone (England).** Durch einen furchtbaren Orkan, der am 27. Februar d. J. wütete, wurde auf der Furneß Eisenbahn, die an der Küste von Cumberland entlang führt, ein von Carnforth nach Whitehaven fahrender Zug umgeworfen, als er gerade bei Ulverstone auf hohem Viadukte über den Levenfluß fuhr. Da der Telegraph zerstört war, dauerte es drei Stunden, bis Hilfe kam. Es zeigte sich, daß 32 Personen verwundet waren. Vier Personen werden vermißt. Sie sind offenbar in den hochflutenden Levenfluß hinuntergeschleudert worden.

Fremde Weltteile.

— **Einstellung des Zwanzigstundenzuges zwischen Newyork und Chicago.** Die Pennsylvaniabahn hat nach Meldung der „Railr. Gaz." ihren Zwanzigstundenzug zwischen Newyork und Chicago wieder eingehen lassen. Um nämlich diesen Zug regelmäßig mit der im Fahrplan vorgeschriebenen Schnelligkeit fahren zu können, war es nötig, Güterzüge zurückzuhalten, was während der jetzigen beispiellosen Überfüllung im Kohlen- und Güterverkehr für die Gesellschaft nicht nur große Verluste, sondern auch für die Verfrachter (shippers) und Frachtempfänger große Unbequemlichkeit im Gefolge hatte. Das angesehene amerikanische Fachblatt begrüßt die Einstellung dieses Zuges mit Freuden, da die Bedeutung schneller Personenzüge in gar keinem Verhältnis zu der großen Wichtigkeit, Stahl, Kohle, Koks, Getreide in ununterbrochener Fahrt von Newyork nach Pittsburg und Chicago befördern zu können, stände, und hält selbst weitere Opfer für durchaus gerechtfertigt. Sie meint sogar, daß die Einstellung dieses Zuges auch ein gutes Vorbild in bezug auf moralischen Mut sei, denn die Eisenbahnen zwischen dem atlantischen Ozean und dem Mississippi würden im Interesse des Güterverkehrs dem Lande einen großen Dienst leisten, wenn sie für die nächsten drei Monate die Schnelligkeit ihrer Personenzüge um etwa 25 % ermäßigten! Was würde man in Deutschland zu solchem Vorgehen sagen!

Allgemeines.

— **Die Geschichte einer Riesenlokomotive.** Die größte Lokomotive, die je erbaut worden ist, erblickte, wie die Nordd. Allg. Ztg. schreibt, vor Jahresfrist das Licht der Welt in den Werkstätten der Ohio- und Chesapeake-Eisenbahn in den Vereinigten Staaten. Sie hatte das Gewicht von 200 t, über 21 m Länge, mehr als 4,5 m Höhe über den Schienen, besaß 12 Räder und arbeitete mit einem Dampfdruck von 14 kg. Das Ungeheuer war zur Erzielung großer Geschwindigkeiten bestimmt, wie sie von den Luxuszügen gefordert werden. Es scheint aber nicht nur unter den Menschen die Regel zu sein, daß Riesen keine lange Lebensdauer haben, denn jener Koloß gehört jetzt bereits der Vergangenheit an. Eine eingehende Beschreibung, die ein großes amerikanisches Fachblatt erst vor Monatsfrist über die einzigartige Lokomotive veröffentlichte, traf letztere schon nicht mehr unter den Lebenden. Nur wenige Monate, nachdem sie in Dienst gestellt worden war, erfuhr sie das Schicksal einer Entgleisung und stürzte mit dem Zuge in eine Schlucht von 20 m Tiefe. Eine Reparatur erwies sich als gänzlich unmöglich, da die Lokomotive wie mit einem Schlage in eine Masse von Eisentrümmern verwandelt worden war.

— **Der Zusatz von Graphit zum Schmieröl der Lokomotiven,** der bereits vor Jahrzehnten in Gebrauch gewesen, dann aber, wie es scheint, völlig wieder außer Anwendung gekommen

ist, wurde auf Veranlassung der Eisenbahndirektion Halle bei der Maschinen-Inspektion Cottbus versuchsweise wieder zur Anwendung gebracht. Über die damit im Verlaufe von etwa anderthalb Jahren erzielten Erfolge berichtet Bauinspektor Bruck in Heft 4 der „Annalen für Gewerbe und Bauwesen", daß zu diesen Versuchen der sog. „Flockengraphit" verwendet wurde, eine seit einigen Jahren aufgekommene neue Graphitart, die aus kleinen, ganz dünnen Schuppen besteht und zugleich weicher und von erdigen Beimengungen reiner ist, als der vormals gebrauchte Graphit. Bei seiner Anwendung erwies es sich bald als zweckmäßig, nicht sowohl die unter Dampf gehenden Teile der Lokomotiven, als vielmehr die äußeren Triebwerkteile und die Achsschenkel damit zu behandeln, weil hierbei nur wenige geringfügige Änderungen an den Schmiereinrichtungen nötig wurden und zugleich das Verhalten der geschmierten Teile leichter zu beobachten war. Vor allem mußte hierbei ein Zuviel an Graphit sorgfältig vermieden werden, und das günstigste Verhältnis der angewandten Graphitmenge zum Gesamtölverbrauch stellte sich auf etwa 1 : 800. Den Lokomotivführern genügte daher für eine Leistung von 9000 km die Entnahme von 0,1 bis 0,2 kg Flocken-Graphit. Und dabei ging gleichzeitig der Ölverbrauch auf die Hälfte des früheren und teilweise noch weiter zurück; zugleich aber kamen bei den mit Graphit geschmierten Lokomotiven Heißläufe viel seltener vor, als bei den nur mit Öl geschmierten. Die Ursache dieses günstigen Verhaltens findet der Verfasser in dem Umstande, daß der Flockengraphit das Wegfließen des dünnflüßigen Öls von den Laufflächen — zumal unter den bei Lokomotiven vorhandenen großen Lagerdrucken — vermindert, indem er das Schmiermittel dicker macht, ohne ihm die Nachteile zähflüssiger Öle zu geben. Namentlich aber ist seine Wirkung dadurch eine günstige, daß sich Graphitteilchen in den feinen Unebenheiten der Zapfen und Schenkel festsetzen, sodaß sich die Lager bedeutend rascher „einlaufen", als dies ohne den Graphitzusatz der Fall sein würde. Dieser Sachverhalt tritt auch äußerlich nicht nur durch eine politurartige Glätte, sondern auch durch eine gewisse dunklere Färbung der Achsschenkel erkennbar hervor.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der am 10. d. M. unter dem Vorsitz des Geh. Regierungsrats Professor Goering abgehaltenen Sitzung des Vereins sprach Oberingenieur Dr Ing. W. Reichel der Siemens & Halske-A.-G. über „Neues auf dem Gebiete elektrischen Betriebes für Vollbahnen". Redner führte unter gleichzeitiger Vorführung einer großen Reihe von Lichtbildern die durch langjährige und kostspielige Versuche in Deutschland erzielten Erfolge auf diesem Gebiete an. Er erläuterte insbesondere die für derartige Bahnen in Frage kommenden verschiedenen elektrischen Betriebsarten — Gleichstrom mit Spannung von 800 Volt, Einphasen-Wechselstrom und hochgespannten Drehstrom — und kam zu dem Schluß, daß erstere die geeignetste Betriebsart für Stadt- und Vorortbahnen, letztere für Fern- und Schnellbahnen sei.

Erstere Betriebsart — 800 Volt Gleichstrom — kam bei der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin zur Anwendung. Durch den in jeder Hinsicht einwandfreien und flotten Betrieb auf dieser Bahn sei der Beweis erbracht, daß alle elektrischen Einrichtungen mit vollster Sicherheit zu arbeiten vermögen. Besonders das schnelle Anfahren und Halten der Züge im Vergleich zu der mit Dampf betriebenen Berliner Stadtbahn und die erhöhte Fahrgeschwindigkeit (25 bis 28 km Reisegeschwindigkeit gegen 19 bis 20 auf der Stadtbahn) wurden vom Redner besonders hervorgehoben. Die gleiche Betriebsart sei auch bei der Wiener Stadtbahn und bei der Bahn Mailand-Ceresio gewählt worden und habe sich auch bei diesen Anlagen durchaus bewährt. Durch die zweite Betriebsart — hochgespannter Drehstrom — seien bei den Versuchen bemerkenswerte Erfolge erzielt. Nachdem der Vortragende selbst im Jahre 1900 in Lichterfelde die ersten Fahrversuche mit 10 000 Volt Hochspannung durchgeführt habe, sei es auf Grund dieser Erfolge im folgenden Jahre durch die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen mit eigens sowohl von Siemens & Halske als der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft erbauten Wagen zu neuen Versuchen auf der vom Militärfiskus zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellten Strecke Marienfelde-Zossen gekommen. Es sei bei diesen Versuchen mit dem Wagen von Siemens & Halske gelungen, eine Geschwindigkeit von 160 km in der Stunde zu erreichen, ohne daß sich bei der elektrischen Einrichtung irgend welche Anstände ergeben hätten. Weiterhin seien Fahrversuche mit drei an den Schnellbahnwagen angehängten D-Wagen von einem Gesamtgewicht von 98 t ausgeführt worden, wobei von beiden Motorwagen anstandlos 120 km/Std. erreicht wurden. Leider sei es nicht möglich gewesen, die Versuche weiter durchzuführen, da sich das Schienengleis für höhere Fahrgeschwindigkeiten als etwas zu schwach und nicht genügend befestigt erwiesen hatte.

Bei den bisherigen Fahrzeugen sei der hochgespannte Drehstrom von 10 000 Volt mittels Transformatoren den Motoren zugeführt worden. Um nun das Gewicht des Wagens wesentlich zu verringern, mußte daran gedacht werden, diese 10 000 Volt den Motoren unmittelbar, also unter Fortlassung der bisher erforderlichen Transformatoren, zuzuführen. Bereits im Juli 1902 sei die Firma Siemens & Halske in der Lage gewesen, ein neues Fahrzeug, das nunmehr mit solchen Motoren ausgerüstet war, vorzuführen. Dieses Fahrzeug, das der geringeren Kosten wegen als Lokomotive ausgebildet war, habe bei den Versuchen einen Güterzug von 200 t Rohgewicht bei Steigungen von 1 : 200 mit 52 km Geschwindigkeit in der Stunde bequem zu schleppen vermocht.

Auch die in Italien inzwischen auf dem Gebiete elektrischer Vollbahnen erzielten Erfolge wurden in Vortrage erwähnt. So die bereits eingangs genannte, mit Gleichstrom betriebene Bahn Mailand-Ceresio mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 85 km, weiterhin die mit Drehstrom betriebenen Bahnen Lecco-Colico-Sondrio-Chiavenna mit 60 km und Burgdorf-Thun mit 36 km stündlicher Geschwindigkeit.

Von größtem Interesse waren weiterhin die vom Vortragenden aufgestellten Gewichtsvergleiche zwischen mit Dampf, mit elektrischen Lokomotiven und mit Motorwagen betriebenen längeren Zügen, die zu gunsten des letzteren Systems ausgefallen seien.

Nach Besprechung der Leitungsanlage und der Kosten schloß der Vortragende mit dem Wunsche, daß die mit soviel Anstrengungen durchgeführten Versuche nicht nur Versuche bleiben möchten, sondern daß nunmehr bald zum Bau einer Schnellbahn in Deutschland geschritten werden und somit auch die Ehre der ersten Durchführung des elektrischen Schnellverkehrs Deutschland erhalten bleiben möge.

Im Anschluß an den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag machte noch Geh. Regierungsrat Professor Reuleaux interessante Mitteilungen über die Anfertigung von Hohlachsen für Eisenbahnfahrzeuge.

Rechtsprechung.

— **Sonntagsruhe und Bahnhofsautomaten.** Wie die Frankf. Ztg. erfährt, wurde die auch in dieser Zeitung mehrfach behandelte Frage, ob die in den Bahnhöfen aufgestellten Automaten den Bestimmungen über Handhabung der Sonntagsruhe unterworfen sind, vom Strafsenat des Frankfurter Oberlandesgerichts in einer bei ihm in der Revisionsinstanz anhängig gewesenen Strafsache gegen den Bahnhofsverwalter zu Sigmaringen rechtskräftig entschieden. Dieser war wegen Übertretung der Bestimmungen über Handhabung der Sonntagsruhe angeklagt, weil er an zwei Sonntagen die beiden auf dem Bahnhof zu Sigmaringen aufgestellten Automaten, die Schokolade, Postkarten usw. enthalten, während einer Zeit, zu welcher der Verkauf solcher Waren an Sonntagen nicht stattfinden darf, zur allgemeinen Benutzung offen gehalten hatte. Das Schöffengericht zu Sigmaringen und die Strafkammer zu Hechingen hatten auf Freisprechung erkannt, weil die Bahnhofsautomaten zwar als eine Verkaufsstelle im Sinne des § 41 der Gewerbeordnung anzusehen seien, auf sie aber dennoch nicht die Bestimmungen über die Sonntagsruhe angewandt werden könnten, da die Einrichtung von der Eisenbahnverwaltung zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums, für die sie ebenso wie für dessen Sicherheit zu sorgen habe, getroffen worden wäre. Die von der Staatsanwaltschaft eingelegte Revision hatte keinen Erfolg. Das Oberlandesgericht hielt die Rechtsauffassung des Vorderrichters im allgemeinen für zutreffend, ging aber noch darüber hinaus, indem es annahm, daß jene Automaten nicht unter den Begriff von Verkaufsstellen im Sinne des § 41 der Gewerbeordnung fallen, sondern gemäß § 6 den Charakter eines Eisenbahnunternehmens hätten. Daran könne selbst die Tatsache nichts ändern, daß die Bahnhofsautomaten auch von dem nichtreisenden Publikum benutzt würden.

Bücherschau.

— **Betriebsreglement (B.-R.) und Verkehrsordnung (V.-O.) für die Personenbeförderung in Versen.** Wien. Spielhagen & Schurich, Verlagsbuchhandlung. Preis 80 ₰. — Herr Dr Emil Hannover zu Wien hat sich die gewiß nicht leichte Aufgabe gestellt, dem österreichischen Betriebsreglement und der deutschen Verkehrsordnung, soweit sie auf den Personenverkehr Bezug haben, eine poetische Einkleidung zu geben. Inwieweit ihm dies Werk gelungen ist, darüber enthalten wir uns des Urteils, jedoch möchten wir nicht unterlassen, diejenigen unserer Leser, denen im Ernst des Berufslebens der Sinn und das Verständnis für Scherz und Humor nicht vergangen ist, auf das Büchlein aufmerksam zu machen.

— **Die Sicherungswerke im Eisenbahnbetriebe.** Ein Lehr- und Nachschlagebuch für Eisenbahnbetriebsbeamte und Studierende des Eisenbahnwesens. Von Schubert. Wiesbaden. J. F. Bergmann. 1903.

Von dem rühmlich bekannten Werke liegt die vierte Auflage vor, die wiederum mancherlei Verbesserungen und Erweiterungen aufweist. Schon drei Jahre nach dem Erscheinen der dritten Auflage, die eine grundlegende Umgestaltung und wesentliche Erweiterung des Werkes bedeutete, hat sich die Notwendigkeit herausgestellt, eine neue Auflage herauszugeben, und diese Tatsache spricht wohl in beredter Weise für die Vorzüge des Buches. In der neuen Auflage ist die Gliederung der dritten Auflage, die sich als durchaus zweckdienlich erwiesen hat, beibehalten, das Werk ist aber in mehreren einzelnen Teilen nochmals ergänzt, so durch Behandlung der unterirdischen Telegraphenleitungen, durch Vervollständigung der Abhandlungen über Radtaster, Spannwerke, gekuppelte Mastsignale, elektrische Fahrstraßensicherung, die Bauart der Hebelwerke, die Preßwasser- und Druckluftstellwerke. Die bedeutendste Erweiterung hat das Werk aber durch Aufnahme eines besonderen Abschnittes über die Fernsprechanlagen erhalten, die auch im Eisenbahnbetriebsdienst immer größere Bedeutung gewinnen. Diese Ergänzung ist um so bedeutungsvoller, als die Unterhaltung dieser wie der sämtlichen Telegraphen- und elektrischen Sicherungseinrichtungen innerhalb des Gebietes der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, an deren Einrichtungen sich der Verfasser vorzugsweise in seinem Werke angelehnt hat, den mit der Unterhaltung der Bahnanlagen betrauten Beamten obliegt, also den Kreisen, für die das Werk in erster Linie bestimmt ist.

Bei dem reichen Inhalt des Werkes ist es nicht verwunderlich, wenn auch einige Schwächen untergelaufen sind. Zunächst könnte die ganze Ausdrucksweise manchmal mehr Sorgfalt aufweisen; so sind z. B. die Begriffserklärungen von „Zugfolgestation" und „Block" auf S. 62 nicht glücklich gewählt, auf S. 198 ist von „wagerecht auf und ab bewegten Balken" die Rede u. dergl. m. Auch die vorgeführten Beispiele sind nicht einwandfrei: auf S. 122 soll in Abb. 156 eine „Signalanlage eines Anschlußgleises" dargestellt sein, aber bei einem solchen wird man die dort angegebenen Signale in der Regel nicht oder nur zum Teil anwenden; ebenso ist auf S. 123 in Abb. 157 die Anordnung der Weiche 3 nebst Stumpfgleis nicht zu empfehlen und bei Abb. 160 auf S. 124 hätte umgekehrt Weiche 5 als Schutzweiche mit anschließendem Gleisstumpf ausgebildet werden sollen.

Aber diese Mängel sind gegenüber dem sonstigen großen Wert des Buches unerheblich und nur hervorgehoben, um dadurch zu ihrer Beseitigung bei einer neuen Auflage anzuregen. Möge das Werk in den Kreisen, für die es bestimmt ist, recht fleißig studiert werden und dadurch der weiteren Förderung der Betriebssicherheit auf unseren Bahnen dienen!

B—m.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 5,87 km lange Strecke Lorsch-Heppenheim a. d. B., welche am 1. April d. J. für den allgemeinen Verkehr, und die 2,56 km lange Nebenbahnstrecke Isenburg-Neu-Isenburg, welche am gleichen Tage für den Güterverkehr von der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz in Betrieb genommen werden sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personenverkehr und für die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege eingerichtet gewesene Haltestelle Steindorf am Ossiacher See der Linie Amstetten-Pontafel ist am 1. März d. J. auch für den Gepäckverkehr mit der Beschränkung eröffnet worden, daß die Aufnahme und Abfertigung von Reisegepäck, Expreßgut und Hunden nach allen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, insoweit nicht fremde Bahnen dazwischen liegen, stattfindet.

Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement. Der I. Nachtrag zu dem Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement ist nunmehr allseitig eingeführt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 17 vom 23. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die Königlichen Eisenbahndirektionen Kattowitz, Erfurt und Frankfurt a/M., betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfall (abgesandt am 27. Februar d. J.).

Nr I 68 vom 19. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr 61 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Paris, den 12.—14. Februar d. J. (abgesandt am 24. Februar d. J.). (Die nächste Ausschußsitzung soll — falls bis dahin genügender Beratungsstoff vorliegt — in dem letzten Drittel des Monats Juni d. J., andernfalls aber im Oktober d. J. und zwar sowohl in dem einen als in dem anderen Fall in Bremen stattfinden.)

Nr I 72 vom 19. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einführung des I. Nachtrags zu dem Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 24. Februar d. J.).

Nr I 74 vom 20. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen sowie die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Angabe des Bedarfs an den ab 1. Juni 1903 gültigen Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 25. Februar d. J.).

Nr I 88 vom 26. Februar d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni d. J. (abgesandt am 27. Februar d. J.).

Nr II 61 vom 20. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Unterausschuß für Abänderung der bestehenden Faltenbalgverbindung, § 140, Absatz 5 der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 24. Februar d. J.).

Nr II 62 vom 21. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die XVII. Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 24. Februar d. J.).

Nr II 63 vom 24. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ergänzung der Anlage V des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 27. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Der Eisenbahn-Trajektverkehr zwischen unseren Stationen Gombos und Erdöd war wegen starken Eisganges vom 8. Dezember 1902 bis 9. Januar 1903 und vom 18. Januar 1903 bis 12. Februar 1903 eingestellt.

Budapest, am 19. Februar 1903. (543)

Die Direktion
der k. ungar. Staatseisenbahnen.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme auf sämtlichen Strecken.

Wir bringen zur Kenntnis, daß mit heutigem Tage die Güteraufnahme an und nach sämtlichen gesellschaftlichen Schiffsstationen (ausgenommen Stein, Piszke, Párkány, Rácz-Almás und Ercsi) eröffnet wird.

Die Güteraufnahme nach den Gemeinschaftsstationen des Österr. Lloyd (Donau-Orientverkehr via Galaz), dann nach Odessa, Batum und Rizeh ist bereits eröffnet.

Wien, am 28. Februar 1903. (544)

Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Der Umschlagverkehr im Coseler Hafen ist wieder eröffnet.

Kattowitz, den 26. Februar 1903. (545)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.
Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.
Der Ausnahmetarif Nr 47 für die Beförderung von Spinnereimaschinen nach Schlan wird mit 15. April l. J. ohne Ersatz aufgehoben.
München, den 27. Februar 1903. (546)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.
Am 1. März d. J. wird die Station Wüstenfelde in den A.-Tf. 6 b für Braunkohlen usw. bei Aufgabe von mindestens 20000 kg als Empfangsstation einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.
Breslau, den 25. Februar 1903. (547)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab werden die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim der Pfälzischen Eisenbahnen in die Tarifhefte A 2 und B 2 des oben bezeichneten Verbandes einbezogen.
Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 27. Febr. 1903. (548)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 5. März 1903 wird im Heft 1, zweite Abteilung der Verbandstarife für die Beförderung von Roheisen in Wagenladungen von 10000 kg von Haiger nach Emmenbrücke ein Frachtsatz von 190 Cts. für 100 kg eingeführt.
Karlsruhe, den 23. Februar 1903. (549)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband.
Am 1. März 1903 werden die Stationen der Neubaustrecke Grünstadt-Altleiningen, nämlich: Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim in den Badisch-pfälzischen Tiertarif, Heft 5, einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die Stationen.
Karlsruhe, den 26. Februar 1903. (550)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil IV, Heft 3 vom 1. August 1900 (böhmisch-bayerischer Holzverkehr).
Dieses Tarifheft tritt nebst Nachtrag I am 30. April l. J. außer Kraft.
Die Einführung eines neuen Tarifes mit erhöhten Frachtsätzen wird besonders bekanntgegeben.
München, den 26. Februar 1903. (551)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Treuenbrietzen in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
Magdeburg, den 28. Februar 1903. (552)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. März 1903 wird die Station Furth b. Chemnitz in die im norddeutsch-sächsischen und Berlin-Stettin-sächsischen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarife 9, 9 S, E, E 1 und E 2 für Eisen und Stahl usw. aufgenommen. Auskunft über die anzuwendenden Frachtsätze geben die beteiligten Stationen.
Dresden, am 28. Februar 1903. (553)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif.
Mit Gültigkeit vom 10. März 1903 wird die Station Achdorf der bayerischen Staatsbahn in die Klasse 3 (Petroleum und Naphtha) mit direkten Sätzen aufgenommen.
Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 27. Februar 1903. (554)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 5. März d. J. wird der Ausnahmetarif Nr 6 für Torf in den württ.-schweizer. Tarifheften 1 und 2 vom 1. April 1899 und vom 1. Januar 1901 auf die Artikel „Torfmull und Torfstreu“ ausgedehnt.
Stuttgart, den 27. Februar 1903. (555)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab wird die Station Gerstungen des Direktionsbezirks Erfurt mit Entfernungen, sowie mit Frachtsätzen des Spezialtarifs III und demzufolge auch mit Sätzen des Ausnahmetarifs 9 (Düngemittel etc.) in die Hefte 1 und 2 des Verbandsgütertarifs einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Elberfeld, den 24. Februar 1903. (556)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. April 1903 kommen zu dem Heft 19 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und I bis III für den Verkehr mit der Station Rietberg-Neuenkirchen der Westfälischen Landeseisenbahn zur Einführung.
Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.
Straßburg, den 25. Februar 1903. (557)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II vom 1. Mai 1897.
Mit Wirksamkeit vom 1. März l. J. gelangen für die Artikel:
I. Petroleum, raffiniert;
II. Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffiniert), Blau-, Grün-, Berg-, Erd- und Steinöl;
III. Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha) rumänischen Ursprungs in Wagenladungen von 10000 kg die folgenden Frachtsätze zur Einführung:

km	Von Passau transit nach	I	II	III
		Pfennige für 100 kg		
702	Devant-les-Ponts .	271	180	170

München, den 27. Februar 1903. (558)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Tarif Teil II, Abt. A vom 1. Februar 1898.
Auf Seite 78 sind folgende, ab 5. März 1903 gültige Schnittsätze nachzutragen:

		Spezialtarif III b Franken für 100 kg
Sinzing	Pino . . .	2,10
	Chiasso . . .	2,24
	Peri . . .	1,78

München, den 27. Februar 1903. (559)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. 3. 1899.
Am 15. März d. J. treten für Roheisen unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr 36 A die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft:

Nach	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen von Morgenroth	Schwientochlowitz
Stockerau Ö.N.W.B.	102	101

Breslau, den 28. Februar 1903. (560)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.
Mit Gültigkeit vom 10. März 1903 wird die Station Mundenheim der pfälzischen Eisenbahnen in die Klasse 8 (Petroleum und Naphtha) mit direkten Sätzen aufgenommen.
Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 27. Februar 1903. (561)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr.
Für Holz des Ausn.-Tar. Nr 5 A des Elbeumschlagstarifes für Österr. treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Aspang	144 ₰
„ Puchberg	153 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Aspang	139 ₰
„ Puchberg	148 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Aspang	169 ₰
„ Puchberg	178 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 ₰, im übrigen 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.
Wien, am 26. Februar 1903. (562)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Hamburg-Mecklenburg-pommerscher Personen- und Gepäckverkehr.

Unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Dezember 1897 wird ein neuer Tarif vom 1. Mai 1903 herausgegeben, der eine Erweiterung der direkten Abfertigungen, teilweise auch eine geringe Ermäßigung oder Erhöhung der Tarifsätze enthält. Hierüber erteilt unser Tarifbureau Auskunft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Schwerin, den 26. Februar 1903. (563)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif. Teil II.

Am 1. April d. J. tritt zum Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt vom 1. Juni 1900 der Nachtrag IV in Kraft. Die darin enthaltenen Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen gelten für den ganzen Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau hier.

Die neuen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Erfurt, den 21. Februar 1903. (564)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens sämtlicher preußisch-hessischen Staatsbahnen.

6. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Auf Antrag des Aktionärs Herrn Bruno Luft aus Breslau wird weiter auf die Tagesordnung der am 12. März d. J. stattfindenden außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre folgendes gesetzt:

3. Die Generalversammlung wolle beschließen, die Staatsofferte anzunehmen, falls den Aktionären der Erneuerungsfonds und zwar zu gleichen Teilen für Stamm- und Stammprioritäts-Aktionäre vom Staate überlassen wird. Dieser eventl. Beschluß ist für die Aktionäre bis 1. Mai 1903 bindend.

Breslau, den 25. Februar 1903. (565)
Der Aufsichtsrat.
Hans Furbach, Vorsitzender.

7. Verdingungen.

Verding von Kleineisen für die Direktionen der vereinigten Preußischen und Hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 12 000 Stück Hakenplatten, 105 000 Stück Klemmplatten und Deckplättchen, 653 t Laschen, 4600 Stück Uebergangslaschen, 80 000 Stück Unterlagsplatten, 60 t ungelochte Herzstückplatten, 2400 Stück Zungendrehstühle, 10 000 Stück Gleitstühle, 9000 Stück Zungenkloben, 52,5 t Hakenschrauben und 56 t Schrauben.

Gruppe B. 15 500 Stück gußeiserne Hakenplatten, 15 000 Stück Mutternstellkappen und 176 860 Stück Schwellenbezeichnungsnägel.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer **Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1** hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von **1,50 ℳ für Gruppe A, 0,50 ℳ für Gruppe B** — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien"** versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin **am 12. März d. J., Vormittags 10 Uhr,** portofrei an **uns** einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 30. März d. J.

Essen (Ruhr), den 24. Februar 1903. (566)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von **Gummischläuchen** und zwar: 10 475 Stück für Luftdruckbremsen in 7 Losen, 2536 Stück für Tender in 4 Losen, 4455 Stück zum Anfeuchten der Kohlen, 2920 kg zu Gasleitungen, 10 120 m **gummirten Hanfschlauch,** in je 1 Lose, 8900 kg **Plattengummi** in 2 Losen; **Gummiringe:** 42 000 Stück zu Wasserstandsgläsern in 4 Losen, 2150 Stück zu Türpuffern, 700 Stück zu Kugelschläuchen, 2300 Stück zu Luftsaugebremsen und 19 400 Stück zu Luftdruckbremsen; 225 kg Gummibelag, 19 850 kg **Asbestpappe,** 640 kg **Asbeststreifen** und 1215 kg **Asbestschnur** in je 1 Lose für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. März 1903, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin,** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. April 1903.

Berlin, den 1. März 1903. (567)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 820 000 kg Zement in 2 Losen zu je 410 000 kg. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 16. März 1903, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 109, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. April 1903.

Berlin, den 26. Februar 1903. (568)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 30 000 cbm gesiebtem Kies in 2 Losen zu je 15 000 cbm. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 16. März 1903, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 109, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 4. April 1903.

Berlin, den 26. Februar 1903. (569)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Telegraphenbaumaterialien, nämlich: 1030 Abspannkonsolen, 2600 Ankerhaken, 15 600 kg Bronzedraht, 190 200 kg verzinktem Eisendraht (Leitungsdraht), 3950 kg isoliertem Leitungsdraht, 1560 kg Kupferdraht, 920 kg Drahtseilen für Läutewerke, 13 450 Isolatoren mit Stützen, 26 950 Isolatoren ohne Stützen, 12 670 Schraubenstützen für Isolatoren, 200 Isolatorenträger, 250 Winkelstützen. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 16. März 1903, Nachmittags 2 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W.,** Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 109, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 4. April 1903.

Berlin, den 26. Februar 1903. (570)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von 2000 Stück Wäschebeuteln soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Zentralbureau hierselbst — Fürstenstraße 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

23. k. M., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstr. Nr 1, Zimmer 12, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. März d. J.

Magdeburg, den 26. Februar 1903. (571)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

20 Stück entbehrlich gewordene Morseapparate kleineren Modells (Direktschreiber mit Farbrolle) zum Mitführen in Eisenbahnzügen, sogenannte Streckenapparate — auch für Lehrzwecke verwendbar — stehen zum Verkauf. Auskunft über Beschaffenheit derselben erteilt die Großherzogliche Eisenbahn-Telegrapheninspektion in Schwerin i. Mecklb., welche auch die Angebote entgegennimmt.

Schwerin, den 24. Februar 1903. (572)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

9. Offene Stellen.

Bahnassistent

der im Stations- und Abfertigungsdienst ausgebildet ist, wird zum baldigen Antritt für unsere Station Perleberg gesucht.

Bewerbungen sind unter Beifügung eines selbstgeschriebenen Lebenslaufes und beglaubigter Zeugnisabschriften bis zum 15. März d. J. an uns einzureichen.

Perleberg, den 23. Februar 1903. (573)
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 19. 7. März 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 7 des Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke bei.

Die Sicherung des Eisenbahnbetriebes.*)

Alle die $2\frac{1}{2}$ Millionen Reisenden, die Tag für Tag die deutschen Bahnen benutzen, erwarten, schnell, pünktlich und bequem befördert zu werden, und wenn sie dabei in der Regel der Sicherheit nicht gedenken, die der Eisenbahner wohl an erster Stelle nennen würde, so kommt dadurch stillschweigend ein großes Vertrauen zu unseren Eisenbahnen zum Ausdruck; die Sicherheit wird eben für selbstverständlich gehalten und etwas Selbstverständliches erwähnt man nicht! Aber die meisten Reisenden geben sich keine Rechenschaft darüber, mit wie großen Schwierigkeiten die Erfüllung ihrer Erwartungen verknüpft ist, wie verwickelt die Verhältnisse des Eisenbahnbetriebes, namentlich bei einem engmaschigen Eisenbahnnetz, sind und welches große Maß aufopferndster, treuester Pflichterfüllung bei allen mit der Verwaltung und im Betriebe der Bahnen beschäftigten Personen erforderlich ist, um das gesteckte Ziel zu erreichen.

Ich möchte versuchen, einige der wichtigsten für eine ruhige und sichere Fahrt maßgebenden Gesichtspunkte kurz herauszuheben und dazu einladen, im Geiste eine Eisenbahnfahrt mit mir zu unternehmen.

Auf dem Bahnhofe stehen zahlreiche Wagen für die Bildung des Zuges bereit, zwei- und dreiachsige sowie Drehgestellwagen, und da gilt es zunächst, eine bestimmte Wahl zu treffen, aus welchen Wagen der Zug zusammengesetzt werden soll. Da ein Wagen, besonders bei schneller Fahrt, um so ruhiger läuft und um so weniger Schlingerbewegungen macht, je größer sein Gewicht und je länger sein Radstand ist, Wagen mit langem Radstand aber nur dann leicht und sicher durch Krümmungen geführt werden, wenn die Achsen drehbar gegen den Wagenkasten angeordnet sind, so wählen wir Wagen mit Drehgestellen.

Bei der Zusammensetzung des Zuges ist aber noch darauf zu achten, daß er aus möglichst gleich schweren Wagen gebildet wird und daß besonders nicht etwa leichte Wagen zwischen schwere eingestellt werden, denn hierdurch entstehen während der Fahrt bei wechselnder Zuggeschwindigkeit Zerrungen und Stöße in der Längsrichtung des Zuges, die nicht nur für dessen Insassen höchst lästig sind, sondern leicht zu Zugtrennungen und Entgleisungen führen können. Dieser Gesichtspunkt muß namentlich bei der Einstellung von sogen. Kurswagen, die auf Unterwegsstationen auf Seitenlinien abgehen oder von diesen zugehen, sorgsam beachtet werden.

Zwischen die Personenwagen und die Lokomotive ist noch ein Schutzwagen einzustellen, der die ersteren bei etwaigen Unfällen vor einem unmittelbaren Aufstoß auf die Lokomotiven und den damit verbundenen Gefahren sichern soll; dann setzt sich die Lokomotive vor den Zug und bringt ihn an den Bahnsteig.

Bei der Wahl der Lokomotiven sehen wir auf größtmögliche Leistungsfähigkeit bei großer Schnelligkeit, weil unser Zug recht schwer ist und wir die größte zulässige Geschwindigkeit anwenden wollen. Die von der Verdampfungsfähigkeit sowie vom Drucke der Triebräder auf die Schienen abhängige Leistungsfähigkeit der Lokomotiven ist durch fortgesetzte Verbesserungen in deren Bau zwar schon auf eine recht hohe Stufe gehoben worden, die Erfolg versprechenden Versuche, die z. Z. mit der Verwendung von Heißdampf — einer Erfindung deutschen Scharfsinns — gemacht werden, berechtigen aber zu der Hoffnung, daß es gelingen werde, die Leistungs-

*) Nach einem von dem Geheimen Oberbaurat Blum und dem Regierungs- und Baurat Scholkmann am 10. Februar d. J. vor Sr Majestät dem Kaiser im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten gehaltenen Vortrag.

fähigkeit, namentlich auch in der schnellen Beförderung großer Massen, noch erheblich zu steigern. In bezug auf schnelles Fahren ist es notwendig, daß die hin- und hergehenden, zu beiden Seiten der Lokomotiven liegenden und wirkenden Massen möglichst gegeneinander ausgeglichen und die Vorder- und Tenderräder in Drehgestellen angeordnet sind, damit auch der Gang der Lokomotiven möglichst frei von störenden Bewegungen bleibt. Derartige Bewegungen übertragen sich durch die Kupplung und die Puffer leicht auf den ganzen Zug, und zwar findet diese Übertragung von einem Fahrzeug auf das andere bei dem in Europa allgemein üblichen Zweipuffersystem in stärkerem Maße statt, als bei dem in Amerika üblichen Einpuffersystem, weil durch die Doppelpuffer Drehungen in wagerechtem Sinne hervorgerufen werden können. Da bei Annahme des Einpuffersystems außerdem die Einführung der selbsttätigen Kupplung erleichtert würde, die namentlich zur Herabminderung der Gefahren für die im Verschiebedienst tätigen Bediensteten erwünscht ist, so wird in Europa, namentlich auch in Deutschland, eifrig an der Frage des Überganges zum Einpuffersystem gearbeitet. Aber diese Maßregel bedeutet einen vollkommenen Systemwechsel und ist nur nach Verständigung mit den Nachbarbahnen möglich. Es stellen sich ihr daher ungewöhnlich große Schwierigkeiten entgegen, auch wären dafür sehr hohe Kosten aufzuwenden, die z. B., soweit sich das jetzt schon schätzen läßt, allein für die preußisch-hessischen Staatsbahnen einen Betrag von weit über 100 000 000 ℳ. ausmachen würden.

Ehe die Fahrt beginnt, sei noch kurz der Abstützung der Wagenkasten auf den Untergestellen durch die Federn gedacht, durch die bewirkt werden soll, daß sich die aus unregelmäßiger Gleislage ergebenden Schwankungen der Untergestelle nicht ungemindert auf die Wagenkasten übertragen.

Und nun möge die Fahrt hinausgehen. Der Zug saust mit vollster Geschwindigkeit über das Gleis und entwickelt dabei eine Wucht, die alles zerstören würde, wenn sich ihm irgend ein Hemmnis entgegenstellen oder eine Abweichung von der durch das Gleis vorgeschriebenen Bahn eintreten würde. Es möge gestattet sein, diese Wucht mit der eines Feldgeschosses zu vergleichen. Ein Feldgeschoß von 10 kg Gewicht und einer Geschwindigkeit von 500 m in der Sekunde entwickelt eine lebendige Kraft von 125 m/t, ein Zug von 500 t Gewicht, der mit 100 km/Std. — der höchsten in Deutschland gestatteten — Geschwindigkeit dahinjagt, dagegen eine lebendige Kraft von fast 20 000 m/t, d. h. es würde durch seine Wucht ein Gewicht von 1000 t in einer Sekunde 20 m hoch geworfen werden können; es müßten also 155 Feldgeschütze ihre Geschosse gleichzeitig sämtlich abfeuern und auf einen Punkt richten, um dieselbe Wirkung zu erzielen, wie der genannte Eisenbahnzug.

Bei dieser außerordentlichen Gewalt, die einem fahrenden Eisenbahnzug innewohnt, ist es dringend geboten, ihn so sicher zu führen, daß er seine Bahn nicht verlassen kann. Die Erfüllung dieser Aufgabe fällt dem Oberbau zu, das heißt dem Gleis und der Bettung. Dieser muß daher die größtmögliche Widerstandskraft erhalten. Hierzu gehört in erster Linie eine kräftige Schiene, weiter eine möglichst dichte Schwellenlage und endlich eine hohe, wasserdurchlässige Bettung. Aber selbst das kräftigste Gleis würde den heftigen Seitenstößen eines dahinsausenden Zuges nicht zu widerstehen und Entgleisungen nicht zu verhindern vermögen, weil seine Masse den Massen des Zuges gegenüber verschwindend klein ist, wenn es nicht von dem Zuge belastet und in seiner Lage festgehalten würde. So erweist sich das Gewicht des Zuges auch seiner sicheren Führung nützlich!

Ein kräftiger Oberbau erleichtert vor allen Dingen auch die Bahnunterhaltung, die um so schwieriger wird, je kürzer die zugfreien Pausen sind, d. h. je dichter eine Strecke mit Zügen belegt ist; denn nur während dieser Pausen können die Unterhaltungsarbeiten vorgenommen werden, und sie sind natürlich um so seltener nötig und um so schneller erledigt, je kräftiger ein Gleis ist.

So erweist sich ein starker Oberbau einem schwachen gegenüber auch wirtschaftlich überlegen; wenn irgend wo, so gilt hier der Grundsatz, daß das Beste das Billigste ist. Welche Bedeutung dieser Gesichtspunkt hat, bitte ich daraus zu entnehmen, daß auf unseren Staatsbahnen im Jahre 1901 für Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues ein Betrag von über 102 000 000 ℳ. aufzuwenden war.

Auf gutem Gleis jagt unser Zug längere Zeit ruhig dahin, da plötzlich gibt es einen heftigen Stoß und dann läuft der Zug unruhig weiter, auch zeigt sich in dem Gehämmer des Zuges auf dem Gleis ein ganz anderer Rhythmus, als bisher. Laute Entrüstungsrufe über die Bahnverwaltung und deren schlechte Wagen ertönen, aber einer der Reisegefährten, offenbar ein kluger Sachkenner, belehrt die anderen darüber, daß nicht den Wagen an der plötzlich eingetretenen schlechten Fahrt die Schuld beizumessen sei, sondern dem Oberbau; augenscheinlich sei der Zug von einem neuen kräftigen auf ein altes schwaches Gleis mit wesentlich kürzeren Schienen übergegangen, das der fiskalische Eisenbahnminister aus Sparsamkeitsgründen noch nicht durch schweren Oberbau ersetzt habe, und es wird weidlich über die falsche Sparsamkeit hergezogen.

Der kluge Sachkenner hat in der Annahme, daß an einem derartigen plötzlichen Wechsel in der Gangart des Zuges und dem Rhythmus des Gehämmers der Oberbau schuld sei, recht. Man hört und fühlt es deutlich, wie die Beschaffenheit des Gleises ist, auf dem man fährt.

Besonders stark machen sich die Stellen des Gleises bemerkbar, wo die Schienenenden zusammenstoßen — der Schienenstoß —. Selbst bei neuem, kräftigem Gleis sind sie deutlich wahrnehmbar, und man kann an dem Takt, mit dem ein Zug über ein Gleis dahinhämmert, deutlich erkennen, ob man auf kürzeren oder längeren Schienen fährt.

Leider ist es bisher noch nicht gelungen, die Frage des Schienenstoßes vollkommen befriedigend zu lösen. Es sind zwar namentlich in Deutschland, und nicht zum wenigsten auf den preußischen Staatsbahnen, die umfassendsten Versuche mit den verschiedensten Anordnungen zur Deckung des Schienenstoßes gemacht worden, und sie werden immer weiter fortgesetzt; aber wenn es auch gelungen ist, Konstruktionen zu gewinnen, die in Hinsicht der Betriebssicherheit vollkommen genügen, so ist es doch noch nicht geglückt, eine Stoßanordnung zu finden, die dem Schienenstoß dauernd dieselbe Widerstandskraft gibt, wie dem sonstigen Gleis. Die Zerstörung des Gleises geht daher regelmäßig vom Schienenstoß aus und die Notwendigkeit der Auswechslung der Schienen entspringt aus ihrem Verschleiß am Stoß, nicht im übrigen Gleis. Wie wichtig diese Frage auch in wirtschaftlicher Hinsicht ist, läßt sich daraus ermessen, daß im Gebiete der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1901 allein für die hier in Betracht kommenden Gleismaterialien ein Betrag von fast 54 000 000 ℳ. aufgewendet worden ist.

Leider ist das in neuerer Zeit bei Straßenbahnen mit Erfolg angewandte Verfahren, den Schienenstoß zu verschweißen oder zu vergießen, bei unseren im Freien liegenden, nicht in Straßenpflaster eingebetteten Gleisen nicht anwendbar, weil die bei zunehmender Wärme eintretende starke Ausdehnung der Schienen eine Stoßlücke verlangt, widrigenfalls im Gleis unzulässige Pressungen entstehen, die zu gefährlichen Gleisverwerfungen, d. h. Seitenverbiegungen des Gleises führen. Kommen doch solche Gleisverwerfungen trotz der Stoßlücken an heißen Tagen vor, wenn nicht mit der nötigen Sorgfalt auf eine gleichmäßige Verteilung der Stoßlücken geachtet wurde.

Unsere Fahrt hat uns durch ein scharf gewundenes Tal geführt, das auch die Eisenbahn zur Anwendung scharfer Bögen und zahlreicher Gegenkrümmungen gezwungen hat. Und da haben sich öfter, namentlich beim Übergange von einer Krümmung in eine solche entgegengesetzter

Richtung, mehr oder minder starke Seitenstöße bemerkbar gemacht.

Wie sich der Reiter und der Radfahrer beim Durchlauf scharfer Biegungen nach innen neigt, um dadurch gewissermaßen die nach außen wirkende Fliehkraft abzufangen, so soll auch der Eisenbahnzug beim Durchfahren von Bögen eine Neigung nach dem Krümmungsmittelpunkte zu erhalten. Dies wird erreicht, indem man der Außenschiene Überhöhung gibt, d. h. sie höher legt als die Innenschiene. Diese Überhöhung muß sich nach dem Halbmesser des Bogens und der Geschwindigkeit, mit der er durchfahren wird, richten, sie müßte also je nach der verschiedenen Geschwindigkeit der einzelnen Züge verschieden gewählt worden; das ist aber natürlich nicht möglich. Die Überhöhung muß nun innerhalb der Bögen recht gleichmäßig durchgeführt und unterhalten werden, weil jeder Wechsel in der Höhe zu Seitenstößen der Fahrzeuge führen muß. Auch muß die Überhöhung an den Bogenenden und dort, wo Krümmungen verschiedener Halbmesser zusammenstoßen, in möglichst langen Rampen auslaufen oder in die dem anderen Bogenhalbmesser entsprechende übergehen. Die genau gleichmäßige Erhaltung solcher Übergangsrampen und der Überhöhung selbst ist nun recht schwierig und daher sind Seitenstöße bei stark gekrümmten Bahnen kaum zu vermeiden. Besonders ist es bei zu geringem Abstande von Gegenkrümmungen oder dort, wo Brücken, Weichen und dergl. dicht an scharfe Bögen anschließen, oft nicht möglich, die richtige Überhöhung überhaupt oder an der gewünschten Stelle zu erreichen, und es bleibt dann nichts anderes übrig, als solche Stellen langsamer zu durchfahren. Wird das unterlassen, so sind heftige Stöße unvermeidlich, und leider sind schon öfter Speisen und Getränke, deren man sich im Speisewagen erfreuen wollte, das Opfer solcher Stöße geworden, sodaß sich auch der Unmut der Reisenden in einer dem angerichteten Schaden entsprechenden Weise Luft machte.

Es sei noch darauf hingewiesen, daß nach vielfachen Untersuchungen die beruhigende Tatsache als feststehend betrachtet werden kann, daß kleine Unregelmäßigkeiten in der Gleislage keine Gefahren für die Sicherheit in sich schließen. Solche Unregelmäßigkeiten können trotz regelmäßiger Überwachung zeitweise unbemerkt bleiben ~~können~~, weil das Gleis vermöge seiner Elastizität nach der Durchbiegung in seine frühere Lage zurückgeht und so den Eindruck eines guten Zustandes macht. Die Gefahrlosigkeit gilt insbesondere auch von Unregelmäßigkeiten in der Überhöhung der Außenschienen in Bögen. So unangenehm sich alle diese Unregelmäßigkeiten auch durch unruhigen Lauf der Fahrzeuge den Reisenden bemerkbar machen, sie werden dem Zuge doch nicht gefährlich.

Es möchte hier der Platz sein, darauf hinzuweisen, daß eine ausgiebige Fürsorge für gute Betriebsmittel und kräftige Gleise nicht nur im Interesse der Betriebssicherheit notwendig ist, sondern daß dadurch auch unsere Industrie und Waldwirtschaft bestens gefördert wird, da ja alle Lokomotiven und Wagen, die Schienen sowie die Eisen- und Holzschwellen — die sich beiläufig bemerkt nicht als feindliche Brüder, sondern als treue Geschwister in edelstem Wettstreite gegenüberstehen — im Inlande beschafft werden, bei den Holzschwellen allerdings nur soweit der deutsche Wald den Bedarf überhaupt zu decken vermag.

Die Beschaffungen an Materialien aller Art und an Betriebsmitteln haben aber im Jahre 1901 auf unseren Staatsbahnen einen Betrag von nicht weniger als rund 300 Millionen erfordert, wozu für Neu- und Ergänzungsbauten noch ein Betrag von über 174 Millionen hinzukommt.

Durch diese reiche Förderung des Nationalwohlstandes wird aber naturgemäß auch der Eisenbahnverkehr neu belebt. Namentlich in Preußen, wo sich reiche Kohlenlager und blühende Industrien im Westen und Osten der Monarchie finden, wo herrliche Wälder und eine hochentwickelte Landwirtschaft alle Provinzen zieren, und wo ein einheitlich geleitetes Eisenbahnnetz von 32000 km das ganze Land durchzieht, stehen der Nationalwohlstand und ein reger Eisenbahnverkehr in engster Wechselwirkung; beträgt doch der Jahresüberschuß der Staatsbahnen mehr als eine halbe Milliarde.

Die Unabhängigkeit der Eisenbahnen vom Auslande in ihren wichtigsten Bedarfsartikeln ist für die Eisenbahnen und das Land von der allergrößten Bedeutung, namentlich in Zeiten äußerer Bedrängnis, und in den reichen Aufträgen, die den heimischen Gewerben Jahr für Jahr von den Eisenbahnen werden, finden sie einen sicheren Rückhalt in dem nationalen Bestreben, auch auf dem Weltmarkt ihren Platz an der Sonne zu behaupten.

Wir nähern uns auf unserer Fahrt jetzt auf steil abfallendem Gleis einem Bahnhof, auf dem wir anhalten wollen, bemerken aber beim Austritt aus einem scharf gekrümmten Tunnel, daß die Einfahrt in den Bahnhof durch das auf Halt stehende Einfahrtsignal gesperrt ist. Da gilt es die Bremsen rechtzeitig und mit Geschick zu bedienen. So tritt uns der große Fortschritt deutlich vor Augen, der in der Einführung des Systems der durchgehenden Bremsen liegt, bei dem die sämtlichen Bremsen des ganzen Zuges von einer Stelle aus, z. B. vom Lokomotivführer, in Wirksamkeit gesetzt werden können. Diese durchgehenden Bremsen sind weiter durch Einrichtungen, durch die die Bremsen bei Zugtrennungen oder sonstigen Unterbrechungen der Bremsleitung, wie sie bei Unfällen vorkommen können, von selbst in Wirkung treten, zur selbsttätigen Bremse vervollkommnet. Hierdurch können also die verderblichen Folgen vieler Unfälle erheblich gemindert werden, auch hat man dadurch ein einfaches Mittel gegeben, den Zug von jeder Stelle im Zuge aus zum Halten zu bringen, also auch jedem Reisenden die Möglichkeit hierzu zu geben. Solche Einrichtungen sind in Deutschland allgemein eingeführt und sie sind für die Reisenden und für die Sicherheit des Zuges viel wertvoller, als die in anderen Staaten, wo den Reisenden die Möglichkeit, auf die durchgehende Bremse einzuwirken, vielfach noch nicht gegeben ist, mehrfach versuchten Verständigungsmittel zwischen den Reisenden und dem Lokomotivführer, die sich tatsächlich auf die Dauer nirgends als ausreichend zuverlässig erwiesen haben.

Wir müssen also vor dem Bahnhofsabschlußsignal, das uns mit seinem wagerechten Flügel ein unbedingtes Halt gebietet, halten. Da haben wir denn gleich Muße, uns mit den Signalen vertraut zu machen. Da bei Tage Formsignale und besonders Flügelsignale besser als alle anderen Arten zu erkennen sind, werden in Deutschland für die Hauptsignale, die dem Zuge das unbedingte Fahrverbot oder die Fahrerlaubnis aussprechen, bei Tage allgemein Flügelsignale verwendet, und zwar bedeutet die wagerechte Lage des Flügels „Halt", während der um einen Winkel von 45° nach oben erhobene Flügel „freie Fahrt" erlaubt. Da aber Formsignale bei Nacht im allgemeinen versagen, wendet man hier farbige Lichtsignale an, und zwar werden im Bereich des deutschen Signalordnung die zwei einzigen bei Nacht deutlich und auf große Entfernungen erkennbaren Farben rot für Halt und grün für Fahrt benutzt. Die Haltstellung wird immer nur durch einen Flügel oder ein Licht gekennzeichnet, diese genügen auch für die Fahrerlaubnis, wenn überhaupt nur ein Fahrweg zu kennzeichnen ist; es ist aber oft dringend erwünscht, dem Zug schon von weitem anzuzeigen, welcher unter mehreren Fahrwegen für ihn freigegeben ist, und dies geschieht, indem man eine Mehrzahl von Flügeln oder Lichtern einstellt, und zwar geht man hier in Deutschland bis zur Dreizahl.

Damit der Lokomotivführer auch bei undurchsichtiger Luft in der Lage ist, vor einem auf Halt stehenden Hauptsignal rechtzeitig zu halten, bringt man auf Bremslänge vor den Hauptsignalen von diesen abhängige Klappscheiben als Vorsignale an, aus denen die Stellung des Hauptsignals zu erkennen ist; der Haltstellung des Hauptsignals entspricht die dem ankommenden Zug entgegenstehende volle Scheibe, bei der Fahrtstellung ist die Scheibe dagegen umgeklappt, also nicht sichtbar.

Diese Vorsignale haben also bei Haltstellung des Hauptsignals nicht die Bedeutung des Fahrverbotes, sondern nur die der Vormeldung über die Stellung des Hauptsignals. Es genügt also, wenn die Stellung des Vorsignals beim Vorbeifahren erkannt wird, und das ist auch bei dichtem Nebel usw. möglich. Die zahlreichen Vorschläge, die bezwecken, dem Lokomotivführer die Stellung der Signale auch durch ein Zeichen auf der Lokomotive selbst anzuzeigen, sind bisher alle daran gescheitert, daß es noch nicht gelungen ist, eine Einrichtung herzustellen, die bei der notwendigen Einfachheit dem Lokomotivführer im Falle des Versagens der Einrichtung das Gefahrsignal gibt. Alle unsere Sicherheitseinrichtungen beruhen aber auf dem Grundsatz, daß bei jeder Störung der Einrichtung, bei jedem Versager die Gefahrmeldung erfolgt, und von diesem Grundsatz darf unter keinen Umständen abgewichen werden. Alle Einrichtungen, die diesem Grundsatz nicht gerecht werden, würden für die Betriebssicherheit also schädlich, aber nicht nützlich sein, besonders wenn sie, wie solche Zeichen auf den Lokomotiven, die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers auf die Strecken- und Bahnhofssignale abzuschwächen geeignet sind.

Nachdem wir in den Bahnhof eingelassen sind, wird uns die unangenehme Meldung, daß sich unserer Weiterfahrt ein neues Hindernis entgegenstellt, weil auf die Strecke, auf welche wir hier übergehen wollen, soeben erst ein anderer Zug ausgefahren und noch nicht von der nächsten Blockstelle zurückgemeldet ist. Und da in Deutschland für die Zugfolge der Grundsatz des Raumabstandes, das unbedingte Blocksystem gilt, müssen wir warten. Bei der Raumfolge darf in einem bestimmten, durch Blockstellen begrenzten Streckenabschnitt, einer Blockstrecke, sich immer nur ein Zug gleicher Richtung befinden. Bei der Zeitfolge dagegen, die früher allgemein üblich war und vielfach auch jetzt noch auf Bahnen außerhalb Deutschlands, der Schweiz und Englands gilt, sind Bestimmungen über den kürzesten Zeitabstand getroffen, in dem sich die Züge folgen dürfen. Wenn dieser Zeitabstand nun auch je nach der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit des vorfahrenden und nachfahrenden Zuges verschieden lang bemessen wird, so liegt in dem System doch insofern eine große Gefahr, als leicht Abweichungen von der im Fahrplan vorgesehenen Geschwindigkeit und sonstige Unregelmäßigkeiten in der Fahrt vorkommen können. Auch die Eisenbahnen anderer Länder folgen daher mehr und mehr in der Einführung des unbedingten Blocksystems, z. Z. wird dieses z. B. in Österreich durchgeführt.

Die Raumfolge wurde ursprünglich allgemein einfach durch telegraphische Meldung mit dem Morseschreiber gesichert, ein Verfahren, das bei aufmerksamer Bedienung allen Anforderungen genügt und daher bei einfachen Verhältnissen auch jetzt noch in Gebrauch ist. Da dabei jedoch eine mechanische Abhängigkeit der Signalbedienung von der Rückmeldung des Zuges nicht vorhanden ist, kann eine Blockstelle, allerdings nur bei grober Pflichtversäumnis des Blockwärters, einem Zug durch Fahrsignal die Erlaubnis zur Einfahrt in die nächste Blockstrecke geben, bevor diese von der vorliegenden Blockstelle tatsächlich freigemeldet worden ist. Dem wird durch Herstellung dieser Abhängigkeit in der sogen. Streckenblockung vorgebeugt. Es ist das unbestreitbare und unvergängliche Verdienst von Siemens & Halske, der Streckenblockung eine Gestaltung gegeben und diese nach und nach derart vervollkommnet zu haben, daß die Raumfolge jetzt in einer Weise gesichert wird, daß Zusammenstöße von Zügen gleicher Richtung ohne die strafwürdigste Pflichtversäumnis ausgeschlossen erscheinen.

Bei den ersten derartigen Einrichtungen, die von Siemens & Halske in den 70er Jahren eingeführt wurden, fand folgendes Verfahren statt: Ist ein Zug an einer Blockstelle mit Fahrerlaubnis vorbeigefahren, so legt der Blockwärter sein Signal auf Halt und gibt die rückliegende Blockstrecke durch Bedienung seines Blockwerkes frei, wodurch er gleichzeitig sein Signal blockt. Dieses Signal kann nun nur von der vorliegenden Blockstelle entblockt werden, nachdem der dortige Blockwärter vorher sein eigenes Signal erst einmal auf Fahrt und wieder auf Halt gestellt hat. So geht die Abhängigkeit weiter von Blockstelle zu Blockstelle. Wenn der Blockwärter in grober Pflichtwidrigkeit willkürlich von der richtigen Reihenfolge in der Blockbedienung abweicht, wird aber diese Abhängigkeit gestört. Da sich außerdem bei sehr dichtem Zugverkehr das Bedürfnis nach einer Einrichtung ergab, durch welche es der Blockstelle unmöglich gemacht ist, die Blockbedienung vorzunehmen, ohne daß ein Zug tatsächlich vorbeigefahren ist, so hat man die ältere Form der Streckenblockung noch im Sinne dieser beiden Gesichtspunkte verbessert, namentlich auch durch eine Mitwirkung des Zuges. Nachdem die vervollkommnete Form sich in längerer in und bei Berlin vorgenommener Erprobung bestens bewährt hat, ist deren allgemeine Einführung auf den Hauptlinien der preußischen Staatsbahnen angeordnet worden.*)

Diese vervollkommnete Streckenblockung ist übrigens trotz der Mitwirkung des Zuges keine ganz selbsttätige, sondern bei der Bedienung der Blockwerke und Signale wirken die Wärter mit. Es wird nun vielfach empfohlen, auch die Bedienung der Blockwerke und die Stellung der Signale auf Halt und Fahrt nur durch den Zug selbst bewirken zu lassen, aber gegen ein solches Verfahren liegen die ernstesten Bedenken vor und das von uns gewählte System ist der in Amerika vielfach üblichen vollständig selbsttätigen Blockung in Hinsicht auf die Betriebssicherheit zweifellos bei weitem überlegen. Denn da keine menschliche Einrichtung frei von Mängeln ist, muß man auch bei der selbsttätigen Blockung mit der Möglichkeit von Störungen rechnen. Wenn solche aber eintreten, wenn auch nur ein Signal infolge einer Störung der Einwirkung des Zuges nicht folgt und auf Halt stehen bleibt, so muß bei dem Fehlen von Blockwärtern eine vollständige Lahmlegung des Betriebs eintreten, es müssen alle Züge einer Strecke zum Stillstand kommen, es sei denn, daß man dem Lokomotivführer die allgemeine Befugnis erteilt, an einem auf Halt stehenden Blocksignal vorsichtig weiterzufahren, wenn er vor sich auf der Strecke kein Fahrhindernis bemerkt. Tatsächlich ist diese Befugnis auf den nordamerikanischen Bahnen mit selbsttätiger Streckenblockung den Lokomotivführern auch erteilt. Nun kommt nach Angabe des Nordamerikaners Carter, eines überzeugten Anhängers der selbsttätigen Blockung, in Amerika bei den Strecken mit selbsttätiger Blockung auf jeden 24. Zug eine Blockstörung und auf etwa 1 000 000 Blockbedienungen eine Störung, die eine Betriebsgefahr herbeiführen kann. Auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen kommen aber unter Anrechnung aller z. T. sehr schwach befahrenen Nebenbahnen auf jedes Kilometer Bahn durchschnittlich täglich etwa 30 Züge und es sind täglich viele Millionen Blockbedienungen auszuführen. Durch die dem Lokomotivführer notgedrungen eingeräumte Befugnis, trotz des Haltsignals weiterzufahren, würde also nicht nur der ganze Grundsatz der unbedingten Blockung, des unbedingten Raumabstandes, über den Haufen geworfen, sondern auch der Unsicherheit Tür und Tor geöffnet. Sind dagegen die Blockstellen von Wärtern besetzt, so können sich diese bei Blockstörungen untereinander durch Fernschreiber und Fernsprecher verständigen und die Zugfolge durch besondere Befehle regeln, unter vollster Aufrechterhaltung der Raumfolge.

Doch endlich können wir unsere Reise fortsetzen und wollen sie auf einem großen Bahnhof beschließen, dessen

*) Diese vervollkommnete — sogen. vierfeldrige — Form, über die in Nr 1 d. Ztg näher berichtet ist, wurde an der Hand eines Modells eingehend erläutert.

schwierige, verwickelte Verhältnisse uns einen Einblick in die Bedingungen für die Gestaltung eines Bahnhofes und die Sicherung der hier auszuführenden Fahrten tun lassen.

Die Bahnhöfe, mit ihren zahlreichen Gleisen und Weichen, sind die Grundlage jeder geregelten Betriebsführung, denn wenn hier die Züge nicht rechtzeitig und sicher zusammengestellt und abgefertigt werden können, so gerät der ganze Betrieb in Unordnung, mögen sonst alle Verhältnisse noch so gut geregelt sein. Für eine gute Gestaltung der Bahnhöfe zu sorgen, gehört daher zu den ersten, aber auch zu den schwierigsten Aufgaben der Eisenbahnverwaltung, und namentlich muß sie sich allezeit Rechnung darüber ablegen, ob und in welcher Weise die vorhandenen Anlagen etwa mit den fortschreitenden Verhältnissen verbessert und erweitert werden müssen.

Die zahlreichen Gleise eines großen Bahnhofes bilden scheinbar ein großes Gewirre, aber durch die getroffenen Einrichtungen wird Ordnung in dieses Gewirre gebracht, nur ein Wille, der des verantwortlichen Stationsbeamten, regelt alle Bewegungen auf dem Bahnhofe. Dabei müssen alle Anlagen so gestaltet sein, daß die Abfertigung der Züge mit dem geringsten Aufwand an Zeit und Kraft möglich ist, auch muß jede gegenseitige Gefährdung vermieden werden. Dies wird am sichersten durch Aufstellung ganz bestimmter Fahrordnungen erreicht, für deren Einhaltung die betriebführenden Beamten erforderlich sind.

Für die Sicherung der Zugfahrten auf den Bahnhöfen gilt als oberster Grundsatz, daß kein Fahrsignal ohne ausdrückliche Zustimmung des dienstleitenden Stationsbeamten gegeben werden darf, aber da auch der Stationsbeamte Irrungen unterworfen sein kann, müssen die Einrichtungen so getroffen sein, daß die Ausführung widersprechender Befehle, durch die irgend eine Gefährdung entstehen könnte, unmöglich ist. Namentlich muß Vorsorge getroffen sein, daß ein Fahrsignal nicht eher gegeben werden kann, bevor nicht die vom Zuge zu durchfahrende Fahrstraße vollkommen frei und mit allen ihren Weichen richtig eingestellt ist, auch muß sie durch die Stellung benachbarter Weichen — sogen. Schutzweichen — gegen Flanken- und Gegenfahrten gesichert sein. Endlich muß diese Fahrstraße so lange unveränderbar bleiben und der Einwirkung der Weichensteller entzogen sein, als das Fahrsignal für die Fahrstraße steht.*)

Alle Schwierigkeiten, die sich der Durchführung eines geregelten und sicheren Betriebes entgegenstellen, wachsen mit der Zugzahl, die über ein Gleis zu befördern ist, ganz erheblich und zwar in wesentlich stärkerem Verhältnis als die Zugzahl selbst. Ganz besonders erschwerend wirkt dabei der Umstand ein, daß in der Regel die verschiedenen Zuggattungen mit verschiedener Geschwindigkeit gefahren werden müssen und daß auch in der Zahl der Anhaltestellen bei den einzelnen Zügen weitgehende Unterschiede vorkommen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit zahlreicher Überholungen langsamfahrender durch schnellerfahrende Züge, und alle diese Schwierigkeiten wachsen namentlich mit der Dichtigkeit des Güterverkehrs. Wenn man nun berücksichtigt, daß im Durchschnitt täglich über 35 000 000 Wagenachskilometer und annähernd 1 000 000 Zugkm auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen zu leisten sind, daß auf einzelnen Strecken in jeder Fahrrichtung täglich bis gegen hundert Züge von verschiedener Geschwindigkeit befördert werden müssen — sodaß also Überholungen unvermeidlich sind —, ja daß diese Zahl in einigen Ausnahmefällen bis auf 180 steigt, so lassen sich die Schwierigkeiten ermessen, die von den Betriebstechnikern und den sonstigen Betriebsbeamten in einer sachgemäßen Fahrplangestaltung und der regelmäßigen Durchführung der Fahrten überwunden werden müssen.

*) Die Art und Weise, wie diese Forderungen durch die Stellwerksanlagen tatsächlich erfüllt werden, wurden an Modellen eines mechanischen und eines elektrischen Stellwerks eingehend dargelegt.

Es ist daher vielfach dringend notwendig, für die Bewältigung des Massengüterverkehrs besondere dritte und vierte Gleise herzustellen, und es könnte eine weitere Vervollständigung unserer Wasserstraßen auch vom Eisenbahnstandpunkt aus nur freudig begrüßt werden, würde sie doch vielen schon zu stark belasteten Strecken eine willkommene Entlastung bringen und eine für die gesamte Nationalwirtschaft heilsame Verkehrsteilung fördern.

Die Anwendung so hoher Geschwindigkeiten, wie sie bei einem hochentwickelten Eisenbahnverkehr für gewisse Personenzüge unabweisbar sind, steht namentlich dort, wo zugleich viele langsam fahrende Züge auf denselben Gleisen verkehren, auch insofern der Sicherheit entgegen, als alle Gefahren, die aus irgend welchen Schwächen und Schäden der Einrichtungen und ihrer Handhabung entspringen, mit der Geschwindigkeit erheblich wachsen. So liegen gewissermaßen in der großartigen Entwicklung des Eisenbahnwesens auch seine inneren Feinde, und es ist eine der vornehmsten Aufgaben einer guten Verwaltung, hier ausgleichend und regelnd zu wirken.

Wenn es bisher trotz aller dieser Schwierigkeiten gelungen ist, die Sicherheit der preußischen und deutschen Bahnen auf einer von keinem anderen Bahnnetz erreichten Höhe zu erhalten, und wenn namentlich eine stetige Zunahme der Sicherheit trotz des außerordentlich wachsenden Verkehrs statistisch erwiesen ist, so dürfte darin ein untrüglicher Belag dafür zu erkennen sein, daß die deutsche Eisenbahntechnik, insbesondere die der Sicherheit dienenden Einrichtungen, auf der Höhe der Zeit stehen. Aber auch mit den vollkommensten Einrichtungen werden leider Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betriebe, ja auch Unfälle niemals ganz zu vermeiden sein, weil, ganz abgesehen von Naturereignissen, die auf den Betrieb einwirken können, jedes Menschenwerk Stückwerk ist und wir zur Durchführung des Betriebes des Menschen mit seinen Schwächen niemals entbehren können. Ein Stationsbeamter, der einen Zug in ein schon besetztes Gleis einläßt, ein Lokomotivführer, der die Signale nicht beachtet, sie können unberechenbares Unheil heraufbeschwören. Daher ist die Erziehung der Beamten zu treuester, opferwilligster Pflichterfüllung von allergrößter Bedeutung. Aber die auf unseren Bahnen tatsächlich erreichte Sicherheit ist auch dafür ein Beweis, daß die 365 000 Beamte und Arbeiter, die täglich im Betriebe der preußisch-hessischen Staatsbahnen tätig sind und hier einem Willen folgen, sich ihrer hohen Pflichten voll bewußt sind, ihre beste Kraft für deren Erfüllung einsetzen und daß die unendliche Mühe und Arbeit, die hierbei und besonders auch in der Erziehung, Ausbildung und Leitung eines so großen Heeres zu leisten ist, dem Vaterlande zum Segen gereicht. Kaum auf einem anderen Gebiete zeigt sich übrigens eine so rasch fortschreitende Entwicklung in der Vervollkommnung aller Einrichtungen, wie auf dem des Eisenbahnwesens, und wenn irgendwo, so bedeutet hier Stillstand Rückschritt. Niemals kann und darf daher die Eisenbahnverwaltung sich durch die erreichte Sicherheit dazu verleiten lassen, einer stetigen Weiterbildung und Verbesserung aller für einen guten und sicheren Betrieb erforderlichen Anlagen und der Aufwendung der dazu erforderlichen Mittel zu entsagen.

So soll es allezeit bleiben, immerdar sollen unsere Staatsbahnen ihre führende Stelle auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens, in Sonderheit auf dem der Betriebssicherheit behaupten!

Zur Frage der besseren Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkästen der Lokomotiven.

Der sachliche und schätzenswerte Beitrag zu obiger Frage in Nr 87 Jahrg. 1902 d. Ztg. veranlaßt mich noch zu folgenden Mitteilungen.

Die über diesen Gegenstand gebrachten Artikel haben gezeigt, daß an verschiedenen Orten Versuche angestellt wurden, die Feuerungsrückstände aus den Lokomotiven wirtschaftlich zu verwerten. Dahingestellt bleibt, ob auch bei allen sonst noch in der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung angestellten Versuchen ähnliche Erfolge und Ersparnisse erzielt worden sind, wie die mitgeteilten. Umsomehr steht dies dahin, als über die gemachten Erfahrungen ein allgemeiner Meinungsaustausch bei den Eisenbahnverwaltungen nicht stattgefunden hat. Überhaupt nicht versucht zu sein scheint bisher die Bereitung von Kraftgas aus Rauchkammerlösche, obwohl sie schon vorgeschlagen ist.

Wie die Überschrift besagt, sind zwei Sorten Feuerungsrückstände zu unterscheiden: die Rauchkammerlösche und die Aschkastenrückstände. Beide werden meist neben den Lokomotivreinigungsgruben und vor den Lokomotivschuppen ungesondert aufgehäuft.

Auch bei der besten Absicht, diese Rückstände im eigenen Betriebe weiter zu verwenden, muß man sich dieser lästigen Anhäufungen doch oft entledigen, indem man sie abfahren läßt. Eine Aussonderung der noch brauchbaren Kohlen- und Koksteile ist dabei aus mancherlei Gründen oft nicht durchführbar. Die Rückstände werden möglichst vorteilhaft verkauft oder als Füllmaterial verwendet. In den Bezirken Danzig und Königsberg werden seit einigen Jahren regelmäßig größere Mengen Rauchkammerlösche, die im eigenen Betriebe nicht Verwendung finden, an einen Unternehmer zum Preise von 0,80 bis 0,90 ℳ. für das Kubikmeter verkauft. Kohlenschlacken werden für Bauzwecke an Unternehmer zum Preise von 1 ℳ. für das Kubikmeter abgegeben.

Wenn der Herr Verfasser des Artikels in Nr 87 d. Ztg. ebenfalls die Ansicht vertritt, daß die Eisenbahnverwaltung am vorteilhaftesten die Rückstände im eigenen Betriebe selbst wieder verwende, so macht er doch kein Hehl daraus, daß dies nur unter besonderen Umständen zu ermöglichen sei, wenn man die Feuerungsanlagen der Dampfkessel und Öfen ungeändert lassen wolle. Für Steinkohlen eingerichtete Feuerungen eignen sich eben nicht für die Rückstände, wie denn jedes Heizmaterial besondere Einrichtungen fordert. Die Verwertung der Feuerungsrückstände, insbesondere der Rauchkammerlösche, ist insbesondere dadurch bei vorhandenen Anlagen erschwert, daß

1. die Schornsteine oder Röhren, letztere namentlich bei Öfen, zu niedrig und eng sind;
2. bei den Dampfkesselanlagen die Rostfläche zu gering ist oder nicht im passenden Verhältnis zur Heizfläche steht;
3. der Angelegenheit ungenügendes Interesse entgegengebracht wird, namentlich von seiten der Heizer — Steinkohlen brennen in den vorhandenen Öfen eben besser als die Rückstände.

Soll das geringwertigere Material der Rückstände noch nutzbringend verwendet werden, so ist Sparsamkeit nach allen Richtungen geboten. Es verträgt keine großen Arbeitslöhne, der Vermischung mit Kleinkohle kann nur dann zugestimmt werden, wenn letztere unter günstigen Umständen zu beschaffen ist. Die Rauchkammerlösche zu brikettieren, kann nicht empfohlen werden, wenn die Möglichkeit vorliegt, vorhandene Feuerungsanlagen für die Verwendung der Lösche umzubauen.

Die Lösche verbrennt gut in Kachelöfen, deren Schornsteine den entsprechenden Zug besitzen. Ist dieser unzureichend, so sind alle Versuche, damit zu heizen, erfolglos, wenn auch in solchen Öfen minderwertige Braunkohlenbriketts noch gut heizen. Kesselfeuerungen oder eiserne Öfen sind in bezug auf die Beschaffenheit des Brennmaterials noch empfindlicher. In bezug auf die Durchbildung besonderer Feuerungen für die hier in Frage stehenden Rückstände ist bisher noch wenig geschehen. Die bei der elektrischen Anlage zu Northeim im Casseler Bezirk und mit der Unterwindfeuerung (Patent Kudlicz) auf den Wasserstationen der ungarischen Staatsbahnen gemachten guten Erfahrungen bestärken mich in der Annahme, daß auch bei den in den preußisch-hessischen Eisenbahnbetrieben zahlreich vorhandenen stehenden Kesseln mit Feuerröhren oder Quersiedern und liegenden sogenannten Lokomotivbildkesseln noch ein großes Feld für die nutzbringende Verwertung der Rückstände vorliegt.

Ein in Insterburg angestellter Versuch an einem stehenden Quersiederkessel von 10 qm Heizfläche und 6 Atm. Überdruck, der zum Betrieb der dortigen Fettgasanstalt dient und mit Unterwindfeuerung versuchsweise ausgerüstet wurde, hat den in Nr 87 Jahrg. 1902 d. Ztg. ausgewiesenen Heizwert der Rauchkammerlösche bestätigt. Der Heizwert der Lösche zu dem der oberschlesischen Steinkohle ergab sich bei dem Versuch wie 1 zu 2,5 bis 2,7. Der Gasanstaltsarbeiter konnte neben seinen sonstigen Obliegenheiten ohne Schwierigkeit auch noch den Kessel bedienen. Eine besondere Arbeitskraft wurde nicht erforderlich. Derselbe Fall würde eintreten, wenn die vorhandenen Wasserstationskessel, namentlich auf den Lokomotivwechselstationen, für die Verwendung der Lösche eingerichtet würden, denn die zu einer $2\frac{1}{2}$—3 fachen Mehrbeschickung der Feuerung notwendige Zeit würde bei sonst zweckmäßiger Anlage dem Maschinenwärter in den allermeisten Fällen unbedenklich zu Gebote stehen.

Ein in Nr 87 Jahrg. 1902 d. Ztg. gar nicht erwähnter Vorteil wurde von mir darin gefunden, daß die Kohlenreste aus den Lokomotivfeuerungen in zweckentsprechend hergerichteten Anlagen, seien es Kesselfeuerungen oder Heizöfen, außerordentlich rauchfrei verbrannt werden können. Dieser Umstand scheint mir eingehendster Berücksichtigung wert zu sein, denn auch im Eisenbahnbetriebe gibt es an vielen Orten außer den rauchenden Lokomotivschornsteinen noch Schornsteine stehender Dampfkessel, die zur Rauchplage ihr Teil beitragen.

Bei dem Dampfkessel der Insterburger Fettgasanstalt hatte der Magistrat der Eisenbahnverwaltung möglichst rauchfreie Verbrennung vorgeschrieben. Der auf dem Kessel befindliche Blechschornstein wurde zu diesem Zwecke erhöht, ohne daß jedoch bei Feuerung mit Steinkohlen eine wesentliche Rauchverminderung erzielt worden wäre. Nachdem jetzt der Dampfkessel behufs Verwendung von Lösche mit einer Unterwindfeuerung eingerichtet und die Rostfläche etwas verändert worden ist, erfolgt die Verbrennung ohne bemerkenswerte Rauchentwicklung. Bei der Änderung der Rostfläche ist die polizeiliche Bestimmung des § 2 der Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers über die Anlegung von Dampfkesseln vom 5. August 1890 vollständig gewahrt worden, wonach die vom Wasser bespülte Kesselfläche, die vom Feuer vor Erreichung der vom Dampf bespülten Kesselfläche bestrichen wird, bei künstlichem Luftzuge mindestens 40 mal so groß sein soll, wie die Fläche des Feuerrohrs. Die Änderung des Kessels hat rund 150 ℳ. gekostet und sich in Monatsfrist durch Ersparung von Feuerungsmaterial bezahlt gemacht.

Es liegt mir fern, den bei allgemeiner Verwendung des Verfahrens zu erzielenden Reingewinn zahlenmäßig feststellen zu wollen, ebenso wie es mir fern gelegen hat, in Nr 47 Jahrg. 1902 d. Ztg. eine genaue zahlenmäßige Berechnung der im Bezirke der preußisch-hessischen Gemeinschaft etwa zu gewinnenden Feuerungsrückstände zu geben. Ich habe nur darauf hinweisen wollen, daß der zu erzielende Gewinn bei planmäßiger Verwertung der Rückstände im Haushalte der Eisenbahnen nicht unbedeutend ist; namentlich ist auch die dadurch herbeizuführende Kohlenersparnis nicht zu unterschätzen. Ich nehme auch Bezug auf die in Nr 57 Jahrg. 1902 d. Ztg. von anderer Seite gemachten Mitteilungen. Der Herr Verfasser des Artikels in Nr 87 Jahrg. 1902 d. Ztg. hat übrigens m. E. mit seinen Ausführungen nicht überzeugend dargetan, daß die durch passende Verwendung der Rückstände zu erzielende Ersparnis nicht doch den Wert von 3 000 000 ℳ. im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung erreichen kann.

Schließlich bemerke ich, daß ich, wie der Herr Verfasser obigen Artikels ganz richtig annimmt, unter Kohlengrus die Mischung von Rauchkammerlösche mit den ausgesiebten Aschkastenrückständen, wie sich solche vor den Lokomotivschuppen anzusammeln pflegen, verstanden habe. Diese Bezeichnung für die Rückstände ist hier durchaus üblich. Das Gewicht eines Kubikmeters Kohlengrus ist von mir im Mittel zu 550 kg festgestellt worden. Das Gewicht der Rauchkammerlösche aber habe ich im Gegensatz zu der Angabe des Herrn Verfassers meist unter 400 kg auf das Kubikmeter gefunden, weil hier nur oberschlesische Steinkohle, welche leichter als Ruhr- und Saarkohle ist, im Lokomotivbetrieb verwendet wird.

Elbel, Kgl. Eisenbahn-Bauinspektor,
Vorsteher der Maschineninspektion Insterburg.

Die Beratung des Etats des Reichseisenbahnamts

fand am 3. d. M. im deutschen Reichstage statt. Zunächst brachte der Abg. Pachnicke (freis. Vereinig.) die bekannten Wünsche auf Herabsetzung und Vereinfachung der Tarife vor: man müsse billiger fahren. Er unterzog dann die vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhause entwickelten sozialpolitischen Anschauungen einer abfälligen Kritik. Redner erörtert dann den Gedanken einer Reichseisenbahngemeinschaft. Preußen, dem mit Unrecht Eroberungsgelüste nachgesagt würden, habe keinen Anlaß, darauf zu drängen. Solange es bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft bleibe, habe das Reichseisenbahnamt die Pflicht, die ihm durch die Verfassung übertragenen Pflichten zu erfüllen. Der Reichskanzler solle aber nicht hemmend eingreifen, sondern darauf hinarbeiten, die Absichten der Reichsgesetzgeber zur Erfüllung zu bringen, nämlich in bezug auf eine Gleichmäßigkeit wie auf eine Herabsetzung der Tarife.

Der nationalliberale Abg. Hasse brachte einige Verkehrsbeschwerden vor. Wer über Leipzig südlich reise, finde, daß der Verkehr von Berlin nach Leipzig nicht dem Bedürfnis entspricht. Leipzig habe zahlreiche Eingaben gemacht, um bessere Schnellzugverbindungen zwischen Leipzig und Berlin zu erlangen. Halle sei in bezug auf den Nord- und Süd-Verkehr viel besser gestellt als Leipzig. Mit Recht werde geklagt, daß Leipzig und Berlin nur ungenügend durch tägliche Schnellzüge verbunden sind, daß die Fahrgeschwindigkeit viel geringer sei als die zwischen Berlin-Hamburg und Berlin-Magdeburg. Es wäre erwünscht, Vormittags und Nachmittags einen weiteren Schnellzug einzulegen, sodaß man noch im Laufe des Tages seine Geschäfte abwickeln könne. Jeder Schnellzug nach Bitterfeld müßte nach Leipzig, der drittbedeutendsten Stadt, weitergeführt werden. Ferner müßten alle Schnellzüge die dritte Klasse führen. Präsident des Reichseisenbahnamts Dr Schulz erwiderte, er könne das Bedürfnis bezüglich neuer Schnellzüge zwischen Berlin und Leipzig nicht übersehen. Ein Einschreiten des Reichseisenbahnamts auf Grund der Verfassung sei hier ausgeschlossen, aber er sei bereit, im Bedürfnisfalle sich mit dem preußischen Minister ins Benehmen zu setzen. Mit der Einführung direkter Kurswagen gehe man schon jetzt in Deutschland sehr weit. Zu der Frage der Eisenbahngemeinschaft Stellung zu nehmen, habe das Reichseisenbahnamt bisher noch keine Veranlassung gehabt. Die Frage sei im Laufe und es sei das Beste, wenn man sie der ruhigen Entwicklung überläßt. Sie wird nicht schnell sein, aber hoffentlich zu einem gedeihlichen Ziele führen. Zur Frage der Untersuchung der Arbeitsverhältnisse habe sich Minister Budde eingehend geäußert. Um das Verhältnis der Eisenbahnverwaltungen zu ihren Beamten und Arbeitern sich zu kümmern, sei das Reichseisenbahnamt nicht befugt. Seine Befugnisse beziehen sich lediglich auf die Interessen der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs. Es habe aber Wert darauf zu legen, daß bei den Eisenbahnverwaltungen zwar eine wohlwollende aber strenge Disziplin herrsche. Nur dann könne man den Anforderungen in bezug auf den allgemeinen Verkehr, ganz besonders aber den Interessen der Landesverteidigung gerecht werden, und er könne es deshalb nur begrüßen, wenn in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung eine kräftige Disziplin herrsche.

Mit diesen Ausführungen erklärte sich der Abg. v. Kardorff (Reichsp.) einverstanden, er trat aber den Pachnickeschen Tarifermäßigungswünschen lebhaft entgegen, hielt es sogar für wünschenswert, daß sich die verbündeten Regierungen zu einer Reichsstempelabgabe für Fahrkarten zu 10, 5 und 1 $\mathcal{S}$ für die drei Klassen entschließen könnten; das würde 25 Millionen bringen, und der Beitrag des Auslandes zu dieser Einnahme würde sehr stark sein. „Was haben die ländlichen Provinzen von den Annehmlichkeiten, die den Großstädtern zugewiesen werden? Hier sollte man sich etwas mäßigen, denn die Allgemeinheit muß auch für diese Bevorzugung aufkommen."

Der Abg. Müller-Meiningen (frs. Volksp.) meinte, ein solches Steuerprojekt fehle noch gerade. „Herr v. Kardorff ist ein Gemütsmensch; sowie es sich um die Gütertarife handelt, will er eine Herabsetzung haben! Aber für eine Ermäßigung der Personentarife ist er nicht zu haben; er möge einmal nach Süddeutschland gehen, da möchte er von den Bauern böse Dinge mit seiner neuen Verkehrssteuer hören. Da sehen wir schon wieder den agrarischen Pferdefuß des Herrn v. Kardorff! Obwohl über die preußische Eisenbahnpolitik bei diesem Etat verhandelt wird, hat es der preußische Eisenbahnminister vorgezogen, hier nicht zu erscheinen, es wäre das doch aber seine Pflicht gegenüber den kleineren Staaten gewesen. Die reaktionäre Eisenbahnpolitik Sachsens mit seiner Tariferhöhung wird hoffentlich nicht von anderen deutschen Staaten nachgeahmt werden. Der Amtsantritt des preußischen Eisenbahnministers gibt Gelegenheit zur Betrachtung des Verhaltens der preußischen Eisenbahnverwaltung gegenüber den kleineren deutschen Staaten. Man hofft in Thüringen, daß der Minister den Beschwerden, welche er inhaltlich kennt, auch zur Abhilfe verhelfen wird. Die thüringische Bevölkerung hat von der Hebung der Verkehrsverhältnisse durch die von Preußen ausgeführten Eisenbahnbauten den geringsten Vorteil. Namentlich im Meininger Oberland sind die Verhältnisse der Bevölkerung ganz elende; dort müssen Bahnen gebaut werden, und die sind dort billig zu bauen, dann wird ein gewerbliches Leben dort zu erzeugen sein, und man kann der Phosphorzündwaren-Industrie ruhig den Abschied geben. Die Bahn von Meiningen nach Fulda, eine Linie, die auch strategisch eine hohe Bedeutung hat, wird seit 30 Jahren vergeblich angestrebt." Redner bringt außerdem eine Anzahl kleinerer Wünsche der beteiligten thüringischen Industrien um größere Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse seitens der Eisenbahnverwaltung vor. Er bemängelt das Fehlen von Nachtverbindungen von Grimmenthal nach Bayern. Die Aufrechterhaltung der Sonntagsfahrkarten sei eine wahre Mittelstandsfrage; an ihr hätte namentlich der Landwirt das größte Interesse. Die wirtschaftlichen Interessenverbände sollten bei den Festsetzungen und Abänderungen der Fahrpläne mehr herangezogen werden; die kaufmännische Welt hätte keine genügende Vertretung im Landeseisenbahnrat. In den Staatsverträgen sei die Berücksichtigung der Verkehrsinteressen der thüringischen Staaten garantiert; daraus folge auch die Notwendigkeit der Vertretung im preußischen Landeseisenbahnamt.

Präsident Dr Schulz beschränkte sich auf die Bemerkung, daß die Wünsche des Vorredners in erster Linie an die Adresse des preußischen Eisenbahnministers gingen. Die Zugverbindungen auf der Werrabahn hätten sich seit der Übernahme auf die preußische Verwaltung nicht unwesentlich verbessert. Der preußische Eisenbahnminister habe gar keine Veranlassung, nachdem in der vorigen Woche sein Etat im Abgeordnetenhause verhandelt sei, hier bei der Beratung des Etats des Reichseisenbahnamts zugegen zu sein.

Der sozialdemokratische Abg. Stolle erging sich in zahlreichen Anklagen gegen die preußische Eisenbahnverwaltung. Die Zahl der Unfälle bei der preußischen Eisenbahnverwaltung sei verhältnismäßig größer als in den anderen Ländern, namentlich in Sachsen und in Baden. Im Eisenbahndirektionsbezirk Berlin seien in einem Jahre 2000 Eisenbahnarbeiter zu Krüppeln gemacht worden. Die Betriebssicherheit könne nur gewährleistet werden durch arbeitsfreudige Arbeiter. Der preußische Eisenbahnminister habe aber im Abgeordnetenhause den Arbeitern das Koalitionsrecht abgesprochen und sich in Gegensatz zu der Gewerbeordnung gesetzt; oder solle etwa zweierlei Recht für die Arbeiter und die Eisenbahnarbeiter gelten? Auch in seiner Dienstvorschrift habe der Minister gegen die Sozialdemokratie, gegen die „ordnungsfeindliche Partei" einen Feldzug eröffnet. Die Arbeiter sollen sich nicht einmal über ihre Angelegenheiten besprechen dürfen zur Erlangung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen. Wie stimme das zur Gewerbeordnung? Was hat denn der Hamburger Eisenbahnerverband verbrochen, daß ihn der Minister auf die Proskriptionsliste gesetzt hat; hat er einen Streik inszeniert, wie es in Holland geschehen ist? Gerade die Arbeiterorganisation suche leichtsinnige Streiks zu verhindern. Wo bleibe das Reichseisenbahnamt in bezug auf die Revision der Eisenbahnarbeiterwerkstätten, der Unterkunftstätten usw.? Die preußische Staatseisenbahn könne leicht eine große Rente herauswirtschaften, wenn sie es an Verkehrs- und Wohlfahrtseinrichtungen fehlen lasse. Sachsen habe in dieser Beziehung einen viel besseren Weg eingeschlagen; die Millionen, die es für die Betriebssicherheit ausgegeben habe, haben eine Menge Menschenleben gerettet. In der Personentariffrage habe allerdings das Königreich Sachsen einen verkehrten Weg betreten, indem es eine Tariferhöhung angeordnet habe. Besonders fühlbar werde sich die Erhöhung der Monatskarten machen. Er habe sich gefreut, daß heute auch der Abg. Hasse den Eisenbahnkrieg zwischen Preußen und Sachsen anerkannt habe. Der „Vogtländische Anzeiger", ein streng konservatives Blatt, habe sich bitter über die ungünstigen Instradierungen durch die preußische Eisenbahnverwaltung beklagt. Durch die weitläufigen Linienführungen und das Liegenbleiben auf den preußischen Bahnen werden viele Waren verdorben, die dem Verderben leicht ausgesetzt sind. Redner wendet sich dann wieder zur Behandlung der Eisenbahnarbeiter zurück und beschwert sich darüber, daß den Eisenbahnarbeitern Harburgs von der Verwaltung verboten sei, sich an dem dortigen Konsumverein zu beteiligen, weil dieser angeblich sozialdemokratische Ziele verfolge. Ein solches Vorgehen sei ein unerhörter Verstoß gegen die Gewerbeordnung. Die Gut- und Blutsteuer verlange man von jedem Arbeiter und darum müsse man ihnen auch das gleiche Recht zugestehen.

Präsident Dr Schulz bemerkte, daß der Vorredner seine Beschwerden nicht im einzelnen begründet habe. Er würde ihm dankbar sein, wenn er künftig solche Beschwerden rechtzeitig

mitteilen wollte, damit er sie untersuchen könne. Auf die politische Freiheit der Arbeiter gehe er aus den schon erwähnten Gründen nicht ein. Dagegen könne er die Ausführungen über die Betriebssicherheit auf deutschen Eisenbahnen nicht unwidersprochen lassen. Er könne Zahlen anführen, die das Gegenteil nachweisen. (Redner liest die betreffenden Zahlen vor, wonach die preußischen Eisenbahnen sich am günstigsten stehen.) Die Zahl der Zugunfälle hat sich nicht vermehrt; das Gegenteil ist der Fall. (Redner führt auch dafür zahlenmäßig den Nachweis.) Kann man billigerweise mehr verlangen? Die Zahl der Zusammenstöße hat sich noch mehr vermindert, als die Zahl der Entgleisungen. Daraus folgt, daß die Einrichtungen zur Verhütung der Unfälle, die Signaleinrichtungen usw. sich aufs beste bewährt haben. Wir sind bemüht, diese Einrichtungen andauernd zu verbessern, und wir sind darin auf dem richtigen Wege. Er sei überzeugt, daß die Zukunft sich immer günstiger gestalten werde.

Abg. Schrader (freis. Vgg.) führte aus, daß das Reichseisenbahnamt Aufsichtsbehörde über sämtliche deutsche Eisenbahnen sei und daher hier der rechte Ort für die Beschwerden der Thüringer sei. Er sprach sich weiter für die Verbilligung der Personentarife aus uns schloß mit dem Wunsch, daß einmal ein Reichstag und ein Reichskanzler kommen möge, der die Rechte des Deutschen Reiches in der Eisenbahnfrage mit allem Nachdruck wahrnehme.

Der deutschkons. Abg. Graf Limburg-Stirum entschuldigte die Abwesenheit des preußischen Ministers, der mit seinem Etat im Abgeordnetenhause beschäftigt sei, aber die Sachen hier später zur Sprache bringen und dann auch den Sozialdemokraten Rede und Antwort wegen des Koalitionsrechts der Arbeiter stehen werde. „Die preußische Regierung hat gar kein Interesse daran, die Eisenbahnen der kleinen und Mittelstaaten ihrer Verwaltung einzuverleiben, wohl aber hätten vom finanziellen Standpunkte aus diese Staaten ein lebhaftes Interesse daran, in die preußische Eisenbahngemeinschaft einzutreten. Der Vorteil liegt nicht in der Tarifierung der Güter, sondern in der Ersparnis von Beamten durch die Einheitlichkeit der Verwaltung. Ehe Hessen in die preußische Gemeinschaft eintrat, konnte es wenig Nebenbahnen bauen, hatte wenig Züge und schlechte Einrichtungen. Nach der Vereinigung mit Preußen hat es eine sehr erhebliche Rente aus seinen Bahnen erhalten und die Zugverbindungen wurden erheblich verbessert. Für die Versendung von Gütern auf den einzelnen Linien bestehen ganz verschiedene Bestimmungen. Daß Preußen riesige Umwege macht, um die Sendungen auf seinen eigenen Bahnen zu erhalten, davon ist keine Rede. Wir haben ein politisches Interesse daran, daß die mittleren Staaten ihre eigenen Eisenbahnen behalten, denn wir wollen ihnen ihre politische Selbständigkeit erhalten. Mit den allgemeinen Beschwerden des Abg. Stolle kann man nichts anfangen; auch eine konservative Zeitung ist kein Evangelium. Wenn man solche Dinge vorbringt, muß man erst die Eisenbahnverwaltung hören, ehe man sich ein Urteil bildet. Die Herren sollten ihre Beschwerden einige Zeit vorher der Eisenbahnverwaltung mitteilen, dann kann sie Rede stehen ... Das Koalitionsrecht der Arbeiter ist gesichert. Aber ebenso wie jeder Beamte sich Beschränkungen auferlegen muß, so hat auch der Staat das Recht, gerade im Verkehrsinteresse als Arbeitgeber den Arbeitern die Bedingungen aufzuerlegen, unter denen sie arbeiten. Daß die sozialdemokratischen Organisationen keine leichtsinnigen Streiks arrangieren, glaube ich gern. Die sozialdemokratische Partei würde im gegebenen Moment nicht zögern, die Herrschaft über den Staat zu erlangen. Darum habe ich mich gefreut über die Äußerungen des preußischen Eisenbahnministers. Der Personentariffrage kann ich die Bedeutung nicht beilegen, die ihr der Abg. Schrader gegeben hat. Der Verkehr richtet sich nicht so sehr nach dem Tarif, als nach der allgemeinen wirtschaftlichen Lage. Es spielt dabei keine Rolle, ob man ein paar Mark mehr oder weniger für ein Billet ausgibt, aber es spielt eine große Rolle für die Finanzen. Man muß da sehr vorsichtig sein in der Herabsetzung der Eisenbahneinnahmen. Wenn Sie uns größere Einnahmen schaffen könnten, dann ließe sich ja darüber reden."

Nach Vorbringung örtlicher Wünsche betreffend die Werrabahn und den Bahnhof Spandau wurde die Verhandlung auf Mittwoch vertagt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aus der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.** Die „Berl. Korr." schreibt:

„In öffentlichen Blättern wird mitgeteilt, daß mehrere Eisenbahndirektionspräsidenten ihre Versetzung in den Ruhestand nachgesucht hätten, weil sie sich der Kontrolle durch die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die Prüfung der Diensteinteilungen und Wohlfahrtseinrichtungen eingesetzten Kommissionen nicht unterwerfen wollten. Diese Nachricht entbehrt, soweit sie sich auf die Ursache des Abgangs der Beamten bezieht, jeder Begründung."

— **Eisenindustrie und Staatsbahnen.** Die „Berl. Korr." schreibt: „Bei den Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses sind von Vertretern östlicher Landesteile auch darüber Klagen erhoben, daß die Beschaffung von Eisen und Stahl für den gesamten Bereich der Staatseisenbahnverwaltung in der Hand der Königlichen Eisenbahndirektion Essen vereinigt sei. Es drückte sich darin die Furcht aus, diese Direktion könne unwillkürlich, durch ihre Beziehungen zu der westlichen Industrie beeinflußt, dieser eine gewisse Bevorzugung zuteil werden lassen. Wie unbegründet diese Annahme ist, wurde bereits in der Verhandlung des Abgeordnetenhauses zum Eisenbahnetat regierungsseitig dargelegt. Es sei hier noch folgendes angeführt.

Die Beschaffung der Betriebs- und Werkstattsmaterialien — darunter z. B. auch Bandeisen, Bleche und dergleichen — erfolgt durch die vier Beschaffungsdirektionen Berlin, Cöln, Hannover und Kattowitz. Nur die Beschaffung der für Oberbauzwecke erforderlichen Eisen- und Stahlmengen, also der Schienen, eisernen Schwellen, Weichen und des Kleineisenzeuges, ist der Eisenbahndirektion Essen seit etwa zwei Jahren allein übertragen, während früher der für die östlichen Bezirke erforderliche Teil dieser Materialien durch die Eisenbahndirektion Kattowitz beschafft wurde. Veranlassung zu dieser Änderung boten einerseits gewisse dienstliche Unzuträglichkeiten, deren Aufführung im einzelnen zu weit führen würde, anderseits schien sie aber auch im Interesse der Industrie selbst zu liegen. Vielfach liefern, namentlich beim Kleineisenzeug, östliche Werke nach dem Westen und umgekehrt westliche Werke nach dem Osten. Erfolgt die Bestellung nun von zwei Stellen aus, so ist es unvermeidlich, daß bald die Bestellungen zusammentreffen, sodaß die Werke mit Arbeit überlastet werden, während zu anderen Zeiten die Bestellungen von beiden Beschaffungsstellungen ausbleiben. Ein Nachteil für die östliche Industrie kann durch diese Vereinigung der Beschaffung in keiner Weise eintreten. Denn gerade bei den wichtigsten Ausschreibungen obliegt der Direktion Essen nur die Vorbereitung, während der Zuschlag dem Herrn Minister vorbehalten ist. Im übrigen ist dafür gesorgt, daß auch bezüglich der Oberbaumaterialien die Fühlung mit der östlichen Industrie dauernd gewahrt bleibt. Wenn es auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung liegt, daß die Ausgestaltung des Oberbaumaterials für den gesamten Staatsbahnbereich tunlichst nach einheitlichen Grundsätzen erfolgt und dieserhalb nur eine Direktion mit der Geschäftsführung beauftragt werden konnte, so ist der Direktion Essen doch in bezug auf technische Fragen ein Ausschuß zur Seite gestellt, in dem außer anderen Direktionen insbesondere auch die Eisenbahndirektion Kattowitz vertreten ist. Die hier vorwiegend in Frage stehende Eisenindustrie Oberschlesiens hat sonach zu Befürchtungen irgendwelcher Art keinen Anlaß."

— **Die Dampfschiffsverbindung Bingerbrück-Rüdesheim** soll nach einer im preußischen Abgeordnetenhause abgegebenen Erklärung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten dadurch außerordentlich verbessert werden, daß für diesen Verkehr zwei neue Dampfer bester Art bestellt sind.

— **Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeit der Bediensteten.** Nach einem in Nr 9 des Eisenb.-Verordn.-Bl. abgedruckten Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten gelten die von den beteiligten Bundesregierungen vereinbarten „Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten" (Erl. vom 5. Januar 1900 — E.-V.-Bl. S. 7) für die Bediensteten, auf welche die „Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahnbetriebsbeamten" Anwendung finden. (Das sind: Stationsvorsteher, Stationsaufseher und Stationsassistenten, Stationsdiener, Nachtwächter, Weichensteller und Haltestellenaufseher, Bahnwärter und Haltepunktwärter, Lokomotivführer, Zugführer, Packmeister, Schaffner, Rangiermeister, Bremser und Wagenwärter.) Bei der Regelung der dienstlichen Inanspruchnahme der übrigen mittleren und unteren Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter sind, unbeschadet der im einzelnen für Abfertigungs-, Bureau- und Kanzleibeamten sowie für die Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter getroffenen besonderen Anordnungen, folgende Vorschriften zu beachten: 1. Die Dauer einer Dienstschicht bemißt sich nach dem Grade der an die einzelnen Bediensteten zu stellenden Anforderungen und nach der Länge

und Zahl der in der Schicht liegenden Pausen. Sie darf unter keinen Umständen mehr als 16 Stunden betragen. Schichten von solcher Ausdehnung sind nur zulässig, wenn sie keine angestrengte Tätigkeit erfordern und regelmäßig durch längere Pausen unterbrochen werden, die frei von jeder Beschäftigung sind. 2. Bei ununterbrochenem Dienst oder beim Hineinreichen des Dienstes in die Nachtzeit ist für den Wechsel im Tag- und Nachdienst zu sorgen. Im Nachtdienst darf kein Bediensteter mehr als sieben Nächte hintereinander beschäftigt werden. 3. Jedem Bediensteten sind monatlich mindestens zwei Ruhetage zu gewähren; nur bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann ihre Zahl auf einen im Monat eingeschränkt werden. Die Ruhetage (von Dienst und Dienstbereitschaft freie Zeiträume von mindestens 24 Stunden) sind möglichst auf die Sonntage zu verlegen; sonst finden die Bestimmungen über die Ermöglichung des Kirchenbesuches (E.-V.-Bl. 1900, S. 11 g) Anwendung. Etwa hiermit im Widerspruch stehende Diensteinteilungen sind bis zum 1. Juli d. J. zu berichtigen.

— **Schutz eiserner Überbauten gegen den Angriff der Lokomotivgase.** Hierüber besagt ein an die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichteter Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten folgendes: Nach jahrelangen Beobachtungen hat sich gezeigt, daß bei Wegeüberführungen der eiserne Überbau durch einen gut erhaltenen Ölfarbenanstrich gegen Rosten infolge der Angriffe durch die den Lokomotiven entströmenden Gase ausreichend geschützt wird, wenn die Brücken keine sehr erhebliche Breite haben und deshalb der gewöhnliche Zugwind für schnelle Abführung der Gase ausreicht. In solchen Fällen sind daher besondere Schutzvorrichtungen, wie Verkleidungen mit Blech, entbehrlich, zumal dadurch vielfach andere Nachteile entstehen. Dagegen ist überall da, wo wegen großer Breite der Brücken die Abziehung der Gase nur langsam erfolgt, und namentlich wenn diese den Ölanstrich angreifen, für einen ausreichenden Schutz des Eisens gegen Rosten Sorge zu tragen. Wie dies am zweckmäßigsten geschieht, muß in jedem einzelnen Falle besonders erwogen werden.

— **Aushang von Plakaten in Personenwagen IV. Klasse.** Mit Rücksicht auf den gemeinnützigen Zweck der städtischen Stellen für unentgeltlichen Arbeitsnachweis an die weiblichen Personen hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt, daß in den Frauenabteilen der Personenwagen IV. Klasse je ein Aushang unentgeltlich zugelassen wird, aus welchem die Adressen derjenigen dieser Stellen ersichtlich sind, die bei einer Königlichen Eisenbahndirektion ihre Aufnahme in das Verzeichnis beantragen. Diese Aushänge sollen die Größe von 30:50 cm nicht übersteigen, von Metall (Weißblech) und so beschaffen sein, daß mit Bleifeder angebrachte Aufschriften sich durch Abwaschen mit kaltem Wasser ohne weiteres entfernen lassen. Sie sind von derjenigen Nachweisstelle zu liefern, die als die erste den Aushang beantragt; die Aufschrift von nachträglich darauf zu vermerkenden Adressen besorgen die Königlichen Eisenbahndirektionen auf Kosten der beantragenden Stellen. Bereits vorhandene, den vorstehenden Bestimmungen nicht entsprechende Aushänge dieser Art sind durch vorschriftsmäßige zu ersetzen, sobald sie erneuert werden müssen oder sobald noch eine andere Nachweisstelle die Aufnahme ihrer Adresse beantragt. Sie sind auch in diesem Falle — mit der letzteren Adresse versehen — von derjenigen Stelle zu liefern, deren bisherige Plakate dadurch ersetzt werden sollen. Aus dem Anbringen und dem Auswechseln der Plakate dürfen der Verwaltung keinerlei Kosten entstehen. Diese fallen vielmehr derjenigen Stelle zur Last, die nach vorstehendem die Kosten des Plakats zu tragen hat. Sollten diese Aushänge zu erheblicheren Unzuträglichkeiten führen, so sollen hierüber die Königlichen Eisenbahndirektionen berichten.

— **Verdingungswesen bei den preußischen Staatsbahnen.** Bezüglich der Ermittlung des günstigsten Angebots bei Verdingungen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten folgenden Erlaß an die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichtet: „Um den von industrieller Seite mehrfach ausgesprochenen Wünschen entgegenzukommen, bestimme ich in Ausführung der Vorschrift, daß für die als Dienstgut zu beziehenden Materialien bei der Zuschlagerteilung außer den angebotenen Preisen die Frachtbeträge für die Beförderung der Materialien bis zu den Anlieferungsstellen nach den hierüber von der Zentralstelle besonders getroffenen Bestimmungen in Anschlag zu bringen sind, und unter Aufhebung des Erlasses, wonach bei Ermittlung der Mindestfordernden die Selbstkosten für die Beförderung der als Dienstgut zu beziehenden Materialien zu berechnen sind, daß künftig zur Ermittlung des günstigsten Angebots bei der Ausschreibung sowohl der Betriebs- wie der Baudienstgüter als Frachtbetrag für die Beförderung der Gegenstände als Dienstgut auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen 70 ₰ der tarifmäßigen Fracht, bei Beförderung in Arbeitszügen aber 1 ℳ für je ein Lokomotivkilometer angerechnet werden."

— **Eine Dienstanweisung für die Vorsteher der Eisenbahn-Telegraphenwerkstätten** ist für den Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung durch Ministerialerlaß vom 16. Februar festgesetzt worden und tritt vom 1. April d. J. an in Kraft. Danach sind die Vorsteher dieser Werkstätten in bezug auf ihre Dienstgeschäfte den Eisenbahndirektionen unmittelbar unterstellt und innerhalb der von diesen festgesetzten Grenzen zur Annahme und Entlassung von Arbeitern berechtigt. Den Werkstätten liegt die Instandsetzung der zu den Telegraphen-, Fernsprech-, Signal- und elektrischen Sicherungseinrichtungen gehörigen Werke und Werkstücke ob, die wegen Beschädigung oder starker Abnutzung außer Betrieb gesetzt werden müssen. Zu diesem Zwecke haben sie den nötigen Aushilfsbestand an diensttüchtigen Werken und Werkstücken bereitzuhalten. Auch haben sie die Aufgabe, neue Werke und Werkstücke zu prüfen, abzunehmen und für den Betrieb vorzubereiten sowie die Anwärter für den Bahnmeisterdienst in der Behandlung der elektrischen Einrichtungen zu unterweisen und auszubilden. Bei außergewöhnlichen Ereignissen auf der Strecke kann das Werkstättenpersonal zur Hilfeleistung herangezogen werden. Im Dienstverkehr der Werkstätte ist das Schreibwerk auf das tunlichst geringste Maß zu beschränken. Der Verkehr mit dem aufsichtführenden Dezernenten der Eisenbahndirektion hat grundsätzlich mündlich oder durch Fernsprecher stattzufinden. Ersatzteile zu Werken und Werkstücken, die bei den Arbeiten der Werkstätten häufiger gebraucht werden, kann der Vorsteher der Werkstätte bis zum Gesamtbetrage von 50 ℳ selbständig beschaffen. Bis zum gleichen Betrage darf er Hilfsleistungen, deren die Werkstätte bedarf, aber mit den ihr zur Verfügung stehenden Arbeitskräften nicht ausführen kann, an Privathandwerker übertragen. Die zu den Werkstättenarbeiten erforderlichen Materialien sowie auch die Werkzeuge sind vom Magazin der nächsten Werkstätteninspektion anzufordern, können aber, falls sie dort nicht vorrätig sind, bis zum Betrage von monatlich 50 ℳ vom Werkstättenvorsteher selbständig beschafft werden.

— **Warnung vor dem sogen. Naturheilverfahren.** Eine solche ist vor kurzem von der Eisenbahndirektion Breslau an ihre Beamten ergangen. Diese Verfügung ist auf eine Anordnung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zurückzuführen. Wie die „Berl. N. Nachr." mitteilen, hatte der Generalsekretär des deutschen Ärztevereinsbundes den Minister darauf aufmerksam gemacht, daß ein Kurpfuscher B. mit dem Vorstand des Vereins deutscher Lokomotivführer ein Abkommen getroffen habe, das den Mitgliedern und ihren Angehörigen die Anschaffung einer Schrift über sein Naturheilverfahren zu einem billigen Preise ermöglichen soll; der Ausschuß des Vereins deutscher Lokomotivführer habe die Mitglieder des Vereins auf dieses „besonders günstige Angebot" aufmerksam gemacht. Auf die Eingabe ist folgender Bescheid eingegangen:

„Auf das gefällige Schreiben vom 9. d. M. erwidere ich Ew. Hochwohlgeboren ergebenst, daß ich nicht in der Lage bin, dem Verein deutscher Lokomotivführer Anweisungen im gewünschten Sinne zu geben. Dagegen habe ich die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlaßt, die ihnen unterstellten Beamten und Arbeiter auf die Gefahren aufmerksam zu machen, die mit dem sogenannten Naturheilverfahren für die Gesundheit verbunden sein können, und vor dem Ankauf derartiger Schriften zu warnen."

— **Spandauer Bahnhofsfrage.** Zu dieser erklärte bei der Beratung des preußischen Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause der Minister der öffentlichen Arbeiten auf eine Anfrage des Abg. Schall, daß die Ausarbeitung der Pläne mit aller Kraft gefördert werde. Er müsse dagegen Einspruch erheben, daß die Herren Kommissare, die er nach Spandau zu den Verhandlungen geschickt habe, etwa nicht den Wunsch gehabt hätten, zum Abschluß zu gelangen. Die Verhältnisse lägen dort allerdings schwierig, und zwar dadurch, daß die Ansprüche der Stadt Spandau erheblich hoch seien, und daß die Beiträge, die sie zur Erfüllung ihrer Ansprüche zahlen wolle, im Verhältnis zu den ungeheuren Kosten sehr gering seien. „Kurz gesagt, es wollen die Spandauer, wenn der jetzt bestehende Hauptbahnhof auf das andere Havelufer gelegt wird, einen Beitrag von 600 000 ℳ leisten, der aber bei den großen Kosten ganz gering ist. Wenn aber, was die Eisenbahnverwaltung für durchaus ausreichend hält, der Hauptbahnhof auf der jetzigen Stelle liegen bleibt und im Interesse von Spandau für das dort zu bebauende Terrain auf dem anderen Havelufer ein neuer Vorortbahnhof geschaffen wird, dann wollen sie die 600 000 ℳ auf 400 000 ℳ ermäßigen. Das ist der Kernpunkt der Frage, und ich glaube, daß ein größeres Entgegenkommen der Stadt leicht zum Ziele führen wird. Ich hoffe es mit Bestimmtheit und stimme darin gern dem Herrn Abg. Schall zu, daß es ein dringendes Bedürfnis ist, dort Wandel zu schaffen, wenn ich auch nicht alle die Übertreibungen unterschreiben kann, die in den öffentlichen Blättern erschienen sind."

— **Höherlegung der Bahnstrecke Potsdam-Wildpark.** Bei der Beratung des preußischen Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause lenkte der Abg. Eckert die Aufmerksamkeit auf die Übelstände, die durch die Schienenkreuzungen der Bahnstrecke Potsdam-Wildpark insbesondere bei der Haltestelle Charlottenhof durch die Luisenstraße und bei Station Wildpark durch den in den Wildpark führenden Hauptweg entstehen und durch die Einführung der Bahn von Treuenbrietzen noch vermehrt werden. Staatsminister Budde erklärte, er stimme mit dem Abgeordneten Eckert vollständig überein, daß es dringend wünschenswert und erforderlich sei, die Bahn zwischen Potsdam und Wildpark zu heben und die neue Bahnlinie, die eingeführt werden soll, nicht in der jetzigen Bahnhöhe einzuführen, sondern gleich derartig, daß die schneidenden Wege, die sich dort befinden, nicht in Schienenhöhe mit der neuen Bahn sich kreuzen. Er hoffe, daß die Verhandlungen, die mit den Interessenten angeknüpft sind, zu einem günstigen Ergebnis führen, indem deren notwendige Beteiligung erfolge. Er hoffe dann, daß es möglich sein werde, im nächsten Jahre eine entsprechende Vorlage zu machen.

— **Bahnbau Trompet-Cleve.** Über die Gründe der Verzögerung dieses Bahnbaues äußerte sich bei der Etatsberatung im Abgeordnetenhause der preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten dahin, daß die Gründe der neunjährigen unerhörten Verzögerung nicht bei der Königlichen Staatsregierung, sondern in anderen Schwierigkeiten lägen. Zunächst habe es zwei Jahre gedauert, bis es gelang, die Bedingungen erfüllt zu sehen, die die Interessenten übernommen hatten; diese zwei Jahre seien also den Interessenten zur Last zu legen. Dann habe es weitere vier Jahre gedauert, bis das Projekt in allen seinen Teilen festgestellt werden konnte, und zwar deshalb, weil, als die ganze Linie abgesteckt war und man nun mit dem Bau anfangen zu können glaubte, plötzlich die Interessenten die Verlegung der Linie verlangten. „Es spielte sich ein ziemlich scharfer Kampf in der dortigen Gegend ab; der Herr Regierungspräsident forderte von der Eisenbahnverwaltung eine Prüfung der Linie, und da hat eine vollständige Neubearbeitung dieser Trasse stattgefunden. Diese Arbeit, die wiederum auf den Kampf der Interessenten zurückzuführen ist, hat, wie erwähnt, vier Jahre gedauert; das sind also zusammen sechs Jahre, und erst im August 1901 konnte man endlich mit dem Bau beginnen. Daran ist aber die Staatseisenbahnverwaltung nicht schuld. Nun ist der Bau im Gange. Daß im Winter nicht gebaut worden ist, liegt daran, weil der Unternehmer im Winter nicht bauen kann. Der Bau soll aber derartig gefördert werden, daß ich hoffe, daß im Jahre 1904 der vom Herrn Vorredner so schön geschilderte erste Schrei der Lokomotive, dieser Jubelschrei der Lokomotive am Niederrhein ertönen wird."

— **Bahnhofsumbauten bei Hannover.** Die Projekte sind nach einer Mitteilung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhause soweit bearbeitet, daß der Minister hofft, in allernächster Zeit mit der Stadt Hannover in Verhandlung treten zu können. Die Ausführung hänge wesentlich davon ab, ob die Stadt Hannover angemessene Beiträge zu dem Umbauprojekt leistet, die den großen Anforderungen, die sie im einzelnen stellt, entsprechen. Er hoffe mit Zuversicht, daß im nächsten Etat eine Vorlage darüber werde gemacht werden können.

— **Den Umbau der Bahnhöfe im Eisenbahndirektionsbezirk Essen** erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten bei der Etatsberatung als eine der schwierigsten Aufgaben, die die Eisenbahnverwaltung zu lösen habe. Welchen Umfang dieser Umbau annimmt, möge daraus ersehen werden, daß für Ergänzungen und Umbauten auf diesen Bahnhöfen in den Etatsjahren 1897/98 bis 1901 nicht weniger als 88 480 000 ℳ zur Verfügung gestellt worden sind. Der Bahnhof Herne müsse ausgebaut werden; auf Grund eigener Anschauung halte er die Zustände auf die Dauer für unhaltbar. Aber in unmittelbarer Nachbarschaft würden folgende Bahnhöfe umgebaut: Dortmund, Wanne, Gelsenkirchen, Altenessen, Bergeborbeck. Solle ein ordnungsgemäßer Betrieb aufrecht erhalten werden, so könnten doch, selbst wenn genügende Geldmittel vorhanden wären, alle Bahnhöfe nicht gleichzeitig umgebaut werden. Die Staatseisenbahnverwaltung werde bemüht sein, auch den Bahnhof Herne in Angriff zu nehmen, sobald der Betrieb es zulasse und die Geldmittel dazu vorhanden seien.

— **Der Umbau des Bahnhofs Königsberg i. Pr.** wurde vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhause als notwendig anerkannt. Das Verstaatlichungsangebot an die Ostpreußische Südbahn habe im wesentlichen den Zweck, in Königsberg wirklich etwas Gutes zu schaffen. Er hoffe, daß die Verstaatlichung durchgeführt werde, und er gedenke dann auch ein Projekt für den Umbau des Bahnhofes Königsberg vorlegen zu können.

— **Aufhöhung der Bahnsteige der Berliner Stadtbahn.** Wenn dem Leser diese Zeilen zu Gesicht kommen, dann sind bereits drei Bahnsteige aufgehöht. Begonnen wurde in der Nacht vom 2. zum 3. März auf Bahnhof Thiergarten. Bereits am Sonnabend, den 28. Februar wurden die Arbeitszüge, nachdem die beladenen Wagen von den einzelnen Herstellungsorten planmäßig eingelaufen waren, sowohl auf dem Schlesischen Güterbahnhof als auf Bahnhof Grunewald vorschriftsmäßig zusammengestellt. Jeder der 13 Wagen eines Arbeitszuges war mit einer Anzahl von Platten und Bänken beladen, ausreichend für das Arbeitsfeld, welches von ihm aus beherrscht wurde. Da nun die vielen Einbauten und die unregelmäßige Gestalt des Bahnsteigs an mehreren Stellen von der Norm abweichende Platten und Bänke erforderten, so mußte jeder Wagen an der bestimmten Stelle eintreffen. Dementsprechend war der Verladeplan aufgestellt und jeder Wagen mit Arbeitsstation und Nummer beiderseits beschrieben, und zwar, um allen Irrtümern vorzubeugen, auf Zetteln und mit Kreide.

Die so gebildeten Arbeitszüge rückten gegen ½1 Uhr von beiden Endpunkten zum Bahnhof Thiergarten vor und trafen kurz vor 1 Uhr daselbst ein. Ein Teil der Arbeiter mit Gerätschaften und ein Teil des Aufsichtspersonals kamen in einem Personenwagen IV. Klasse mit dem Arbeitszuge an, während der größte Teil bereits vorher auf der Arbeitsstelle versammelt war und dort die vorbereitenden Arbeiten, besonders das Abschnüren, besorgt hatte.

Da man zur Förderung der Arbeit an mehreren Stellen gleichzeitig anfangen mußte, so wurden vorher die eine Kante jeder Bankreihe und die dem Gleise zugekehrte neue Bahnsteiggrenze sorgsam mit Kreide aufgeschnürt, auch jedes Arbeitsfeld genau bezeichnet.

Glich auch der Bahnsteig im ersten Augenblick nach dem Eintreffen der Arbeitszüge bei Anwesenheit von rund 200 Personen fast einem wimmelnden Ameisenhaufen, so kam doch bald Ordnung in die Massen. Die Wagen wurden durch Loskuppeln, Vorziehen und Zurücksetzen an die richtige Stelle gebracht, das Abladen durch die Bahnarbeiter begann, und zwar unter Leitung der Ingenieure der Moniergesellschaft und des Bahnaufsichtspersonals an den verschiedenen Punkten. Rasch fügte sich Bank an Bank. Nun kam die Richtkolonne, welche die Bänke in der wagerechten und senkrechten Ebene ausrichtete, auch gleichzeitig die Verbindung der einzelnen Bänke unter sich mit dem Rundeisen vornahm. Dann folgten die Maurer, welche die Bankfüße an den Stellvorrichtungen mit Zementmörtel in Pappformen umhüllten und die fehlenden Treppenstufen einsetzten. Inzwischen hatte das Aufstellen der Eckplatten begonnen und endlich schlossen die ebenen Betoneisenplatten die Fläche. Während der Arbeitszeit brannten neben dem Gaslicht zahlreiche Petroleumfackeln, und trotzdem mußten viele Handlaternen beim Anziehen der Schrauben usw. aushelfen.

Nur an einzelnen Stellen war ein geringes Nacharbeiten der Platten nötig; im allgemeinen kann man wohl sagen, es klappte. Das Schwierigste war der Anschluß an die Treppen, weil dort das von der Mitte zu den Bordkanten laufende Quergefälle sich änderte, also gewissermaßen ein Walm entstand.

Im wesentlichen war die Arbeit zwischen 1.00 Uhr Nachts und 4.15 Morgens ausgeführt, sodaß die Arbeitszüge rechtzeitig die Gleise wieder freimachen konnten. Das Wetter war zwar windig, aber trocken, Temperatur etwa 3—4° über Null, also der Jahreszeit nach als nicht ungünstig zu bezeichnen.

Auch der Bahnsteig auf Bahnhof Zoologischer Garten ist vorschriftsmäßig bis 4.15 Morgens fertig aufgehöht worden. Hierbei möchte ich noch einen Irrtum des Berliner Lokalanzeigers berichtigen, der in der Morgenausgabe vom 5. d. M. angibt, auf Bahnhof Thiergarten hätte man die Arbeit mit knapper Not in einer Nacht bewältigt, wogegen auf Bahnhof Zoologischer Garten alles glatt abgelaufen wäre, weil man tüchtig vorgearbeitet und u. a. schon tags zuvor die Treppen verlängert hätte, was ein schwieriges Stück Arbeit wäre.

Selbstverständlich war bei beiden Bahnhöfen gleichmäßig vorgearbeitet worden und zwar bei beiden mit dem vorher erwähnten gleichen Erfolge, daß 4.15 Morgens der erhöhte Bahnsteig, abgesehen von kleinen und unwesentlichen Nacharbeiten, zur Benutzung fertig war. P.

— **Verstaatlichung der Breslau-Warschauer Bahn.** Nach einer Bekanntmachung in der Berliner Börsenzeitung vom 27. Februar d. J. ist auf Antrag eines Aktionärs der Breslau-Warschauer Eisenbahn auf die Tagesordnung der am 12. März d. J. stattfindenden Generalversammlung noch folgendes gesetzt: „3. Die Generalversammlung wolle beschließen, die Staatsofferte anzunehmen, falls den Aktionären der Erneuerungsfonds, und zwar zu gleichen Teilen für Stamm- und Stammprioritätsaktionäre, vom Staate überlassen wird."

Wie die Nordd. Allg. Ztg. vernimmt, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Finanzminister die Direktion der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft ersucht, dem Aufsichtsrat und der Generalversammlung mitzuteilen, daß die Annahme dieses Antrags einer Ablehnung der Staatsofferte gleich zu erachten ist.

— **Elektrische Beleuchtung in den Wagen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn.** Noch kurz vor ihrer Verstaatlichung ist die Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft dazu übergegangen, die Öl- und Stearinkerzenbeleuchtung ihrer Wagen durch die elektrische zu ersetzen. Angesichts der Versuche mit elektrischer Beleuchtung, die zur Zeit auf den preußischen Staatsbahnen gemacht werden, dürfte dieser Vorgang das allgemeine Interesse umsomehr beanspruchen, als das von der Stargard-Cüstriner Bahn angenommene System ein anderes ist, als das in den preußischen Versuchszügen angewandte, und überhaupt in Deutschland erst auf der Neubrandenburg-Friedlander Bahn bisher Verwendung gefunden hat. Dies System ist ein Patent des Oberingenieurs Böhme und wird von der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin ausgenutzt. Die Grundzüge sind folgende: Die Böhmesche Beleuchtungsart schließt sich an das in dieser Zeitung beschriebene System Stone an, besitzt aber mannigfache Verbesserungen. Die elektrische Kraft wird nicht von der Lokomotive erzeugt, sondern wie bei dem System Stone von der Wagenachse, auf der ein Dynamo aufsitzt. Bei den auf der Stargard-Cüstriner Bahn üblichen kurzen Zügen von zwei bis höchstens vier Personenwagen genügt die Anbringung einer Dynamomaschine an der Achse des Gepäckwagens, um die für den ganzen Zug erforderliche elektrische Kraft zu erzeugen. Die Anbringung des Dynamos ist die bekannte des Systems Stone. Eine Verbesserung dieses Systems bedeutet jedoch eine Vorrichtung, die eine gleichmäßig starke Stromerzeugung auch bei wachsenden Geschwindigkeiten ermöglicht. Diese wird durch einen Dosenmagneten bewirkt, der mit dem Dynamo verbunden ist. Sobald der Strom eine gewisse Stärke erreicht hat, wird der Dosenmagnet zusammengezogen. Durch Hebel steht nun wiederum der Magnet mit den Reibungsscheiben in der Weise in Verbindung, daß bei zusammengezogenem Magnet, also wenn der Strom die bestimmte Stärke erreicht hat, die Reibungsscheiben ausgeschaltet werden und damit eine weitere Stromerzeugung unterbleibt. Eine weitere Vorrichtung ermöglicht ein gleichmäßiges Arbeiten des Dynamo bei Vorwärts- und Rückwärtsbewegung der Wagenachse. Mittels automatischer Umschaltung wird bei 45 Volt Spannung außer den Lampen ein Akkumulator gespeist, der sich ebenfalls im Gepäckwagen befindet. Dieser speist während des Stillstandes des Zuges die Lampen. Der Übergang von der Beleuchtung durch die Dynamomaschine zu der durch die Akkumulatorenbatterie ist in den Abteilen kaum merklich.

Die Stargard-Cüstriner Bahn macht ferner einen interessanten Versuch, indem sie außer der auf die beschriebene Art erfolgenden Beleuchtung der Wagen auf ihrer Stammstrecke Stargard-Cüstrin die Wagen ihrer Seitenlinien Pyritz-Jädickendorf und Glasow-Arnswalde durch einen Akkumulator, der während der Fahrt auf der Hauptstrecke geladen wird, beleuchtet. Auf den Abzweigestationen Pyritz und Glasow wird dieser Akkumulator vom Zug der Stammbahn geladen abgegeben und dafür der entsprechende leere von der Zweigbahn aufgenommen. Zur Beleuchtung werden in den Abteilen II. Klasse Glühlampen von 16 Kerzen, in denen III Klasse solche von 10 Kerzen Stärke verwandt. Der ganze zur Beleuchtung erforderliche Apparat einschließlich Akkumulator wiegt nur 260 kg. Zur Probe werden augenblicklich auch zwei D-Zugwagen der preußischen Staatsbahnen nach dieser neuen Art mit elektrischer Beleuchtung versehen. Bei der größeren Kraftmenge, die ein D-Zugwagen beansprucht, wird hier an jedem Wagen ein Dynamo angebracht.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 28. Februar d. J. in 12 Arbeitstagen 203 644 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 970 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 168 075 und auf den Arbeitstag 15 280 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 28. Februar d. J. auf den Arbeitstag 1690 und im ganzen 35 569 Doppelwagen oder 21,1 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 28. Februar d. J. 30 760 Doppelwagen gegen 26 038, in Oberschlesien 65 739 Doppelwagen gegen 58 040 und in den drei Bezirken zusammen 300 143 Doppelwagen gegen 252 153 und war demnach im Saarbezirk 4722 Doppelwagen oder 18,1 %, in Oberschlesien 7699 Doppelwagen oder 13,3 % und in den drei Bezirken zusammen 47 990 Doppelwagen oder 19 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Im ganzen Monat Februar d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 401 616 Doppelwagen gegen 359 397, im Saarbezirk auf 60 119 Doppelwagen gegen 55 612, in Oberschlesien auf 132 666 Doppelwagen gegen 125 663 und in den drei Bezirken zusammen auf 594 401 Doppelwagen gegen 540 672 und betrug demnach im Ruhrbezirk 42 219 Doppelwagen oder 11,7 %, im Saarbezirk 4507 Doppelwagen oder 8,1 %, in Oberschlesien 7003 Doppelwagen oder 5,6 % und in den drei Bezirken zusammen 53 729 Doppelwagen oder 9,9 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1902.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 840 021 Doppelwagen gegen 733 696, im Saarbezirk 124 052 Doppelwagen gegen 114 527, in Oberschlesien 291 471 Doppelwagen gegen 255 156 und in den drei Bezirken zusammen 1 255 544 Doppelwagen gegen 1 103 379 und ist demnach im Ruhrbezirk 106 325 Doppelwagen oder 14,5 %, im Saarbezirk 9525 Doppelwagen oder 8,3 %, in Oberschlesien 36 315 Doppelwagen oder 14,2 % und in den drei Bezirken zusammen 152 165 Doppelwagen oder 13,8 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrrevier betrug am 21. Februar 17 573 gegen 15 773 Wagen zu 10 t am gleichen Tage im Jahre zuvor.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 28. Februar d. J. 65 990 offene Wagen gegen 55 344 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 10 646 oder 19,2 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Vollzugsvorschriften zu den neuen Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung,** welche wir in Nr 65 S. 1011 Jahrg. 1901 d. Ztg. in gedrängtem Auszuge gebracht haben, sind nunmehr von der Generaldirektion erlassen, und zwar vorläufig hinsichtlich des mittleren Staatseisenbahndienstes sowie des Unterbeamten- und niederen Dienstes, woraus wir das wesentlichste wie folgt entnehmen:

A. Mittlerer Staatseisenbahndienst. 1. Expeditoren, die vor dem Jahre 1894 die Beförderung in ihre derzeitige Dienstklasse erlangt haben, können bei gegebener Eignung auch künftig ohne Prüfung zur pragmatischen Anstellung gelangen. 2. Für die seit 1894 zu Expeditoren beförderten Beamten wird die für die pragmatische Anstellung abzulegende Fachprüfung in der Übergangszeit — vorerst bis zum Ende der XXVI. Finanzperiode, d. i. bis Ende Dezember 1903 — auf folgende Weise erleichtert: a) Wer den schriftlichen Teil der Fachprüfung aus dem Betriebs-, Güter-, Verwaltungs- oder Kassendienst mit der I. oder II. Note abgelegt hat, ist von der mündlichen Prüfung befreit, wer die III. Note erhielt, hat auch die mündliche Prüfung abzulegen. b) Wer nicht bei einer Bahn- oder Güterstation verwendet ist, darf eine Prüfung für pragmatische Anstellung in seinem bisherigen Dienstzweig ablegen, wobei sich auch die mündliche Prüfung auf den speziellen Dienstzweig zu beschränken hat; für den Übergang auf einen pragmatischen Posten des Betriebs- oder Güterdienstes ist aber die Nachholung der normalen Fachprüfung Erfordernis. c) Für Expeditoren, welche die pragmatische Anstellung als Stationsvorstände oder Lokalbahnbetriebsleiter anstreben, genügt die Ablegung der Fachprüfung aus dem Betriebsdienste; beim Übergang von Stationsvorständen vom Betriebsdienste zum Güter- oder Verwaltungsdienst wird jedoch im allgemeinen die Nachholung der betreffenden Fachprüfung gefordert. d) Die Reihenfolge für die Anwartschaft auf pragmatische Anstellung bestimmt sich nicht nach dem Zeitpunkte der abgelegten Fachprüfung, sondern nach dem bisherigen Dienstalter; die Staatsbahnverwaltung ist jedoch befugt, Beamten, welche die Fachprüfung mit hervorragendem Ergebnis abgelegt haben, bei der Überführung in pragmatische Stellung einen Vorzug einzuräumen. e) Die aus dem Stande der Kanzleigehilfen und Diätare hervorgegangenen Beamten, die seit dem Jahre 1894 nicht durch normale Fachprüfungen, sondern nur im Wege der Qualifikationsergänzung zur Anstellung oder Beförderung im mittleren Dienste gelangt sind, haben für die Regel keine Aussicht auf Vorrückung in pragmatische Stellung; es kann ihnen jedoch bei besonders hervorragender Befähigung die Nachholung der normalen ersten Expeditorenprüfung gestattet und nach deren Bestehen die Angleichung an das aus der Reihe der Aspiranten hervorgegangene Personal hinsichtlich der Zulassung zur Fachprüfung für pragmatische Anstellung zugestanden werden.

B. Unterbeamten- und niederer Dienst. 1. Hinsichtlich des vorhandenen statusmäßigen Personals in diesem Dienst und der vorhandenen Hilfsbediensteten

wird nachstehendes bemerkt: a) Für dasjenige Personal, auf welches die Aufnahmebestimmungen vom Jahre 1885 noch Anwendung finden, bleibt, soweit nicht später anderes bestimmt wird, die Ablegung der dort vorgesehenen Fachprüfungen für Anstellung und Beförderung Erfordernis; b) Prüfungen für die Beförderung zum Unterbeamten dürfen bis auf weiteres nur nach Genehmigung der Generaldirektion vorgenommen werden, ebenso bleibt dieser die Genehmigung der Übernahme statusmäßigen Personals in andere Dienstzweige bis auf weiteres vorbehalten. 2. Die in den neuen Aufnahmebestimmungen vorgesehenen Dienstbezeichnungen im Unterbeamten- und niederen Dienste kommen fortan auch für das nach den früheren Aufnahmebestimmungen zugegangene statusmäßige und Hilfsbediensteten-Personal in den entsprechenden Dienstgraden mit einigen wenigen Ausnahmen zur Anwendung. 3. Im Zugbegleitungsdienst, welcher bisher von Stationsdienern im Fahrdienste (Hilfskondukteuren), Kondukteuren und Zugführern einerseits, dann von Wagenwärtergehilfen und Wagenwärtern anderseits wahrgenommen worden ist, sollen die seither getrennten Funktionen des Kondukteurdienstes und des Wagenwärterdienstes im „Schaffnerdienste" vereinigt und soll dann der vereinigte Zugbegleitungsdienst künftig von geeignet ausgebildeten Schaffnern und Zugführern sowie von Stationsdienern wahrgenommen werden, welche die Prüfung für den „gemischten Dienst" bestanden haben. 4. Die Vorstufe für den „Schaffnerdienst" bildet von nun an die Klasse der „Stationsdiener im gemischten Dienste"; die bisherigen „Stationsdiener im Portier- und Perrondienst", welche die Übernahme in den Zugbegleitungsdienst anstreben, haben sich der Prüfung zum „Stationsdiener im gemischten Dienst" zu unterziehen; um Überführung als „Stationsdiener im gemischten Dienst" können sich auch die vorhandenen „Wagenwärtergehilfen", gleichviel, ob sie fachhandwerkskundig sind oder nicht, bewerben. 5. Die Zulassung zur „Ausbildung für den Schaffnerdienst" erfolgt nach Maßgabe des dienstlichen Bedürfnisses; die zur Ausbildung unzweifelhaft geeignet erscheinenden Bewerber sind in der Regel Stationen zuzuteilen, an denen sich der Sitz einer Betriebswerkstätte befindet und auch Personal für den Schaffnerdienst aufgestellt ist. Die Ausbildung findet zunächst im Perronabschlußdienst statt; hieran reiht sich die technische Ausbildung in einem Wagenhebekurs bei der Betriebswerkstätte in der Dauer von mindestens sechs Wochen und sodann in Bedarfsfällen die Verwendung im Bremsdienst bei Güterzügen. Durch den „Wagenhebekurs" sollen die Anwärter im Schaffnerdienst Kenntnis erhalten von den verschiedenen im Eisenbahnbetriebe vorkommenden Wagengattungen, dann von der Bauart und Behandlung der einzelnen Wagenbestandteile, insbesondere der Kupplungs-, Brems-, Schmier-, Beleuchtungs-, Beheizungs- und Türverschlußvorrichtungen. Sie sollen über die hauptsächlich vorkommenden Wagenbeschädigungen unterrichtet werden und Anweisung erhalten, wie diese aufzufinden und gegebenenfalls zu beseitigen sind; namentlich sind in ausführlicher Weise jene Beschädigungen zu behandeln, die den Weiterlauf der Wagen ausschließen. Der Zulassung zu den vereinigten Funktionen des Schaffnerdienstes (Brems-, Gepäck- und Personenabfertigungsdienst) soll eine mindestens einjährige ausschließliche Verwendung im Bremsdienst vorangehen. Die selbständige Verwendung im vereinigten Schaffnerdienste ist an die schriftliche Begutachtung des Dienstvorstandes geknüpft, der sich durch eine praktische und mündliche Prüfung aus den in Frage kommenden Gegenständen die Überzeugung verschafft haben muß, daß der Bewerber die unzweifelhafte Befähigung zur selbständigen Dienstleistung als Schaffner besitzt. 6. Den in Ziffer 4 erwähnten Wagenwärtergehilfen, insofern sie fachhandwerkskundig sind, steht zugleich auch die Bewerbung um Beförderung zum „Wagenmeister" im Wagenaufsichtsdienst offen; auch können fachhandwerkskundige Hilfsbremser sich um Anstellung in diesem Dienstzweige bewerben. 7. Die Verwendung im Zugführerdienste und die Beförderung zum „Zugführer" kann in Zukunft nur noch vom „Schaffner" aus erreicht werden; Ausnahmen hiervon sind nur bei denjenigen „Kondukteuren" zulässig, die bereits durch Verfügung der Generaldirektion zur Wahrnehmung des Zugführerdienstes berufen worden sind.

Diese Vorschriften, insoweit sie sich auf die Einleitung des Vollzugs der neuen Aufnahmebestimmungen beziehen, treten vorerst versuchsweise in Wirksamkeit, und es haben die betreffenden Dienststellen nach Ablauf eines Jahres sich über deren endgültige Feststellung gutachtlich zu äußern.

— **Über Verlangsamung des Gütertransports** hatte die Dresd. Ztg. im Januar d. J. eine Mitteilung gebracht, derzufolge eine Großhandlung zu Dresden-Neustadt durch die von ihr aufbewahrten Frachtbriefe den Nachweis geführt habe, daß die Transportdauer ihrer Bezüge ab Harburg seit dem Jahre 1865 stetig gewachsen sei. Während diese Transporte im Jahre 1865 nur vier Tage beanspruchten, hätten sie im Jahre 1867 fünf, 1880 sechs, 1890 sieben, 1895 neun Tage gedauert, die in der letzten Zeit ab Harburg bezogenen Waren aber seien sogar volle 15 Tage unterwegs gewesen. Dieser Darstellung, die auch in verschiedene andere Blätter übergegangen ist, ist die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen mit folgender an die Dresd. Ztg. gerichteten Zuschrift entgegengetreten: „Die geschilderte Beförderungsweise kann sich nur auf einzelne Fälle beziehen, in denen jedenfalls besonders ungünstige Umstände, die erst erörtert werden müßten, obgewaltet haben. Es kann den betreffenden Interessenten nur empfohlen werden, solche Fälle der zuständigen Eisenbahnverwaltung mitzuteilen. Derartige Mitteilungen sind immer erwünscht, weil sie oft geeignet sind, die Eisenbahnverwaltungen zur Verbesserung von Einzelheiten anzuregen. Im übrigen kann versichert werden, daß die Eisenbahnverwaltungen fortgesetzt bestrebt sind, die Güterbeförderung möglichst zu verbessern, und daß in den letzten Jahren große Anstrengungen zur Erreichung dieses Zieles gemacht worden sind. Bezüglich der sächsischen Strecken sei hier beispielsweise nur erwähnt, daß durch Einführung von schnellfahrenden, nur an den wichtigeren Punkten haltenden (Durchgangs-)Güterzügen auf den Strecken Bodenbach-Tetschen-Elsterwerda, Bodenbach-Tetschen-Leipzig, Görlitz-Dresden-Hof, Görlitz-Leipzig und Leipzig-Hof die Güterbeförderung, wie auch von beteiligten Firmen ausdrücklich anerkannt wird, wesentlich beschleunigt worden ist."

— **Motorwagen der württembergischen Staatsbahnen.** Über die Leistungen und den Materialverbrauch dieser Motorwagen im Etatsjahr 1901 entnehmen wir dem Verwaltungsbericht folgende Angaben:

	Nutz- und Leerfahrtkilometer	Heizmaterial	Schmiermaterial	1 Lokomotivkm		1 Lokomotivkm	
				Heizmaterial	Schmiermaterial	Heizmaterial	Schmiermaterial
		ℳ	ℳ	kg	kg	₰	₰
Daimler-Motorwagen	101 431	7129	461	0,29	0,014	7,03	0,45
Dampfwagen (Serpollet)	59 858	3892	322	2,92	0,012	6,07	0,50
Akkumulatorwagen	22 125	6343	51	Kilowatt-Std. 1,27	0,006	28,67	0,23

— **Dienstwohngebäude im Bereich der württembergischen Staatsbahnen.** Nach dem Verwaltungsbericht waren im Etatsjahr 1901, abgesehen von den Verwaltungsgebäuden, Bahnwarthäusern und den besonders errichteten Bauinspektionsgebäuden, auf 81 Stationen vorhanden: 285 Gebäude (gegen 246 am 31. März 1901) mit 612 Dienstwohnungen (gegen 483 im Vorjahre) und 797 Mietwohnungen (gegen 786 im Vorjahre). Der gesamte Bauaufwand, einschließlich Grunderwerb, hat sich auf 9 924 842 ℳ (gegen 8 994 248 ℳ im Vorjahr) belaufen. Das Anlagekapital der an der Bahnhofstraße in Stuttgart erbauten 200 Wohnungen nebst der damit verbundenen Badeanstalt mit 1 249 697 ℳ hat sich zu 2,207 % verzinst. Die auf der Prag bei Stuttgart errichteten 328 Familienwohnungen erforderten einen Bauaufwand von 2 825 333 ℳ, der sich zu 2,6 % verzinste.

— **Abschied des bayerischen Staatsministers Grafen v. Crailsheim.** Der Prinzregent richtete an den Staatsminister Grafen v. Crailsheim am 2. d. M. nachstehendes Handschreiben, aus dem wir den das Verkehrswesen betreffenden Satz durch gesperrten Druck hervorheben:

„Mein lieber Staatsminister Graf v. Crailsheim! Ich scheide von Ihnen, mein lieber Graf, mit bewegtem Herzen. Durch eine lange Reihe von Jahren sind Sie der Krone ein treuer Berater gewesen. Mit Genugtuung können Sie auf Ihr dienstliches Wirken zurückschauen. Auf allen den vielgestaltigen Gebieten, die Ihrer Leitung unterstellt waren, sind Sie, unterstützt durch glänzende Begabung, umfassende Sachkenntnis und eine unermüdliche Arbeitskraft, mit ausgezeichnetem Erfolge tätig gewesen. In den mannigfachen wichtigen Fragen, die sich aus dem Verhältnis Bayerns zum Reiche ergaben, haben Sie die Rechte und Interessen des engeren Vaterlandes stets zum Wohle desselben vertreten, dabei jederzeit festhaltend an dem glücklich bewährten Bunde, welcher die deutschen Staaten im Reiche vereint. In den inneren Angelegenheiten einsichtig und maßvoll, versöhnlichem Ausgleiche stets zugeneigt, haben Sie, auf dem Boden von Gesetz und Verfassung

stehend, die Rechte der Krone und des Staates nach allen Seiten gewahrt. Dem Staatsverkehrswesen, dem Sie Ihre besondere Fürsorge zugewendet haben, waren Sie ein vorzüglicher, sachkundiger Leiter, und unvergessen soll es Ihnen bleiben, wie Sie in schwerer Zeit mir und meinem Hause zur Seite gestanden haben. Indem ich Ihnen beim Abschiede für Ihre der Krone und dem Lande in treuester Hingebung geleisteten ausgezeichneten Dienste nochmals meine vollste Anerkennung und meinen wärmsten Dank ausspreche, gebe ich mich der Hoffnung hin, daß Ihre reiche Erfahrung und Ihr weiser Rat auch fernerhin dem Vaterlande dienen werden. Wie so oft schon, versichere ich Sie ganz besonders in dieser Stunde meiner innigsten Sympathie und huldvollster Gesinnung, mit der ich verbleibe Ihr sehr geneigter gez. Luitpold, Prinz von Bayern."

Bekanntlich ist an Stelle des Grafen v. Crailsheim Staatsminister Freiherr v. Podewils mit dem Vorsitz im Ministerrate, dem Ministerium des Auswärtigen und des Königlichen Hauses betraut. Mit diesem Ministerium ist auch die obere Leitung des Verkehrswesens verbunden.

— **Der Geheime Oberbaurat a. D. Moritz Stambke**, dessen am 18. Februar erfolgten Tod wir bereits in Nr. 16 S. 236 d. Ztg. kurz gemeldet haben, war am 23. Februar 1830 zu Kl. Lübars im R.-B. Magdeburg geboren. Nach Beendigung seiner Schulzeit trat er im August 1848 in die Werkstätte der Magdeburg-Leipziger Bahn zu Magdeburg ein und genügte hier auch seiner Dienstpflicht als Einjährig-Freiwilliger beim Pionier-Bataillon Nr 4. Später fand er in der Wöhlertschen Maschinenbauanstalt in Berlin Beschäftigung, und in dieser Zeit bewährte sich seine hervorragende technische Befähigung in einer Weise, daß er bereits im September 1853 als Maschinenmeister bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn angestellt wurde. Am 22. September 1859 erfolgte seine Ernennung zum Königlichen Maschinenmeister, am 23. September 1863 die Ernennung zum Königlichen Obermaschinenmeister. In dieser Stellung hat er die Bergisch-Märkische Hauptwerkstätte zu Witten bis zum 1. Oktober 1873 geleitet, alsdann wurde er nach Elberfeld versetzt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der dortigen Kgl. Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn beauftragt. Am 23. Januar 1874 erfolgte seine Ernennung zum Direktionsmitgliede unter Beilegung des Titels „Eisenbahndirektor". Im folgenden Jahre wurde er von der Bürgerschaft der Stadt Elberfeld zum Stadtverordneten gewählt. In das Ministerium der öffentlichen Arbeiten wurde er zunächst als Hilfsarbeiter am 19. April 1881 berufen, sodann am 26. August 1881 zum Geheimen Baurat und vortragenden Rat und am 24. August 1887 zum Geheimen Oberbaurat ernannt. In dieser Stellung verblieb er bis zum 1. April 1895, wo er bei Gelegenheit der Neuordnung der preussischen Eisenbahnverwaltung zur Verfügung gestellt wurde. Mitglied der Akademie des Bauwesens war er seit dem 22. August 1881. In die technische Oberprüfungskommission trat er am 1. August 1881 als Mitglied und zugleich als zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden ein, am 1. September 1895 wurde er zum ersten Vorsitzenden des technischen Prüfungsamtes ernannt und hat er diese Stellung bis zum 1. Juni 1899 beibehalten.

Bereits während seiner Tätigkeit als Leiter der Hauptwerkstätte zu Witten war das Bestreben des Verstorbenen auf eine gründliche Verbesserung der Werkstättenverwaltung gerichtet, und namentlich war es auch die soziale Seite dieser Aufgabe, der er sich mit Eifer und Erfolg gewidmet hat. Die Organisation des Lehrlingswesens, die zu jener Zeit noch sehr im Argen lag, verdankt seiner Tätigkeit eingehende und sachkundige Förderung, wobei er davon ausging, daß es nicht nur auf eine gründliche fachmännische Ausbildung, sondern zugleich auf eine erzieherische Einwirkung ankomme. Auf technischem Gebiete ist er hauptsächlich in Sachen des Lokomotivbaues wirksam gewesen, und die vielseitigen Aufgaben dieses wichtigen Dienstzweiges verdanken ihm mannigfache sachkundige Anregung. Die Einführung einheitlicher Normalien für die Betriebsmittel sowie für verschiedene Teile des Oberbaues, wie Weichen, Schiebebühnen usw. ist zum großen Teil seinen Bemühungen zu danken. — Unter den preußischen Maschineningenieuren ist er der erste gewesen, dem eine Stellung als vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten verliehen wurde. Der zugleich würdigen und ansprechenden Persönlichkeit des Verstorbenen wird in allen Kreisen ein dauerndes Andenken gewahrt bleiben.

— **Präsident Roepell †.** Der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Posen, Max Roepell, ist am 2. d. M. infolge eines Herzleidens in Posen gestorben. Ein Sohn des bekannten Historikers Prof. Roepell in Breslau, widmete er sich der juristischen Laufbahn, wurde 1870 Gerichtsassessor, trat einige Jahre später zur Eisenbahnverwaltung über, wurde in den 70er Jahren Vorsitzender der Eisenbahnkommission zu Thorn, einige Jahre später Direktor des Eisenbahnbetriebsamts zu Breslau (Breslau-Halbstadt). Bei der Neuordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1895 wurde er zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Kattowitz ernannt und im Jahre 1898 in gleicher Eigenschaft nach Posen versetzt. Die Feldzüge von 1866 und 1870 hat er mit Auszeichnung mitgemacht. Roepell gehörte zu den liebenswürdigsten Persönlichkeiten der preußischen Eisenbahnverwaltung. Lebhaften Geistes, von warmem Gemüt erfaßte er alle Aufgaben seines schwierigen Berufs mit großem Eifer und führte sie mit kräftiger Hand durch. Der Fürsorge für das seiner Obhut anvertraute große Personal widmete er sich mit besonderer Freudigkeit und vielfacher persönlicher Anteilnahme. Im außerdienstlichen Verkehr war er ein stets angeregter, humorvoller Gesellschafter. Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion Posen widmen ihm im Anzeigenteil dieser Nummer einen warmen Nachruf, sein zu früher Tod wird lebhaft betrauert.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist der bisherige Eisenbahnbauinspektor, Baurat Schad zu Straßburg zum Eisenbahnbetriebsdirektor unter Belassung des Ranges eines Rats vierter Klasse ernannt und ihm die Stelle des Vorstehers des Materialienbureaus bei der Kaiserlichen Generaldirektion daselbst übertragen worden. Ferner ist bei derselben Verwaltung der preußische Regierungsbaumeister Ernst Brenner in Luxemburg zum Kaiserlichen Eisenbahnbauinspektor ernannt.

Dem Vorsteher des Zentralbureaus im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimen Kanzleirat Bröse, ist bei seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst der Charakter als Geheimer Regierungsrat verliehen.

Bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Heinrich, bisher in Neumark i/Westpr., in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Halle a/S., und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Eschweiler, bisher in Magdeburg-Buckau, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. — Dem Eisenbahn-Verkehrsinspektor Lüdicke in Berlin ist die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 5 daselbst (Bezirk der Eisenbahndirektion Halle a/S.) verliehen. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer Franz Koester aus Limburg a. d. Lahn, Wilhelm Kloevekorn aus Kl.-Haferbeck, Kreis Pr.-Eylau, und Walter Pleger aus Pröbbernau, Kreis Danzig-Niederung (Eisenbahnbaufach). — Der Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Giraud in Stettin ist infolge Übernahme zur landwirtschaftschaftlichen Verwaltung aus dem Staatseisenbahndienst ausgeschieden. — Der Eisenbahnrechnungsdirektor Cramer in Hannover ist gestorben.

Österreich.

— **Neuauflage des gemeinsamen Gütertarifs.** Die Abteilung A (reglementarische Bestimmungen) des österreichisch-ungarischen Gütertarifs, Teil I ist neu bearbeitet worden; die Neuauflage tritt mit 1. April d. J. in Wirksamkeit. Sie enthält mehrfache Neuerungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen. U. a. sieht der neue Tarif Empfangsmeldekarten vor. Wünscht der Absender, von der Auslösung des Frachtbriefs verständigt zu werden, so hat er dem Frachtbrief eine Empfangsmeldekarte beizulegen und dies auf dem Frachtbrief entsprechend zu vermerken. Muster der Meldekarten sind bei den Eisenbahndienststellen zum Preise von 20 h. für das Stück käuflich zu haben. Das Muster ist vom Absender auf der Vorder- und Rückseite auszufüllen und mit der Postmarke für die Rücksendung zu bekleben. Nach der Auslösung des Frachtbriefs wird die Empfangsmeldekarte mit dem Tagesstempel der Bestimmungsstation versehen und auch wenn sie nicht oder nicht genügend frankiert oder nicht entsprechend ausgefüllt ist, der Post übergeben. Es ist hierdurch dem Absender die Möglichkeit gegeben, von dem Eingange des Gutes in der Empfangsstation bezw. von der Auslösung des Frachtbriefs verständigt zu werden. Eine vollständige Neubearbeitung haben die Zusatzbestimmungen zu § 61 des Betriebsreglements bezüglich der Behandlung der festgestellten Übergebühren und die Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen erfahren. Hierbei ist die Bestimmung beseitigt worden, wonach die Eisenbahn bei Frachterstattungsansprüchen aus frankierten Sendungen die Vorlage der Originalfrachtbriefe verlangen konnte.

— **Eisenbahnen und Wasserstraßen.** Über die Enteignungsverordnung zum Zwecke des Baues von Wasserstraßen ist zwischen den zuständigen Zentralstellen eine volle Verständigung erzielt worden, und dürfte die Veröffentlichung dieser Verordnung in naher Zeit erfolgen. Nunmehr wird, wie das Österr.-ungar. Eisenbahnblatt meldet, das Eisenbahnministerium mit dem Handelsministerium über jene Vereinbarung das Benehmen pflegen, durch welche der Vorgang bei den Enteignungen zum Zwecke des Baues von Wasserstraßen in der Absicht geregelt werden soll, um die Interessen der Eisen-

bahnen und Wasserstraßen in bautechnischer Richtung gleichmäßig zu wahren und dem Standpunkte Rechnung zu tragen, daß Eisenbahnen und Wasserstraßen einem einheitlichen Zwecke, jenem der Entwicklung des Verkehrswesens, zu dienen berufen sind. Aus diesem Gesichtspunkt leitet das Eisenbahnministerium die Forderung ab, bei den Amtshandlungen in betreff sämtlicher Wasserstraßenfragen bautechnischer Natur mitzuwirken, da sämtliche Wasserstraßen das Interessengebiet der Eisenbahnen berühren. Der nächste praktische Fall einer derartigen Mitwirkung wird sich wohl bei den noch in diesem Jahre bevorstehenden Beratungen ergeben, welche die Einmündung des Donau-Oderkanals nächst Wien in die Donau betreffen, an welcher Frage das Eisenbahnministerium schon im Hinblicke auf die hierbei zur Erörterung gelangenden Fragen der Errichtung eines Umschlagverkehres in nicht geringem Grade interessiert erscheint.

— **Krankenbeförderung.** Das Eisenbahnministerium hat angeordnet, daß von den Bahnverwaltungen im Hinblick auf die Bestimmung des § 20 Abs. 2 des Betriebsreglements, wonach mit bestimmten ansteckenden Krankheiten behaftete Personen je nach der Art der betreffenden Krankheit teils in besonderen Wagen, teils in besonderen Wagenabteilen zu befördern sind, nach Ablauf des Jahres 1903 über die Art und Weise der Handhabung dieser Bestimmung in den im Laufe dieses Jahres vorgekommenen Fällen zu berichten ist. Hierbei wird insbesondere in jedem einzelnen Falle die Art der Krankheit zu bezeichnen sein, ferner ob dem betreffenden Kranken ein Wagenabteil oder ein ganzer Wagen zugewiesen wurde, ob die Beförderung mit einem Personen- oder Schnellzug erfolgte, ob, ungeachtet in bestimmten Fällen im Betriebsreglement nur die Beistellung eines einzelnen Wagenabteils gefordert wird und somit nur die Bezahlung für ein solches verlangt werden konnte, doch etwa der ganze Wagen unbesetzt geblieben ist, und endlich ob nur die für gewisse Kranke vorgeschriebenen besonderen Wagenabteile oder die ganzen Wagen desinfiziert worden sind.

— **Deutsche Staatsbahndirektionen in Böhmen.** In einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordnetenhauses wurde von Abgeordneten deutscher Parteien an den Eisenbahnminister eine Anfrage in Angelegenheit der Errichtung von Staatsbahndirektionen für die deutschen Staatsbahnstrecken in Böhmen gerichtet. In der Anfrage wird vor allem darauf hingewiesen, daß die deutschen Abgeordneten aus Böhmen einer Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahn, so sehr sie auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte zu begrüßen wäre, nur dann näher treten könnten, wenn ihrer Forderung nach Errichtung rein deutscher Staatsbahndirektionen in Böhmen, welchen die im deutschen Sprachgebiete Böhmens gelegenen Eisenbahnstrecken zuzuweisen wären, Rechnung getragen sein werde. Wie berechtigt diese Forderung sei, beweisen nach Ansicht der anfragenden Abgeordneten die statistischen Ziffern. Das heutige Eisenbahnnetz im Verwaltungsgebiet Böhmens habe eine Gesamtlänge von 6294 km. Hiervon seien 3106 km im Eigentum und Betrieb des Staats, 3188 km im Privatbetrieb. In dieses Netz teilen sich vier Staatsbahndirektionen (Prag 1407 km, Pilsen 1546 km, Olmütz 96 km, Linz 57 km). Von diesen Netzen entfallen auf die deutschen Strecken bei der Direktion Prag 246 km, Pilsen 907 km, Olmütz 55 km und Linz 36 km. Die Gesamtlänge des heutigen deutschböhmischen Staatsbahnnetzes betrage somit 1244 km.

Hierzu kommen die jüngst eröffnete böhmische Industriebahn nach Schönlinde, die im Bau befindliche Linie Leipa-Stein-Schönau, sowie die bald zur Ausführung kommende Linie Nixdorf-Sebnitz und die hoffentlich bald folgende Linie Schluckenau-Sohland. Im Falle der Verstaatlichung der heutigen Privatbahnen in Böhmen würden für das deutschböhmische Gebiet 1428 km Gesamtlänge hinzukommen, und zwar von den Strecken der Buschtěhrader Bahn 311 km, der Böhmischen Nordbahn 235 km, der Aussig-Teplitzer Bahn 260 km, der Nordwestbahn 373 km, der Staatseisenbahngesellschaft 141 km, der Friedländer Bezirksbahn 18 km und der sächsisch-bayerischen Bahn 90 km. Somit würde bei Einbeziehung der genannten österreichischen Privatbahnen in das Netz der Staatsbahnen die Gesamtstrecke der in Deutschböhmen gelegenen Staatsbahnen sich auf 2672 km belaufen.

Bei diesen Verhältnissen müsse die Forderung der deutschböhmischen Abgeordneten nach Errichtung von zwei deutschen Staatsbahndirektionen in Böhmen (eine rechts, eine links von der Elbe) als berechtigt anerkannt werden. Die Anfrage der deutschböhmischen Abgeordneten an den Eisenbahnminister geht sonach dahin, ob er bereit sei, das Verlangen der Deutschen in Böhmen nach Errichtung deutscher Staatsbahndirektionen daselbst ehestens zu erfüllen, ob er es ferner mit den Interessen der Deutschen für vereinbar halte, in eine weitere Verstaatlichung einzugehen, ohne daß mindestens gleichzeitig die nötigen deutschen Staatsbahndirektionen in Böhmen errichtet werden.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach der vorläufigen Ermittlung wurden im Januar d. J. auf den Staatsbahnen vereinnahmt: aus dem Personenverkehr 4 608 100 (— 111 825) Kr., aus dem Güterverkehr 13 601 600 (+ 126 387) Kr., sonach im ganzen 18 209 700 Kr. Die geringere Einnahme aus der Personenbeförderung ist in erster Linie auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse des Monats Januar 1903 zurückzuführen, während der Januar vorigen Jahres gerade durch seine ungewöhnlich milde Witterung eine beträchtliche Steigerung in den Einnahmen aus dem Personenverkehr herbeigeführt hatte. Die Einnahme aus dem Güterverkehr der westlichen Staatsbahnen ist hauptsächlich infolge der regeren Verfrachtung von Kohle für den in- und ausländischen Bedarf gestiegen. Auf den östlichen Staatsbahnen waren es vor allem Holz und Eier für Deutschland und Getreide aus Rußland, welche in erhöhten Mengen verfrachtet wurden.

— **Sektionschef v. Bischoff** ist, wie wir in der letzten Nummer in Kürze berichteten, am 25. Februar d. J. plötzlich gestorben. Bischoff, einer der hervorragendsten Eisenbahntechniker Österreichs, war am 14. November 1832 in Graz geboren und studierte am dortigen Polytechnikum. 1851 arbeitete er als Ingenieurassistent der Bauunternehmung Eichler & Schönerer beim Bau der Semmeringbahn. Im September 1852 wurde er technischer Eleve beim Betriebe der Staatsbahnen und 1855 Ingenieurassistent. 1860 schied er aus dem Staatsdienste und wurde Ingenieur bei der Südbahn; 1869 wurde er bei dieser Verwaltung zum Inspektor befördert und verließ bald danach den Dienstverband dieser Gesellschaft, um fortan bei Eisenbahnbauten eine hervorragende Tätigkeit zu entwickeln. Zunächst wurde er Stellvertreter des leitenden Oberingenieurs der ungar. Staatsbahnlinien Hatvan-Miskolcz und Zakany-Agram; später war er in leitender Stellung beim Bau der ungarischen Westbahn verwendet. Am 1. August 1875 berief ihn der damalige Generaldirektor der Kaiserin Elisabethbahn, v. Czedik, als Stellvertreter des Baudirektors zu dieser Bahn; 1876 wurde er Baudirektor der Elisabethbahn und verblieb in dieser Stellung bis zu der im Jahre 1882 erfolgten Verstaatlichung jener Bahn. Nunmehr wurde er Baudirektor der österreichischen Staatsbahnen mit dem Titel eines Hofrats und 1895 unter Verleihung des Titels und Charakters eines Sektionschefs Baudirektor der Wiener Stadtbahn. Nach Vollendung des Baues der Wiener Stadtbahn trat Bischoff mit 1. Juli 1902 in den Ruhestand. Bischoff hat außer den ungarischen Bahnen in der Länge von 604 km, als Baudirektor der Kaiserin Elisabethbahn und der Staatsbahnen 816 km neue Bahnen sowie 146 km Gleise auf bestehenden Bahnen gebaut. Einschließlich der 40 km umfassenden Wiener Stadtbahn hat Bischoff im ganzen 1606 km Eisenbahnen hergestellt. Der Bau der Wiener Stadtbahn war wohl die Krönung der baulichen Tätigkeit Bischoffs. Er hat dieses schwierige Werk ungeachtet der technischen und sonstigen Hindernisse, welche sich entgegenstellten, zeitgerecht und in gelungenster Weise durchgeführt. Bischoff bekundete auch bei diesem Bau sein bewunderungswürdiges Talent in der Einrichtung der Verwaltung großer Bauarbeiten und in deren Leitung. Er hat es vor allem verstanden, für die verschiedensten Anforderungen des Baues die geeigneten Mitarbeiter herauszusuchen und sie auf den richtigen Platz zu stellen. Er war ein Vorgesetzter, der sich nicht in Einzelheiten verlor, sondern es als seine Aufgabe betrachtete, den Zusammenhang in der Tätigkeit der einzelnen Mitarbeiter durch Festhalten der großen Gesichtspunkte und Nachgeben in Kleinigkeiten zum Nutzen des ganzen zu wahren.

Bischoff, der jederzeit bestrebt war, durch seinen maßgebenden Einfluß die Standesinteressen der Techniker zu wahren, nahm am fachtechnischen Vereinsleben gern Anteil und bekleidete wiederholt die Ehrenstelle eines Präsidenten des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins, auch war er Mitglied der Prüfungskommission für Diplomprüfungen an der Wiener Technischen Hochschule. An den Verhandlungen des Technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sowie an den Beratungen in den Technikerversammlungen hat er während einer langen Reihe von Jahren in verdienstlichster Weise mitgewirkt. Der Technische Ausschuß entsendete ihn im Jahre 1881 in den Preisausschuß des Vereins, und es spricht wohl für das Ansehen, welches Bischoff bei seinen Fachkollegen genoß, daß er im Jahre 1893 nach Ausscheiden des Präsidenten v. Thielen vom Preisausschusse zum Vorsitzenden gewählt wurde.

Am 2. August 1901 feierte Bischoff den 50. Jahrestag seines Eintritts in den Eisenbahndienst; es wurden ihm aus diesem Anlaß reiche Ehrungen zuteil. Als Bischoff im Jahre 1902 nach Vollendung des Baues der Wiener Stadtbahn und Auflösung der Baudirektion für diese Bahn unter neuerlichen Ehrungen und begleitet von den Sympathien der Fachgenossen und persönlichen Freunde in den Ruhestand trat, erfreute er sich noch vollster körperlicher und geistiger Frische. Umso größer war die Bestürzung, als ein Herzschlag dem an Tätig-

keit und Erfolgen reichen Leben Bischoffs jäh ein Ende bereitete. Der Tag, an dem Bischoff sein Leben beschloß, ist nicht nur ein Trauertag für die Familie des Verstorbenen sowie für seine zahlreichen persönlichen Freunde und Bekannten, die ihn wegen seines trefflichen Charakters hochschätzten, sondern für alle Fachgenossen, die ihn aus seinem hervorragenden Wirken auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues kennen. Trauerumflort sollte zu seinem Grabe das geflügelte Rad getragen werden, in dessen Dienst Bischoff durch ein halbes Jahrhundert hingebend gewirkt hat.

Niederlande.

— **Die Streikbewegung in den Niederlanden,** über die wir zuletzt in Nr 11 S. 159 berichteten, scheit allmählich einen ruhigeren Verlauf anzunehmen. Erfreulicherweise hatte sich die Regierung entschlossen, der Wiederkehr solcher Zustände, wie sie der Streik der Eisenbahner im Januar heraufbeschworen hatte, mit scharfen Mitteln entgegenzutreten, und in der Sitzung der zweiten Kammer brachte der leitende Minister Kuyper drei Regierungsvorlagen ein: erstens betreffs Errichtung einer militärischen Eisenbahnbrigade, um im Notfall den Dienst auf den Eisenbahnen zu sichern, zweitens betreffs Veranstaltung von Erhebungen über die Lage der Eisenbahner und deren Beschwerden hinsichtlich Lohn und Arbeitszeit, und endlich drittens betreffs Verschärfung der Strafen gegen Mißhandlung Arbeitswilliger. Diese Vorlagen begründete er in einer kurzen Rede; er hat damit einen außerordentlich günstigen Eindruck gemacht. Besonders wohltätig berührte die Entschiedenheit, womit die Regierung ihren festen Entschluß verkündete, der Wiederholung von Ereignissen, welche man in den letzten Wochen erlebt hatte, ein- für allemal zu steuern. Vielfach trat jetzt die Besorgnis in den Vordergrund, daß die Arbeiter zur Hintertreibung dieser Gesetzesvorschläge den allgemeinen Streik erklären würden. Glücklicherweise aber hat unter der Arbeiterschaft die besonnene Auffassung die Oberhand gewonnen, welche dahin ging, daß man sich die öffentliche Meinung nicht durch einen neuen Streik wieder entfremden dürfe, und namentlich unter den Eisenbahnarbeitern scheint eine ruhigere Auffassung der Sachlage immer mehr Boden zu gewinnen. In Arnheim ist die Hälfte des Eisenbahnpersonals aus seiner Vereinigung ausgetreten, in Schiedam nahezu alle Leute. Die antisozialdemokratische Vereinigung „Recht und Pflicht" nimmt erneut Stellung gegen den Streik. In Rosendaal hat fast alles Personal der Staatseisenbahnverwaltung versprochen, beim Streik nicht mitzutun, wenn man sie nicht an gefährliche Posten stelle. Am 1. März hat dann der in Amsterdam von den Arbeitern eingetzte „Zentral-Abwehrausschuß" beschlossen, den allgemeinen Streik nicht zu erklären.

Übrige europäische Länder.

— **Die französischen Eisenbahner-Organisationen und das Arbeitsgesetz.** Alle fünf bestehenden „Syndikate" der französischen Eisenbahnbediensteten haben nach vorherigen Beratungen sich zusammengetan und ein gemeinsames Schreiben an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet, um das sogenannte „Gesetz Berteaux", welches seit 1897 im Parlament steckt, zum Ziele zu führen. Das Schreiben lautet: „Herr Minister! Die verschiedenen syndikalen Organisationen der Eisenbahnarbeiter haben sich betreffs des Gesetzentwurfes Berteaux ins Einvernehmen gesetzt. Sie haben die Ehre, Ihnen mitzuteilen, daß sie einmütig zusammenstimmen in der Billigung der am 22. März 1902 dem Senat betreffs dieses Entwurfes von Herrn Gourju eingereichten Resolution, welche besagt: ‚Ein Ausschuß des Senats soll beauftragt werden, mit einem Ausschuß der Abgeordnetenkammer in Beratung zu treten, um sich über einen gemeinsamen Text zu verständigen.' Die Vertreter der untengenannten Arbeiter-Organisationen ersuchen also, Herr Minister, um Ihre wohlwollende Intervention beim Parlament, damit die Einsetzung dieser interparlamentarischen Kommission sobald als möglich erfolgen könnne." Aus diesem Grunde hat eins der fünf Syndikate, „das nationale Syndikat der Eisenbahnarbeiter Frankreichs und der Kolonien", es unternommen, die Verständigung, welche für diesen einen Fall erfolgt ist, in einen dauernden allgemeinen Verband umzuwandeln, der jetzt im Entstehen sein soll; auch die Teilnahme des Syndikats der Pariser Stadtbahn ist angeregt.

Das „Gesetz Berteaux" hat ein merkwürdiges Schicksal gehabt. Zweimal, 1897 und 1901, hat es als Wahlreklame gedient; nachdem es diesen Zweck erfüllt, wurde es still begraben und wird nur ab und zu widerwillig aus der Versenkung gezogen. Bei der letzten Beratung vor zwei Jahren passierte den sozialistischen Ministern Millerand und Baudin das Mißgeschick, daß ihre eigenen Anhänger in der Kammer ihnen Mangel an Stetigkeit vorwarfen; sie hätten früher als Abgeordnete befürwortet und gefordert, was sie nun als Minister bekämpften und verweigerten.

Der aus der Anregung der Kammer hervorgegangene Gesetzentwurf Berteaux, welcher allgemein die Arbeitszeit der Eisenbahner auf 10 Stunden herabsetzen, die Ruhegehälter verbessern und sonst noch wesentliche Erleichterungen bringen soll, würde nämlich nach den Berechnungen der französischen Eisenbahngesellschaften und der Regierung jährlich 70 bis 100 Millionen Franken Kosten verursachen. Da der Staat aber den Eisenbahngesellschaften eine gewisse Rente gewährleistet und der Fehlbetrag im französischen Staatshaushalt in den letzten drei Jahren je weit über 100 Millionen betragen hat, kann selbstverständlich keine französische Regierung einem so kostspieligen Gesetz zustimmen. Bei seiner letzten Beratung im Plenum der Kammer vor zwei Jahren wurde dort offen gesagt, daß die ganze Sache Heuchelei und Wahlschwindel sei; die Mehrheit beschließe das Gesetz nur in der stillen aber sicheren Hoffnung, daß der Senat, der weniger von den Wählermassen abhängig ist, es doch verwerfen oder von Grund aus umändern würde. So ist es denn auch geschehen, und dieses schöne Schaugericht schwebt nun seit sechs Jahren immer noch zwischen den beiden Häusern des Parlaments. Die Geschichte ist angesichts der jetzt in Deutschland und in Preußen bevorstehenden Neuwahlen und mancher neuesten Parlamentsreden aus Reichstag und Landtag lehrreich.

— **Familienfahrkarte der Orleansbahn.** Es ist keine Seltenheit, daß in Paris der Frühling schon im Februar eintritt. Aber in Südfrankreich ist er schon lange eingezogen. Sowohl am Gestade des Mittelmeeres, als am Golf von Viscaya steht die Natur schon längst in schönster Blüte. Daher regt sich die Reiselust und zwar umsomehr, als die französischen Bahnen es sich angelegen sein lassen, den Zugang zum Suden zu erleichtern. So gibt die Orleansbahn für eine Reise in die Pyrenäen nach den berühmten Winterkurorten Pau, Dax, Biarritz, Arcachou usw. verschiedene Fahrkarten zu ermäßigten Preisen aus, nämlich sowohl Rundreisekarten mit bestimmter Reisevorschrift, als persönliche Rückfahr- und Familienfahrkarten, deren Dauer zwar begrenzt ist, aber gegen einen Zuschlag von 10 % verlängert werden kann. Sie gelten ursprünglich 33 Tage. Besonders vorteilhaft sind die letzeren. Die Ermäßigung für eine Familie von 2 Personen beträgt laut Dresd. Ztg. 20 %, von 3 Personen 25 %, von 4 Personen 30 %, von 5 Personen 35 %, von 6 und mehr Personen 40 %.

— **Verlängerung der Baufrist für den Simplontunnel.** Hauptsächlich wegen des großen Wasserzuflusses auf der Südseite, dann auch wegen großer Hitze und schwieriger Gesteinsverhältnisse ist, wie bekannt, eine starke Verzögerung in den Arbeiten eingetreten, welche auf der Südseite 9 Monate lang nur unbedeutend fortschritten. Die Bauunternehmung reichte daher ein Gesuch um Fristverlängerung und Entschädigung ein. Das Eisenbahndepartement des schweizerischen Bundesrats setzte zur Prüfung dieser Forderungen einen Ausschuß von Sachverständigen ein, bestehend aus den Herren R. Winkler, technischem Direktor des Eisenbahnamts, Sand, Generaldirektor der Bundesbahnen, Colomb, Direktor der Jura-Simplonbahn, Inspektor de Coulon, Oberingenieur Vogt und Oberingenieur Zollinger. Wie jetzt verlautet, ist dieser Ausschuß der Ansicht, daß man der Gesellschaft betreffs Erstreckung des Termins bis zum Jahre 1905 und betreffs der Nachforderungen in erheblicher Weise entgegenkommen könne.

— **Geplante Maßnahmen zur Verhinderung von Raubüberfällen auf den Eisenbahnen Rußlands.** Nach den Mitteilungen der „Nowoje Wremja" beabsichtigt das russische Verkehrsministerium, wie wir dem Zentralbl. d. Bauverw. entnehmen, zur Verhütung von Überfällen und Anschlägen gegen die Betriebssicherheit, die in den letzten Jahren auf den Eisenbahnen Rußlands zugenommen haben, allgemeine und Ausnahme-Maßnahmen zu ergreifen. Erstere sollen sich auf alle Eisenbahnen des Reichs, letztere dagegen nur auf die Transkaukasische, die Wladikawkas- und die Sibirische Bahn erstrecken. Nach den Angaben der genannten Zeitung wurden in dem dreijährigen Zeitraum von 1900 bis 1902 auf den Eisenbahnen des europäischen und asiatischen Rußlands zusammen 1181 Überfälle und Anschläge verübt, unter diesen im Jahre 1900 allein 68, im Jahre 1901: 108 und im Jahre 1902: 110 bewaffnete Überfälle, Raub- und Mordanschläge. Im Jahre 1900 haben 97, im Jahre 1901: 115 und im Jahre 1902: 124 böswillige Beschädigungen von Bahnstrecken stattgefunden. Die Mehrzahl der Anschläge und Überfälle entfällt auf die Transkaukasische, die Wladikawkas- und die Sibirische Eisenbahn. Auf der Wladikawkas-Eisenbahn wurden im Jahre 1900: 5, im Jahre 1901: 13 und im Jahre 1902: 37 bewaffnete Überfälle, Raub- und Mordanschläge verübt, in den gleichen Jahren auf der Transkaukasischen 13, 33 und 55, auf der Sibirischen 7, 6 und 10. Für die Wladikawkas- und die Transkaukasische Eisenbahn wird die Einstellung berittener Schutzmannschaften geplant, auch will man die

Bewohner der Ansiedelungen an diesen Bahnstrecken für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gegen Überfälle in gewissem Sinne verantwortlich machen, weil solche Überfälle meistenteils von den Bewohnern dieser Ansiedelungen selbst ausgeführt worden sind. Auf anderen Bahnstrecken soll eine besondere Geheimpolizei eingerichtet werden, ferner beabsichtigt die Regierung, ein beschleunigtes Gerichtsverfahren einzuführen, die Lage der Eisenbahnbediensteten und Arbeiter zu verbessern, gewisse Polizeirechte an höhere Eisenbahnbeamte zu erteilen, bestimmte Beamte der Sibirischen, der Transbaikal- und der Chinesischen Ostbahn zum Schutze der Reisenden gegen Überfälle mit Schußwaffen auszurüsten und über den Gebrauch dieser Waffen besondere Bestimmungen zu erlassen und dergleichen mehr.

— **Wagen- und Lokomotivlieferungen für die russischen Bahnen.** Die Aufträge der russischen Regierung umfaßten nach dem „Engineering" im letzten Jahre 110 Maschinen, 63 Personenwagen und 4660 Güterwagen. Dieses Betriebsmaterial ist bei russischen Werken in Auftrag gegeben worden. Die Aufträge für das laufende Jahr umfassen 1670 Maschinen und 22 000 Personen- und Güterwagen. Auch diese sollen russischen Werken übertragen werden, da die Regierung darauf bedacht ist, die russische Industrie kräftigst zu fördern.

Fremde Weltteile.

— **Transvaalbahn.** Ein von Professor Meili über die Rechtslage der Aktionäre verfaßtes Rechtsgutachten führt u. a. aus, daß Großbritannien zweifellos verpflichtet ist, die wohlerworbenen Privatrechte der Eisenbahngesellschaft, ihrer Aktionäre und Obligationsinhaber anzuerkennen. Wegen der Höhe der Auskaufssumme verweist Professor Meili auf die Eisenbahnkonzession, welche die Frage des sogen. Rückkaufs ordnet. Danach kommt das Gutachten zu einer Rückkaufssumme von 264,34 % oder von 217,66 %, je nachdem man die Dividenden der Jahre 1897 bis 1899 oder der Jahre 1898 bis 1900 zur Grundlage nimmt. Wolle man richtig verfahren, so müsse man die vor dem Kriege ausbezahlten Dividenden als maßgebend hinstellen, die Kriegsjahre bilden keine rechnungsmäßigen Zeitabschnitte, die im Sinne der Konzession verwertet werden könnten und dürften. Insbesondere spiele auch der Börsenkurs keine entscheidende Rolle; denn er wurde gerade durch die Bestreitung der Rechte der Aktiengesellschaft künstlich gedrückt. Das Rechtsgutachten beschäftigt sich mit der Frage, vor welchem Gerichtsstande der Streit allfällig entschieden werden müsse, wenn keine Einigung erzielt würde. In dieser Beziehung findet Meili, das in der Eisenbahnkonzession vorgesehene Schiedsgericht sei allein zuständig für die Rechtsansprüche der Aktiengesellschaft und der Aktionäre. Das Rechtsgutachten führt weiter aus, daß die beteiligten Staaten zu einer völkerrechtlichen Klage schreiten könnten und müßten, wenn Großbritannien sich weigern sollte, sich dem durch die Konzession vorgesehenen oder einem neu zu begründenden Schiedsgerichte zu unterwerfen. Diese Klage läßt sich in der Gestalt denken, daß die verschiedenen Staaten (Deutschland, Frankreich, Niederlande) einzeln vorgehen oder aber alle zusammen, oder daß die Niederlande (unter deren Schutz die Eisenbahngesellschaft zunächst steht) den Anfang machen und daß Deutschland und Frankreich dann beitreten. Der Verfasser spricht die Hoffnung aus, daß Großbritannien es zu solchen völkerrechtlichen Klagen nicht kommen lassen wird. Zwei Gründe sprechen für die rechtliche und freundliche Erledigung der Sache: einmal, daß England stets ein sehr feines Gefühl für die Wahrung der Privatrechte gezeigt und betätigt hat und sodann, daß der englische Staat durch den Erwerb der Eisenbahn ein glänzendes Geschäft mache.

— **Eisenbahnen auf Korea.** Wie „Railr. Gaz." meldet, hat die Regierung von Korea Widerspruch dagegen erhoben, daß die Aussicht von dem Grabe des verstorbenen Kaisers bei den Hügeln von Chichi-Ken durch die Söul-Fusan-Eisenbahn zerstört würde. Da aber die genannte Regierung tatsächlich ohne jede Bedeutung ist, schreitet der Bau der Bahn fort, als ob kein Einspruch erhoben worden wäre. Der Bahnabschnitt von Eitoho nach Meikakudo ist schon fertig, und die 23 engl. Meilen (= 37,03 km) lange Strecke von Anyo nach Shinsi wird voraussichtlich im Juni vollendet sein. 350 Japaner und etwa 3000 koreanische Kulis arbeiten an der neuen Bahn, die eine der größten Unternehmungen zu werden verspricht, die jemals für die Aufschließung Koreas und besonders für die Ausbreitung des japanischen Einflusses begonnen worden sind, da sie einer sehr großen Zahl von Japanern ermöglicht, sich in dem reichen aber dünnbevölkerten Lande nicht zu weit von der Meeresküste niederzulassen.

— **Die Eröffnung der mandschurischen Bahn.** Nach Angabe der „Nowoje Wremja" ist nunmehr der regelmäßige Dienst zwischen Port Arthur und den Stationen der sibirischen Linie eröffnet worden. Am 27. Februar verließ ein durchgehender Zug Port Arthur mit dem Bestimmungsort Baikalsee. Der Zug war gut eingerichtet und enthielt nur Wagen II. und III. Klasse. In wenigen Tagen wird auch für die Unterbringung der Reisenden I. Klasse gesorgt werden.

— **Die Uganda-Eisenbahn** kann nunmehr, wie die Münch. Allg. Ztg. meldet, als fertiggestellt betrachtet werden, da nur noch einige unbedeutende Holzbrücken durch Stahlbauten zu ersetzen sind. Der Leiter des Bahnbaues, Sir George Whitehouse, wird daher im April schon die Rückreise nach England antreten. Bereits jetzt macht sich schon eine große kaufmännische Tätigkeit bemerkbar. Italienische, deutsche und indische Handelshäuser eröffnen Filialen in Ostafrika und Uganda. Indische und italienische Häuser bringen Handelsschiffe auf den Viktoriasee, auf dem bereits ein deutsches Schiff tätig ist.

Vor einiger Zeit machte der Dampfer Winifred der Eisenbahngesellschaft seine Probefahrt auf dem See. Er wie auch ein zweiter Dampfer derselben Gesellschaft sind für den Post-, Reisenden- und Frachtdienst auf dem See bestimmt. Zwischen Mombassa und dem Hafen Florence am Viktoriasee gehen jetzt direkte Züge zweimal wöchentlich. Diese Züge haben Anschluß an die den See kreuzenden Dampfer. Durch die Einnahmen aus der Bahn sollen bis jetzt die Protektorate von Uganda und Ostafrika jährlich etwa 35 000 Pfund an Transportkosten erspart haben.

Bücherschau.

— **Gehrckes Handbuch für deutsche Eisenbahnbeamte,** enthaltend die für den Dienstgebrauch und die Prüfungen wichtigsten Reichsgesetze und Verordnungen. Dresden. Verlag von Gerhard Kühtmann. 1903. Preis 3 ℳ. — Der Herausgeber weist in seinem Vorworte darauf hin, daß nach dem bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen üblichen Geschäftsgebrauch die einzelnen Dienststellen zwar regelmäßig mit allen Dienstanweisungen ausgerüstet, daß aber die Gesetze und Verordnungen selbst dorthin nicht geliefert werden. Kommt daher ein Eisenbahnbeamter in die Lage, auf den Wortlaut eines Gesetzes zurückgehen zu müssen, so ist ihm dies oft nur unter Weiterungen und Schwierigkeiten möglich. Demgemäß hat der Verfasser unter den reichsrechtlichen Bestimmungen an der Hand seiner langjährigen Erfahrungen als Bureaubeamter eine sorgfältige Auswahl getroffen und das für den täglichen Dienstgebrauch wichtigste Material zu einem handlichen Bande von 826 Seiten vereinigt. Selbstredend haben die größeren Gesetze, wie Strafgesetz, Zivilprozeßordnung, Handelsgesetzbuch usw. nur in Auszügen Aufnahme finden können, aber diese enthalten das für den Dienstgebrauch des Eisenbahners Notwendigste in geschickter Zusammenstellung. Dabei ist die Ausstattung des Buches, was Papier, Druck und Einband anlangt, tadellos, und der Preis muß angesichts der Reichhaltigkeit des Gebotenen als ein billiger bezeichnet werden.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Verkehrswiederaufnahme.

Nach Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz vom 26. Februar d. J. ist der Umschlagsverkehr im Coseler Hafen wieder eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahngesellschaft. Die zwischen den Haltestellen Alt-Banzin und Güdenhagen der Strecke Kolberg-Köslin gelegene Haltestelle Kasimirsburg wird fortan die Bezeichnung Bast-Kasimirsburg führen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Der Name der an der Strecke Nauen-Wildpark gelegenen Haltestelle Bredow ist am 1. März d. J. in Bredow (Osthavelland) abgeändert worden.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Tübingen-Sigmaringen gelegene Station Straßberg hat die nähere Bezeichnung Straßberg (Hohenzollern) erhalten.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Linie Feldkirch-Buchs gelegenen Station Buchs ist in Buchs (Rheintal) abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 78 vom 25. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 28. Februar d. J.).

Nr I 84 vom 26. Februar d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Ausgabestellen für Vereinsfahrscheinhefte errichtet haben, betreffend Erhebungen über die Höhe der von Reiseunternehmern für die Ausfertigung von Vereinsfahrscheinheften zur Einziehung gelangenden Gebühren (abgesandt am 3. März d. J.).

Nr I 87 vom 27. Februar d. J. an sämtliche deutsche Vereinsverwaltungen, betreffend Neunumerierung der Vereinsfahrscheine (abgesandt am 4. März d. J.).

Nr I 89 vom 28. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag auf Änderung der zusätzlichen Bestimmung in Abschnitt A, Absatz 1 (1) zu § 10 des Vereins-Betriebsreglements (abgesandt am 4. März d. J.).

Nr VI 26 vom 25. Februar d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend Änderungen in den Verhältnissen der Vereinszeitung (abgesandt am 4. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Heute 2½ Uhr Nachmittags verschied nach langem Leiden im 62. Lebensjahre unser allverehrter Chef,

der Königliche Eisenbahndirektionspräsident

Herr **Max Roepell.**

Seine hervorragenden geistigen Fähigkeiten, seine energische Führung, wie seine gewinnende Persönlichkeit werden von uns in treuem Andenken bewahrt werden.

Posen, den 2. März 1903. (574)

Die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königl. Eisenbahndirektion.

2. Anderweite Abgrenzung von Inspektionsbezirken.

Mit dem 1. April d. J. tritt folgende Änderung in der Abgrenzung und Einteilung der Betriebs-, Verkehrs- und Maschineninspektionen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau ein, und zwar:

A. I. Die Betriebsinspektion Glogau 1 scheidet aus dem Bezirke aus; die Strecken Neusalz-Freystadt-Sagan (ausschl.) und Freystadt-Waltersdorf (ausschl.)-Reisicht (ausschl.) gehen auf den Eisenbahndirektionsbezirk Posen und die Strecke Steinau (einschl.)-Glogau (ausschl.) auf den Bezirk der Betriebsinspektion 3 Breslau über.

II. Die Grenze zwischen den Betriebsinspektionen Breslau 1 und Neisse 1 auf der Strecke Brieg-Neisse wird von Kilometer 0,840 nach Kilometer 2,500 verlegt.

B. Die Verkehrsinspektionen umfassen unter Wegfall der Unterscheidungsnummern der beiden in Breslau vorhandenen Verkehrsinspektionssitze und nach Wegfall der auf den Direktionsbezirk Posen übergehenden Strecken (vergl. A. I) und zwar:

I. Verkehrsinspektion Breslau:
a) den Bezirk der Betriebsinspektionen 1 und 4 Breslau ganz,
b) den Bezirk der Betriebsinspektion 3 ohne die Strecken Breslau ausschl.-Raudten-Glogau ausschl. und ohne Anschlüsse in Raudten und Schmiedefeld;

II. Verkehrsinspektion Görlitz (unverändert):
a) den Bezirk der Betriebsinspektionen 1 Görlitz und Hirschberg ganz,
b) den Bezirk der Betriebsinspektion 2 Görlitz ohne die Strecke Greiffenberg ausschl.-Hermsdorf (Bad) ausschl.,
c) von dem Bezirk der Betriebsinspektion Sorau die Strecken Kohlfurt ausschl.-Gassen ausschl. mit Anschlüssen;

III. Verkehrsinspektion Liegnitz:
a) den Bezirk der Betriebsinspektion 1 Liegnitz ganz,
b) den Bezirk der Betriebsinspektion Sorau ohne die Strecke Kohlfurt ausschl.-Gassen ausschl. mit Anschlüssen,
c) von dem Bezirk der Betriebsinspektion 2 Liegnitz die Strecke Liegnitz ausschl.-Raudten ausschl.,
d) von dem Bezirk der Betriebsinspektion 2 Görlitz die Strecke Greiffenberg ausschl.-Hermsdorf (Bad) ausschl.,
e) von dem Bezirk der Betriebsinspektion 3 Breslau die Strecken Breslau ausschl.-Raudten-Glogau ausschl. und Anschlüsse in Raudten und Schmiedefeld;

IV. Verkehrsinspektion Neisse: die Bezirke der Betriebsinspektionen 2 Breslau, 1 und 2 Neisse ganz;

V. Verkehrsinspektion Waldenburg:
a) den Bezirk der Betriebsinspektionen Waldenburg und Glatz ganz,
b) den Bezirk der Betriebsinspektion 2 Liegnitz ohne die Strecke Liegnitz ausschl.-Raudten ausschl.

C. Maschineninspektionen Görlitz und Liegnitz. Die Strecke Greiffenberg ausschl.-Löwenberg-Hermsdorf Bad geht von der Maschineninspektion Görlitz auf die Maschineninspektion Liegnitz über.

Breslau, den 28. Februar 1903. (575)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen.

Infolge von Schneeverwehung war der Güterverkehr im Monate Januar l. J. auf folgenden Linien unterbrochen, u. zw.:

Bucuresci-Fetesti	vom	14/1.—22/1.
Filaret-Giurgiu	„	14/1.—18/1.
Ciulnita-Slobozia	„	14/1.—31/1.
Buzeu-Braila	„	14/1.—23/1.
„ -Marasesci	„	17/1.—22/1.
Faurei-Fetesti	„	14/1.—25/1.
Galati-Tecuciu	„	14/1.—21/1.
Tecuciu-Marasesci	„	14/1.—22/1.
„ -Vasliu	„	16/1.—22/1.
Marasesci-Bacau	„	16/1.—22/1.
Adjud-Palanca	„	16/1.—22/1.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 4 des Übereinkommens für gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntnis.

Bukarest, den 26. Februar 1903. (576)

4. Güterverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Teil IV, Heft Nr 2 vom 1. Februar 1900.
(Holz- und Rinden-Ausnahmetarif mit Ungarn.)

Ab 1. Mai 1903 werden die Frachtsätze für Holz (Abschnitt A — Abteilung II), ferner für Borke (Abschnitt C — Abteilung I und II) sowie für Eisenbahnschwellen (Abschnitt D) für die Stationen Frankfurt a/M. Hauptbhf. (E. D. F. und M. N. B.), Hanau Nordbhf. und Hanau Westbhf. der kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. wie folgt erhöht:

Frankfurt a/M. Hauptbhf. (E. D. F. und M. N. B.) um . 0,02 ℳ,
Hanau Nordbhf. um . 0,02 „
Hanau Westbhf. um . 0,01 „
für 100 kg.

Sendungen nach Frankfurt a/M. bezw. Hanau ohne nähere Bahnhofsbezeichnung werden aus-

schließlich auf Frankfurt a/M. Hauptbhf. bezw. Hanau Ostbhf. zu den für diese Stationen bestehenden Frachtsätzen abgefertigt.

München, den 3. März 1903. (577)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

In den Ausnahmetarif Nr 12 (Getreide, Malz und Mühlenerzeugnisse) der Tarifhefte I A und I B werden mit Wirkung vom 5. März l. J. direkte Frachtsätze für Bern-Weissenbühl aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 1. März 1903. (578)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 1. März 1903 ist in der Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen unter Ordnungs-Nummer 38a nachgetragen worden:

„38a Asbestzement-Bausteine und Platten (ein Gemenge von Zement und Asbest) Spez.-Tarif II."

Die Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen ist auch gültig für den Verkehr Basel, Schaffhausen und Singen bad. Bahn, sowie Waldshut-Schweiz.

Karlsruhe, den 3. März 1903. (579)
Gr. Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 ab ist die Station Beningen als Versandstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenkoks aus dem Saargebiet nach Stationen der französischen Ostbahn (Kohlentarif Nr 21) vom 1. September 1898 aufgenommen worden. Nähere Auskunft erteilt das Tarifbureau.

Straßburg, den 28. Februar 1903. (580)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.

Mit Geltung vom 5. März d. J. werden für den Verkehr zwischen den Stationen an der Strecke Kirchberg (Hunsrück)-Morbach einerseits und Bingen tr., sowie Bingerbrück tr. (Wasserweg) anderseits für die nach dem Sp.-Tar. III und nach dem Ausn.-Tar. 2 (Rohstofftarif) abzufertigenden Sendungen ermäßigte Frachtsätze eingeführt, über deren Höhe die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft geben.

Frankfurt a/M., 1. März 1903. (581)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Der Nachtrag V zum Tarif vom 1. Mai 1900, dessen Einführung nach unserer Bekanntmachung vom 10. v. M. am 1. März d. J. erfolgen sollte, gelangt erst am 1. April d. J. zur Herausgabe.

Breslau, den 5. März 1903. (582)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 15. März 1903 wird die Station Achdorf in den Ausnahmetarif 17 für Petroleum etc. einbezogen.

Die Frachtsätze sind zu bilden durch Anstoß von 0,02 ℳ. für 100 kg an die Ausnahmefrachtsätze der Station Landshut.

München, den 3. März 1903. (583)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im I. Nachtrag zum Tarifheft II A (badische Bahn-Ostschweiz) vorgesehene Änderung der Stationsnamen Bötzenegg in Schinznach=Dorf und Schinznach in Schinznach=Bad tritt erst am 1. Mai 1903 ein.

Karlsruhe, den 1. März 1903. (584)
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Rhein- und Mainumschlagstarif vom 1. November 1901.

Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ist im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 8, Serie II — Seite 36 des Tarifes — hinter „Obst, getrocknetes" zu ergänzen: „mit Ausnahme von getrockneten Weinbeeren (Weintrauben)."

München, den 2. März 1903. (585)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. April 1903 erscheint zum Ausnahmetarif für Zuchtvieh ab Donaueschingen usw. nach Budweis usw. vom 1. Januar 1899 der Nachtrag II, welcher Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des Nachtrags I, insbesondere teilweise erhöhte Begleitergebühren enthält; die letzteren gelten erst ab 15. Mai 1903.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

München, den 28. Februar 1903. (586)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. d. M. treten direkte Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine (Ausnahmetarif 5a) im Verkehr von den Stationen Helmsdorf Kr. Sorau und Tschöpeln = Quolsdorf (Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld) nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie nach Station Schöneberg Militärbahnhof bei Berlin, ferner von Station Braunsdorf O.-L. der vorgenannten Nebenbahn nach Station Nieder = Schöneweide = Johannisthal in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 2. März 1903. (587)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Alt=Damm-Kolberger Eisenbahn.

Binnen-Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 werden die Bestimmungen im Abschnitt C (Seite 9—10) des Tarifs von den Worten „Zwei Drittel" bis „niedriger stellt" aufgehoben und durch die entsprechenden Bestimmungen des neuen deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I ersetzt.

Vom gleichen Tage ab treten besondere Vorschriften für Zuchttiere und Weidetiere in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen unsere Stationen und unser Verkehrsbureau hier, Lindenstraße 29.

Stettin, den 26. Februar 1903. (588)
Direktion.

Ostdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. März d. J. wird die Station Nieder=Salzbrunn als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen einbezogen, dagegen werden die für die Stationen Waldenburg oberer und unterer Bahnhof bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Gießerei-Roheisen mit Gültigkeit vom 20. April d. J. aufgehoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., 28. Februar 1903. (589)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

In das Heft 8 der Verbandstarife vom 1. November 1901 werden mit Gültigkeit vom 15. März 1903 folgende Frachtsätze der Abteilung d für Mühlenerzeugnisse aus den in Abteilung a des Tarifes genannten Getreidearten aufgenommen:

Nach	von Cöthen Centimes für 100 kg
Aarau	356
Aarburg=Oftringen	361
Alt=Solothurn	391
Baden	339
Bauma	361
Bern	421
Bremgarten	366
Buchs (Rheintal)	287
Burgdorf	399
La Chaux=de=Fonds	419
Chur	337
Corgémont	393
Couvet (J. S.)	457
Flamatt	434
Fribourg (Freiburg)	452
Genève (Genf)	548
Herzogenbuchsee	383
Kemptthal	335
Lausanne	503
Lausen	333
Lenzburg	354
Liestal	330
Littau	407
Luzern	390
Mett=Bözingen	404
Muri	368
Neuchâtel	433
Neu=Solothurn	390
Olten	357
Rapperswil	369
Rheinfelden	329
Richterswil	366
Romanshorn	276
Rorschach	276
Rikon	345
St. Fiden und St. Gallen	301
St. Imier	405
St. Margrethen	265
Sonceboz	392
Tavannes	385
Thun	438
Turbenthal	350
Wädenswil	364
Winkeln	307
Winterthur	330
Wohlen=Villmergen	359
Wolhusen	410
Wülflingen	334
Zofingen	365
Zürich Hauptbhf.	345
Zürich=Tiefenbrunnen	351
Zug	368

Karlsruhe, den 28. Februar 1903. (590)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Vom 5. März d. J. ab werden die Stationen Altenvoerde, Großgraben-Festenberg, Gustavsburg und Herdecke Nord in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstationen einbezogen.

Die Frachtsätze von Gustavsburg finden auf Sendungen, welche vom Wasserwege herkommen, keine Anwendung.

Weitere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 1. März 1903. (591)

Königliche Eisenbahndirektion.

Donau-, Rhein- und Mainumschlagsverkehr.

Tarif vom 1. Januar 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. an ist das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 14 c — Seite 4 des Nachtrags I — am Schlusse wie folgt zu ergänzen: „mit Ausnahme von getrockneten Weinbeeren (Weintrauben).“

München, den 2. März 1903. (592)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Klassengütertarif Teil II, Heft Nr 1 vom 1. Februar 1897.

Ab 15. März d. J. wird die Station Gernsbach der Großh. badischen Staatseisenbahnen mit folgenden direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr 15 für Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) einbezogen:

Nach bezw. von	Station der k.k. österr. Staatsbahnen Hallein, Abteilung Ia	Ib	Ic
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Station der Großh. badischen Staatseisenbahnen: Gernsbach	1,76	2,47	2,43

München, den 1. März 1903. (593)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 15. März d. J. treten für Güter der Wagenladungsklassen A 1 und B die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	für 100 kg in Pfennigen, Wagenladungsklassen A 1	B
Königinhof S. N. D. V. B.-Rawitsch	182	166

Breslau, den 4. März 1903. (594)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 1 vom 1. 3. 1899.

Am 15. d. M. treten für Eisenschlacken usw. des Ausnahmetarifs Nr 57 unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft:

Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen.

Von \ Nach	Beuthen O/S.	Bobrek	Borsigwerk	Chorzow	Friedrichshütte	Gleiwitz	Königshütte O/S.	Laurahütte	Ludwigsglück	Morgenroth	Rosdzin	Schwientochlowitz	Tarnowitz	Zabrze
Zöptau K. K. St. B.	56	55	55	57	58	53	56	58	54	55	58	56	58	54

Breslau, den 4. März 1903. (597)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Einführung direkter Frachtsätze für Kleesaaten ab Budweis.

Mit Gültigkeit vom 20. März a. c. wird die Station Budweis in den Ausnahmetarif Nr 43 (für Kleesaaten etc.) des Tarifes Teil II, Heft 1 des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif bestehenden Bestimmungen mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Von Budweis (K. K. St. B.) nach

Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) a	b	Hamburg B., Wilhelmsburg a	b	Stettin a	b	Warnemünde a	b	anderen deutschen Hafenstationen
Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen								
416	380	411	375	342	314	402	368	siehe besondere Tabelle auf Seite 26 und 27 des Verbands-Gütertarifes, Teil II, Heft 1

Wien, am 3. März 1903. (598)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Bahnverwaltungen.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. März l. J. wird die Station Oberursel in die Schnitt-Tariftabelle B des Ausnahmetarifs 5 a (früher 2 a), rohe Steine etc., mit dem Schnittsatze von 0,16 ℳ für 100 kg einbezogen.

München, den 3. März 1903. (595)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Für Holz der Pos. H 17 des Teiles I, Abteilung B für die österreichisch-ungarisch-bosnischen Eisenbahnen treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Tetschen Ö. N. W. B./Bodenbach St. E. G. trs. Wien {K. F. N. B., Ö. N. W. B., St. E. G.}, Wien II (K. F. J. B.)	153 ₰

Die Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche per Bahn vom Auslande von deutschen Seehafenstationen in Bodenbach oder Tetschen eintreffen und daselbst umkartiert bezw. nach Wien K. F. N. B., Ö. N. W. B., St. E. G., Wien II (K. F. J. B.) neu zur Aufgabe gebracht werden.

Wien, am 28. Februar 1903. (596)

Österreich. Nordwestbahn.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Abänderung der in Nr 3 vom 10. Januar 1903 unter (92) enthaltenen Kundmachung.

Die durch die oben zitierte Kundmachung mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 eingeführten Frachtsätze für Kohlen, mineralische, und Koks von Miröschau, Strebichowitz-Winaritz, Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Smecna-Sternberg nach Jenbach gelten auch für solche Sendungen, die zu Regiezwecken der Zillertalbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltung adressiert sind.

Wien, am 28. Februar 1903. (599)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 wird die Station Pörtschach am See der k. k. priv. Südbahngesellschaft in den obenbezeichneten Tarif für Holzsendungen der Serie II, Ziffer 3 (Schnittholz) mit den für die Station Klagenfurt der k. k. priv. Südbahngesellschaft vorgesehenen Frachtsätzen einbezogen.

Die Station Pörtschach am See rangiert in die Reexpeditionsgruppe C.

Wien, am 28. Februar 1903. (600

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.
Am 5. März d. J. wird die in Km. 36,14 der Strecke Mattierzoll-Gliesmarode gelegene Station Gliesmarode-Braunschweig, die bisher die Bezeichnung Gliesmarode B. S. E. führte und lediglich als Rangierbahnhof benutzt wurde, für den Güterverkehr in Wagenladungen — ausschl. Sprengstoffe und schwerwiegende Fahrzeuge — eröffnet werden.
Braunschweig, den 4. März 1903. (601)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Die Stadt- und Ringbahnzüge einschließlich der über die Stadtgleise verkehrenden Vorortzüge nach und von Grünau, in denen das Rauchen bisher nur in der III. Wagenklasse gestattet war, führen fortan auch Wagen II. Klasse für Raucher. Die Wagenabteile II. und III. Klasse für Raucher wie auch für Nichtraucher sind als solche besonders bezeichnet.
Berlin, den 4. März 1903. (602)
Königliche Eisenbahndirektion.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.
Die in den vom 1. April d. J. einzuführenden Nachtrag II zu dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarif (cfr. Bekanntmachung vom 12. Februar d. J.) aufgenommenen besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Bestimmungen unter I (3) derselben genehmigt.
Braunschweig, den 4. März 1903. (603)
Die Direktion.

Zwischen Stationen der Strecke Hohenlimburg-Betzdorf und darüber hinaus und der von dieser Strecke abzweigenden Nebenstrecken einerseits und Stationen der Strecke Fröndenberg-Cassel und den von dieser Strecke abzweigenden Nebenstrecken anderseits treten in dem über Hagen sich bewegenden Personenverkehr bei den einfachen Fahrkarten vom 1. Juni d. J. ab Tariferhöhungen ein. Diese gründen sich darauf, daß im genannten Verkehr für die Bahnwege Hagen und Iserlohn je besondere, nach der wirklichen Entfernung berechnete Fahrpreise erhoben werden.
Ferner werden in einzelnen der genannten Stationsverbindungen die heutigen Fahrkarten aufgehoben und an deren Stelle neue, im Preise ermäßigte und lediglich über die kürzeren Bahnwege geltende Fahrkarten ausgegeben.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Elberfeld, den 25. Februar 1903. (604)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der Eisenbahndirektionen zu Cassel und Frankfurt a/M.

6. Verdingungen.

Verding von Kleineisen für die Direktionen der vereinigten Preußischen und Hessischen Staatseisenbahnen:
Gruppe A. 12 000 Stück Hakenplatten, 105 000 Stück Klemmplatten und **Deckplättchen, 653 t Laschen, 4600 Stück Uebergangslaschen, 80 000 Stück Unterlagsplatten, 60 t ungelochte Herzstückplatten, 2400 Stück Zungendrehstühle, 10 000 Stück Gleitstühle, 9000 Stück Zungenkloben, 52,5 t Hakenschrauben und 56 t Schrauben.**
Gruppe B. 15 500 Stück gußeiserne Hakenplatten, 15 000 Stück Mutternstellkappen und 176 860 Stück Schwellenbezeichnungsnägel.
Die Verdingungsunterlagen sind von unserer **Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1 hier**, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von **1,50 ℳ für Gruppe A, 0,50 ℳ für Gruppe B** — in bar — zu beziehen.
Die Angebote sind mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien"** versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin **am 12. März d. J., Vormittags 10 Uhr**, portofrei an uns einzusenden.
Ende der Zuschlagsfrist am 30. März d. J.
Essen (Ruhr), den 24. Februar 1903. (605)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 18 950 Stück **Gummischläuchen** zur Dampfheizung in 7 Losen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin und von 1888 Stück **gepreßten Stahlblechschaufeln** in 2 Losen und 3300 Stück gepreßten **doppelten Schraubenschlüsseln** in 1 Lose für die Eisenbahndirektion Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum **21. März 1903** für Gummischläuche bis **Vormittags 11 Uhr**, für Schaufeln und Schraubenschlüssel bis **Mittag 12 Uhr** an das **Rechnungsbureau in Berlin**, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. **Angebotbogen** und **Bedingungen** können im **Zentralbureau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort für Schläuche und für Schaufeln etc. besonders gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von je 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist für Schläuche bis 23. April, für Schaufeln etc. bis 31. März 1903.
Berlin, den 3. März 1903. (606)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 7580 Stück **Chamottesteinen** für Feuerschirme, 45 170 Stück **Chamotte-Mauersteinen**, 33 200 kg **Chamottemehl**, 21 050 kg feuerfestem **Ton**, B. 6610 Tafeln braunem **Haarfilz**, 8900 m **Filzstreifen**, 1022 Tafeln weißem **Wollfilz**, 1300 kg Schmirgel, 50 000 Bogen **Glaspapier**, 112 000 Bogen **Schmirgelleinen**, 3100 Bogen grauer **Pappe**, C. ca 76 Stück **Schleifsteinen** aus roten bayerischen und Eifelsteinen, in je 1 Lose, für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum **24. März 1903, Vormittags 10 Uhr**, an das **Rechnungsbureau in Berlin**, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch für A, B, C besonders von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von **je 50 ₰ bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. bezw. 17. und 15. Mai 1903.
Berlin, den 4. März 1903. (607)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die **Herstellung** von rd **14 700 qm Pflaster der Zufuhrwege und Ladestraßen** sowie der Laderampen auf den **Bahnhöfen Schönholz und Reinickendorf-Dorf** ausschließlich Materiallieferung soll öffentlich vergeben werden.
Angebote sind bis **Sonnabend, den 21. März 1903, Vormittags 11 Uhr**, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348 einzureichen.
Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Zentralbureau Zimmer 420 einzusehen beziehungsweise die Angebotshefte von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in **bar** (nicht in Briefmarken) zu beziehen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Berlin, den 4. März 1903. (608)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

K. württemb. Staatseisenbahnen.
Verkauf von alten Werkstättematerialien.
Die beim Hauptmagazin Eßlingen, bei den Werkstätten Aalen, Cannstatt, Eßlingen, Friedrichshafen, Heilbronn, Rottweil, Stuttgart, Tübingen, Ulm und bei der Dampfschiffahrtsverwaltung Friedrichshafen lagernden Altmaterialien, u. zwar:
Feuerbüchsenkupfer, Kupferabfälle, Kupferspäne, Kupferdraht, Messing- und Rotgußabfälle, Rotgußabschaum, Rotgußsand, Kompositionsasche, Kompositionsspäne, Manganbronzeabfälle, Zink, Blei, Radreifen, Radsterne, Wagenräder, Schmiedeisen, Eisenblech, Roststäbe, Siedröhren, Gußeisen, Eisen- und Stahldrehspäne, Tragfedern, Stahlabfälle, Ketten, Gummiabfälle und 5 noch brauchbare Schmiedeschraubstöcke (in Eßlingen lagernd)
werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf alte Werkstättematerialien" versehen, spätestens bis zum
23. März d. J., Nachmittags $2\frac{1}{2}$ Uhr,
hierher einzureichen. Die Eröffnung derselben findet anschließend hieran statt. Die Bieter bleiben bis zum 15. April d. J. an ihre Angebote gebunden.
Eßlingen, den 2. März 1903. (609RM)
K. Hauptmagazinsverwaltung.

Die in den Hauptwerkstätten zu Gotha, Erfurt und Meiningen und in der Nebenwerkstätte zu Jena vorhandenen alten Werkstattsmaterialien, als Martin-Kernschrott, Schmelzeisen, Drehspäne von Eisen und Stahl, Stahlschrott, Radreifen, Radsterne, Achswellen von Stahl, Stahlguß-Scheibenräder, kupferne Feuerbuchsplatten und Siederohrenden sollen verkauft werden.
Termin hierzu ist auf Donnerstag, den 2. April 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.
Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 15 ₰ in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.
Zuschlagsfrist: drei Wochen.
Erfurt, den 2. März 1903. (610)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. März Vorm. gemeldet.

Nr 7 Berlin, am 7. März 1903. Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	9425	1	Kiste	Tabak, Schuhw. —	54	1	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
2	A D	6	1	—	ansch. Heringstonne, leer	17	2	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
3	A H T	120	10	Pack	braune Lederpappe —	250	3	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
4	A K	—	1	Ballen	Handtuchstoff —	63	4	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
5	A S S	166	1	Kiste	Plüsch, rot —	31	5	Kiel	„	
6	A W	29333	1	„	Wollwaren —	108	6	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
7	B F	—	1	Korb	Radieschen —	7	7	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	B J A A T	4993	1	Kiste	weiße Glasperlen —	54	8	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
9	B L	643	1	„	Glastrichter —	119	9	„	„	
10	B M	34	1	Kübel	Butter —	6,5	10	Wanne	K. E.-D. Essen	
11	B S B D R	4282/84	3	Kisten	Kochgeschirr —	457	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
12	B W	7187	1	Kiste	Messingware —	66	12	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
13	C	692	1	—	Eisenrohr —	122	13	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	m. Flansch.
14	C	—	1	Korb	Kessel aus Kupfer —	12	14	Aldingen	Württemberg. Stsb.	
15	C B	—	2	Bund	Rundeisen —	106	15	Frankfurt a/M. Hptgtbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	à 9 Stück.
16	C B C	3105	1	Kiste	Korsettstangen —	14	16	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
17	C C P	22280/1	2	Kisten	verzinnte Blechlöffel	163	17	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Sio Antonia.
18	C G	—	2	—	Binnenöfenteile —	24	18	Duisburg	K. E.-D. Essen	f. Mantelosen.
19	C G B (alt u. abgerissen)	940	1	Rolle	graues Packpapier —	67	19	Mülheim Ruhr	„	
20	C St	605	1	Kiste	leer —	27	20	Essen Hbf.	„	
21	C W St	774	1	„	Feilen —	54	21	Mannheim	Badische Stsb.	
22	D B	366	1	Ballen	alte Kleidung —	37	22	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
23	D C	—	1	Bund	Eisenteile —	15	23	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
24	E A	1637	1	Ballen	Schuhwaren —	9	24	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
25	E D C	6657	1	Kiste	l. Weinflaschen —	21	25	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
26	E F A	1052	1	„	leer —	33,5	26	Charlottenburg	„	
27	E G	400/1	2	Kisten	leer —	40	27	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
28	E V	2555	1	Kiste	Schraubenscheiben —	65	28	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
29	F	—	1	„	Margarine —	24	29	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
30	F E	2112	1	Faß	leer —	19	30	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
31	F F	10979	1	Bierfaß	leer —	24	31	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
32	F H	563	1	Kiste	Gummischläuche —	14	32	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
33	F H	1	1	„	Preisbücher —	28	33	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
34	F L O W	100	1	„	Collins Hauer —	33	34	„	„	
35	G	4118	1	Kübel	Schweizerkäse —	110,5	35	Frintrop	K. E.-D. Essen	
36	G	10	1	Korb	gefüllt —	33	36	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
37	G	238	1	Kiste	Kämme, Knöpfe etc.	28	37	Jossa	K. E.-D. Frankf. a/M.	
38	G B	656	1	„	grüne Farbe —	35	38	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
39	G B	105/6	2	Kisten	leer —	16	39	Benneckenstein	Nordh.-Wernig.-E.	
40	G G H	965	1	Kiste	Metallpatronen —	78	40	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
41	G J C	13662	1	„	leer —	4	41	Cöln Bonnt.	K. E.-D. Cöln	
42	G K	1411	1	„	hölz. Präsentierbretter	111	42	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
43	G M	—	1	Ballen	Sack- bezw. Packleinen	56	43	Bockenem	Braunschweig. L.-E.	
44	G M N	—	1	—	Blechkanne, leer —	5	44	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
45	G P	—	2	Pack	geräucherte Fische —	24	45	Neumarkt i/Opf.	Bayerische Stsb.	
46	G S	3104	1	Kiste	verlöt. Blechkapseln	65	46	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
47	G W P	1137	1	Korb	l. Flaschen —	16	47	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
48	H	294	1	Ballen	Jacquarddrell —	23	48	Aachen	K. E.-D. Cöln	
49	H	—	1	Pack	alte l. Säcke —	21	49	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
50	H D	9146	1	Faß	gefüllt? —	82	50	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
51	H H	4277	1	„	ansch. Teer —	226	51	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	H K S C	4279/81	3	Kisten	Kochgeschirr —	436	52	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
53	H L	150	1	Kiste	Maschinenteil —	16	53	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
54	H M	20	1	Pack	2 l. Körbe —	6	54	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
55	H M C	3451	1	—	Nähmaschine —	56	55	Deutsch=Avricourt	Reichsbahn	
56	HBC G	—	1	—	Ventil (Rotguß) —	1	56	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
57	H S	8836	1	Ballen	Bettfedern —	37	57	Bretten	Badische Stsb.	
58	H V	10	1	Bällchen	gebr. Kaffee —	27	58	Neuß	K. E.-D. Cöln	
59	J	425	1	Faß	leer —	14	59	Würzburg	Bayerische Stsb.	
60	J	4988	1	Bund	20 Stahlhämmer —	6	60	Werdau	Sächsische Stsb.	ohne Stiele.
61	J F C	968	1	Kiste	2 Pack Gewebe —	25,5	61	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
62	J G	99	1	Sack	Pflaumen —	100	62	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
63	J H	4590	1	Stange	Flacheisen, 1,50 m —	6	63	Thorn	K. E.-D. Bromberg	bez.: Alexandrowo.
64	J H	1/3	3	Kisten	Marmeln —	270	64	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
65	J J	3905	1	Verschl.	Stroh —	55	65	„	„	
66	J J	—	5	Pack	verzinntes Bandeisen	145	66	„	„	
67	J K	—	1	Kiste	Harzkäse —	5	67	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
68	J L S 6206	8969/74	6	Kisten	Bier- und Wassergläser	708	68	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
69	J M C	4052	1	Hobbok	Ledersalbe —	5	69	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
70	J S C	15777	1	Ballen	Zollgut —	52	70	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
71	K	169	1	—	eis. Träger —	42	71	Jübeck	K. E.-D. Altona	Streckenfund.
72	K A G	4328	1	Kiste	Briefkuverts —	135	72	Hamburg H.	„	
73	K M	2167	1	„	Glaskugeln —	11	73	„	„	
74	K S	1371	1	„	Hackenbretter —	115	74	„	„	
75	K S	1372	1	„	Tisch- u. Küchenhackbretter	22	75	„	„	
76	K W	1	1	—	Weidenkorb, leer —	1,5	76	Soest	K. E.-D. Cassel	
77	L	73, 174	2	Kisten	Nähmaschinen —	43	77	Prostken	Ostpreuß. Südb.	
78	L C	9	1	Kiste	Zigarren —	76	78	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
79	L M	756	1	„	Handharmonikas —	18	79	„	„	
80	L R	18494	1	Ballen	Leder —	28	80	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
81	L W	8648	1	—	Eisenblechkanne, leer	21	81	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
82	L W 135	250, 15281 252, 15282	2	Kisten	Porzellanwaren —	121 119	82	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
83	M	—	1	Faß	Sardinen —	5	83	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
84	M	181/2	2	Kisten	Käse —	34	84	Hausen v. Wald	Badische Stsb.	
85	M C	8349	1	Kiste	Mineralwasser —	21	85	Meißen	Sächsische Stsb.	
86	M O S C	4	1	„	Porzellantassen —	76	86	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Puntareras.
87	N F	8444	1	„	Lampenteile —	50	87	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
88	O B	—	1	Sack	Bettzeug (Umzugsgut)	22	88	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
89	O D	17602	1	Kiste	leer —	5	89	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
90	O Z	7276	1	Ballen i. L.	ansch. Wachsleinwand	30	90	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
91	P	300	1	Ballon	leer —	7	91	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
92	P	3	1	Pack	3 Körbe —	6	92	Bevensen	K. E.-D. Hannover	
93	P G	6152	1	Kiste	Gipsfiguren —	95	93	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
94	P L	8908	1	Ballen	gestr. Baumwollzeug	84	94	„	„	
95	P S	5	1	Koffer	Muster —	29	95	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	P S	—	1	Pack i. P.	Einwickelpapier —	50	96	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
97	R C	2953	1	Kiste	Lampenzylinder —	102	97	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
98	R L	2592	1	Ballen	Talg —	51	98	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
99	R S	40410	1	Kiste	gefüllt —	48	99	Frankenberg H.N.	K. E.-D. Cassel	
100	R S L H	2	1	Sack	Packmaterial —	22	100	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
101	R W	51 W	1	—	Privatviehgitter —	50	101	Breslau M/F.	„	Dienstgut
102	R W	10135	1	—	Zinkblechtopf —	5	102	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
103	R W	1973	2 1	Pack	Zuggardinenstg. — Einleger aus Blech —	49	103	Magdeburg H.	„	
104	R W C	—	1	„ Bund	9 Eisenscheiben —	25	104	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Laschen.
105	S	673	1	Kiste	Ziernägel —	59	105	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
106	S B K S	2901	1	„	eis. Schmierkapseln —	35	106	„	„	
107	S G C	10	1	Koffer	Reisegeräte —	96	107	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	bekl.: Paris.
108	S H	4286	1	Kiste	Seifenpulver —	42	108	Duisburg	K. E.-D. Essen	
109	S & O	661	2	—	Kohlenschütter —	5	109	Brake	Oldenburgische Stsb.	
110	S S	7	1	Ballen	Juteleinen —	75	110	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
111	S W	1/2	1 1	Kiste Kasten	Spazierstöcke — Knöpfe —	27 4	111	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
112	S W	522	1	Ballen	Baumwollwaren —	27	112	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
113	V	13615	1	„	Putzwolle —	253	113	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
114	V C	4933	1	Kiste	gefüllt —	18	114	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
115	W	92	1	„	Zollgut —	28	115	Altona	K. E.-D. Altona	
116	W (alt)	23	1	Ballen	Leinen —	78	116	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
117	W B	6611	1	„	Tapeten —	31	117	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
118	W L	22279	1	Kiste	gefüllt —	25	118	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
119	W L	5992	1	„	Märchenbücher —	90	119	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
120	Z	6925	1	—	Ofenrohr —	7	120	Essen H.	K. E.-D. Essen	
121	Z C	466	1	Korb	eis. Führungsscheiben	160	121	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
122	Z H W K	5583	1	Kiste	Kinderspielw. —	72	122	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Tampico.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					B. Güter m. Adr. bez.:					
123	Original Babbits	1	1	Block	Zinn —	9,5	123	Duisburg=Hochfeld Süd	K. E.-D. Essen	
124	M S Banteln	—	2	Pack	l. Säcke —	67	124	Banteln	K. E.-D. Cassel	
125	Bromberg	—	1	C.	3 Kupferrohre —	3,5	125	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
126	Fritz Brunn	—	2	Koffer	Kleidung, Wäsche —	23	126	Thorn Stadt	"	Gepäck.
127	J. Dreyer	—	1	—	Milchkanne, leer —	3	127	Tostedt	K. E.-D. Münster	
128	Jul. Eberhardt	—	1	—	Milchkanne, leer —	5	128	Borken i. W.	K. E.-D. Essen	
129	Einhaus (Dülmen)	1	1	Zylinder	ansch. Kohlensäure	32	129	Dülmen	K. E.-D. Münster	
130	H. Engels	—	2	Stäbe	Stahl —	16	130	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
131	Feldschlößchen (Dresden)	34710	1	Bierfaß	leer —	22	131	Ebersbach	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
132	Henning	—	1	—	rohe Verzierungsleiste	7	132	Labes	K. E.-D. Stettin	Streckenfund.
133	Henrichs	10	1	Zylinder	leer —	24	133	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
134	Netter M. Wim	327	2	Stäbe	Eisen —	87	134	Bammenthal	Badische Stsb.	je 6 m.
135	Schünemann	—	3	—	Hirsche —	192	135	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
136	Tischdorf	5	1	Pack	22 l. Säcke —	17	136	Tischdorf	K. E.-D. Posen	
137	F. Ziegler Berlin	—	1	Sack	l. Säcke —	31	137	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
138	—	grün I	1	—	r. eis. Stange —	12	138	Havelberg	K. E.-D. Altona	hohl, m. Zapfen.
139	—	89	1	—	gußeis. Rad —	3,5	139	Calw	Württemberg. Stsb.	18 cm Durchm.
140	—	96 u. 100	3	Kolli	Umzugsgut —	28	140	München=Laim	Bayerische Stsb.	
141	—	103/4	2	Verschläge	leer —	55	141	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
142	—	199/200	2	Kisten	Porzellan etc. —	80/78	142	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
143	—	565	1	—	Gasrohr —	19	143	Suhl	K. E.-D. Erfurt	5,70 m lg.
144	—	1176	1	Kiste	Stärke —	30	144	Zollhaus	K. E.-D. Frankf. a/M.	
145	—	1320	1	Bund	10 Landmesserstangen	9	145	Altona Eilgut-A.	K. E.-D. Altona	
146	—	3794	1	—	Kuhhaut —	40	146	Bamberg	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
147	/ weiß	—	1	Stück	Rundeisen —	69	147	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	5,4 m.
148	weiß —	—	2	—	eis. Wagenbuchsen —	8,5	148	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
149	rot ✕	—	2	—	Wasserleitungsrohre	14	149	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
150	015	4677	1	Kiste	Eisenschaufeln —	102	150	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Gothenburg.
151	M	708	1	"	weiße Flaschen —	20	151	"	"	Fleckefjord.
152	PB	355	1	Faß	Schmalz —	56	152	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
153	017	14430/6	1	Kiste	Hohlglas u. Porzellan	147	153	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
154	39 39a	374/5	2	Kisten	Porzellan etc. —	138/90	154	"	"	
155	[illegible]	2914	1	Kiste*)	gefüllt —	17	155	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	*) in Leinewand.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
156	—	—	2	—	eis. Aschkasten —	3	156	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
157	—	—	1	—	hölz. Aufsatz —	1	157	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	zerbrochen.
158	—	—	1	Bund	5 Balkenanker —	8	158	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
159	—	—	1	Pack	2 eis. Blechkasten —	10	159	Düsseldorf=Gr.	K. E.-D. Elberfeld	
160	—	—	1	Reisekorb	Bluse, Rock, Jackett	3	160	Limburg Lahn	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
161	—	—	1	Kollo	Blumen —	11	161	München=Zentr.	Bayerische Stsb.	
162	—	—	1	Sack	hölzerne Brettchen —	38	162	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
163	—	—	6	—	Bretter (neue) —	32	163	Rottendorf	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
164	—	—	1	Pack	Bretter —	16	164	Schalke	K. E.-D. Essen	bez.: Pr. Stargard 26/I.
165	—	—	15	Stück	Bretter —	—	165	Heudeber	K. E.-D. Magdeburg	6 m lang. Streckenfund.
166	—	—	12	"	Bretter, 5—7 m lang	200	166	Dannenberg	K. E.-D. Altona	Streckenfund.
167	—	—	13	"	Bretter —	—	167	Sorau	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
168	—	—	1	Sack	Cement —	50	168	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
169	—	—	1	—	Deichselbaum —	8	169	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
170	—	—	1	—	Dezimalwage —	22	170	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
171	—	—	1	Ring	verzinkter Draht —	29	171	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
172	—	—	1	Bund	12 Drahtmaulkörbe	4	172	Posen	K. E.-D. Posen	f. Pferde.
173	T	—	1	Stück	Eisen —	40	173	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	85 cm.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
174	—	—	1	—	Eisenteil	10	174	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
175	—	—	1	Pack in Leinen	Eisenwaren (6 Stück Zwingen im Durchmesser von 19—30 cm)	12	175	Cüstrin=V.	K. E.-D. Bromberg	
176	—	—	1	Faß	leer	19	176	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
177	—	—	1	Pack in Papier	2 Fensterfüllrahmen	3	177	Straßburg	Reichsbahn	[1]
178	—	—	1	Bund	Fensterstangen	27	178	Essen H.	K. E.-D. Essen	
179	—	—	1	„	3 Stäbe Flacheisen	20	179	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
180	—	—	1	Korb	l. Flaschen	26	180	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
181	—	—	1	Pack	30 Fußmatten aus Kokosfasern	19,5	181	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
182	—	—	2	Bund	7 Gasrohre	87	182	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
183	—	—	1	—	Gatter	14	183	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
184	—	—	1	—	leb. Huhn	—	184	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
185	—	—	1	Zarge	3 Gestelle	33	185	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
186	—	—	1	Sack	Getreidesäcke, anscheinend neu	14	186	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
187	—	—	1	—	gußeis. Gewinde	7,5	187	Viersen	K. E.-D. Cöln	roh.
188	—	—	1	Stück	Gußeisen	8	188	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
189	—	—	1	Bund	7 Hackengebreite	6	189	Stendal	„	
190	—	—	1	Handkoffer	leer	4	190	Horb	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
191	—	—	1	Sack	Holzleisten	7	191	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
192	—	—	1	—	Holzrahmen	5	192	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
193	—	—	1	Sack	rote Kartoffeln	59	193	Essen W.	K. E.-D. Essen	
194	—	—	1	„	Kartoffelmehl	100	194	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
195	—	—	1	Bällchen	alte Kleider und Wäsche (4 Frauenröcke, 3 Schürzen, 3 Hemden, Umschlagtuch)	5	195	Aachen	K. E.-D. Cöln	
196	—	—	1	Schließkorb	Kleidungsstücke	16	196	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
197	—	—	1	Korb	leer	5	197	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
198	—	—	2	Pack	10 Körbe	26	198	Duisburg	K. E.-D. Essen	
199	—	—	2	Körbe	leer	6	199	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
200	—	—	1	—	Kupferrohr	15	200	Leer	Oldenburgische Stsb.	
201	—	—	1	Bund	Kupferrohre	70	201	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
202	—	—	2	—	2 Paar gebr. Laschen	47	202	Oberhausen	K. E.-D. Essen	Dienstgut; Streckenfund.
203	—	—	1	Bund	6 eis. Leisten, halbr.	3,5	203	Viersen	K. E.-D. Cöln	m. Ösen.
204	—	—	1	Blecheimer	Marmelade	5	204	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	ohne Deckel (halb gefüllt).
205	—	—	1	—	Maschinenteil	98	205	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
206	—	—	1	Kiste	4 Messingrohre	—	206	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	5 m lang.
207	—	—	1	Lattenkiste	2 Messingstangen	4	207	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
208	—	—	1	—	Oberlager	21	208	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
209	—	—	1	—	Ofenmantel	15	209	Frankfurt a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	a. Eisenbl.
210	—	—	1	Harraß	Packstroh	41	210	Fulda	„	
211	—	—	1	—	Pflugrad	7	211	Essen H.	K. E.-D. Essen	
212	—	—	1	Bund	⌐-Kanteisen	61	212	Wesel	„	
213	—	—	1	Stange	Quadrateisen	15,5	213	Schladern	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,80 m.
214	—	—	1	—	Radschutzblech	3	214	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
215	—	—	2	Reisekörbe	—	76	215	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
216	—	—	1	—	eis. Riester	3	216	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
217	—	—	1	Bund	Ringe	7	217	Letmathe	„	
218	—	—	1	—	Rohrmuff	0,5	218	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
219	—	—	1	—	gußeis. Rolle	23	219	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
220	—	—	1	Kiste	Rosinen	15	220	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
221	—	—	1	Stab	Rundeisen	7	221	Mainz	Direktion Mainz	
222	—	—	1	Stange	Rundstahl	17	222	Waldshut	Badische Stsb.	6,6 m.
223	—	—	1	Sack	10 kleine Säckchen Suppengerste	35	223	Cobern	St. Johann=Saarbr.	
224	—	—	19	Säcke	l. Säcke	148	224	Lauffen a/N.	Württemberg. Stsb.	
225	—	—	3	Ballen	gebr. Säcke	73	225	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	1	—	eis. Sackkarre	—	226	Gaschwitz	Sächsische Stsb.	
227	—	—	3	Säcke	Salz	303	227	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
228	—	—	1	—	Sauerkrautfaß, leer	30	228	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
229	—	—	1	Paket*)	eis. Scharniere	4	229	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	*) in Papier.
230	—	—	1	Bund	12 eis. Schaufeln	16	230	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	ohne Stiele.
231	—	—	1	Schließkorb	leer	7	231	Düsseldorf=Der.	„	
232	—	—	1	Kübel	Schmalz	34	232	Driburg	K. E.-D. Cassel	
233	—	—	1	—	Schmiedehammer	13	233	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
234	—	—	1	Pack	geschweiftes Schrankgesims aus Eichenholz	4	234	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
235	—	—	1	Stück	Schrankverzierung	—	235	Gernrode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	Nußbaumholz.
236	—	—	1	—	hölz. Schraubzwinge	2	236	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
237	—	—	1	—	Schürhaken	27	237	Cöln Eilg.	„	

[1]) **Auf einem Brett festgebunden, 1,15 m lang.**

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
238	—	—	1	Korb	Stahlwaren —	31	238	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
239	—	—	1	Ballen	ansch. Steppdecken —	21	239	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
240	—	—	1	Sack	Stricklumpen —	49	240	Grünberg (Oberhessen)	K. E.-D. Frankf. a./M.	
241	—	—	1	—	12 blättrige Tragfeder	100	241	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
242	—	—	1	Korb	Türen-Scharniere —	72	242	Haselünne	Meppen - Haselünner	
243	—	—	1	—	Unterlager —	90	243	Neuwied	K. E.-D. Cöln	2 Holzklötze, 2 Eisenstg.
244	—	—	1	Bund	11 eis. Unterlagsplatten	20	244	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	1	—	Viehgatter —	?	245	Kempten	Bayerische Stsb.	
246	—	—	1	—	Wasch- od. Viehkessel	27	246	Aachen	K. E.-D. Cöln	
247	—	—	1	Pack	3 neue Waschkörbe —	6	247	Coblenz Rh.	„	
248	—	—	1	—	Wasserbutte —	7	248	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	v. Eisenbl.
249	—	—	1	—	Weichenverbindungsstg.	—	249	Steele	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
250	—	—	2	—	Weidenkörbe, leer —	2	250	Leer	Oldenburg. Stsb.	
251	—	—	1	—	Winkeleisen —	45	251	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	4,40 m.
252	—	—	1 1	Bund „	8 eis. Winkellaschen 15 Schrauben	50	252	Themar	K. E.-D. Erfurt	
253	—	—	1	—	eis. Zange —	5	253	Neuß	K. E.-D. Cöln	1 m lg.
254	—	—	1	Bund	Ziegelscheite —	10	254	Heidelberg	Badische Stsb.	
255	—	—	1	Korb	Ziernägel —	72	255	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
256	—	—	2	—	Zinkkästen, leer —	5	256	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
257	—	—	1	Bund	2 Zinkrohre —	10	257	Ziegenrück	K. E.-D. Erfurt	m. Messinggew.
258	—	—	1	Kiste	Zuckerware —	3	258	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 20. | 11. März 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Ist die Bestimmung im § 31 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, wonach die Eisenbahn bei Verschleppung von Gepäckstücken, auf denen sich ältere Eisenbahn-, Post- und andere Beförderungszeichen befinden, für den daraus erwachsenen Schaden nicht haftet, rechtsgültig?

Von Dr. jur. W. Hertzer, Straßburg i/E.

Schon das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 enthielt im § 25 die Bestimmung, daß die Gepäckstücke bei der Auflieferung von älteren Post- und Eisenbahnzeichen frei sein müßten; sei dies nicht der Fall, und finde infolgedessen eine Verschleppung der Sendung statt, so habe die Eisenbahn für den daraus erwachsenen Schaden nicht aufzukommen. Die gleiche Bestimmung ist in die Verkehrsordnung vom 15. November 1892 (§ 31) sowie in die heutige Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 31 Abs. 2) mit unwesentlichen Abänderungen übergegangen.

Die Vorschrift des ehemaligen Betriebsreglements hat zuerst Thöl in seinem „Handelsrecht“ (Band III S. 111) unter Hinweis auf die Artikel 395, 397 und 423 des Allgem. deutschen Handelsgesetzbuchs als rechtsungültig bezeichnet. Art. 395 bestimmte, daß der Frachtführer für den Schaden hafte, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes entstanden sei, Art. 397 legte ihm für die Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit die Verantwortung auf, sofern er nicht den Nachweis führte, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können, Art. 423 schließlich entzog der Eisenbahn die Befugnis, die Anwendung der in den Art. 395, 396, 397, 400, 401 und 408 enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadenersatz zu ihrem Vorteil durch Verträge (mittels Reglements oder durch besondere Übereinkunft) außer in bestimmt bezeichneten Fällen im voraus auszuschließen oder zu beschränken. Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenständen, sollten keine rechtliche Wirkung besitzen. Thöl vertrat nun die Ansicht, daß die Eisenbahn hafte, wenn sie Gepäckstücke, auf denen sich ältere Beförderungszeichen befänden, annehme und die Zeichen nicht beseitige oder sonst unschädlich mache; denn im Falle des Verlustes könne sie sich nicht darauf berufen, daß das Vorhandensein derartiger Beförderungszeichen als höhere Gewalt oder als äußerlich nicht erkennbarer Mangel der Verpackung anzusehen sei und sie könne im Falle der Verspätung sich nicht damit rechtfertigen, daß sie diese durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abzuwenden vermochte. Die Eisenbahn könne und müsse vielmehr die mögliche Gefährlichkeit der Zeichen erkennen und abwenden. Dieser Ansicht sind beigetreten: Schott in Endemanns Handbuch des deutschen Handels- usw. Rechts Bd. III S. 486, 520 und v. Hahn (Kommentar zum Allgem. deutschen Handelsgesetzbuch, Bd. II, S. 721 § 10), letzterer allerdings mit der Einschränkung, daß die Bahnbediensteten die ihnen obliegende Sorgfalt beobachtet hätten, wenn von ihnen ein altes Zeichen entfernt oder überklebt worden sei; finde wegen anderweitiger Zeichen, die sich außerdem noch auf dem Gepäckstücke befänden, eine Verschleppung statt, so sei die Eisenbahn nicht haftbar.

Gegen die hier vertretenen Rechtsanschauungen erhob sich nun in der Literatur lebhafter Widerspruch. Zunächst führte Goldschmidt in der Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Bd. XXVI S. 611, Bd. XXVIII S. 454 aus, daß selbstverständlich dem Absender einige Sorgfalt zugemutet werden müsse, daß ihm daher und nicht der Eisenbahn die Beseitigung der augenscheinlich sehr gefährlichen älteren Zeichen obliege, und daß der durch eigene Schuld des Absenders oder seiner Leute entstandene Schaden nicht von dem Frachtführer zu tragen sei. Die Reglementsbestimmung bestehe somit innerhalb des geltenden Rechts. Mindestens sei aber ein Verzicht des Absenders auf die Verantwortlichkeit des Frachtführers für Verlust einer derartig mangelhaft verpackten Ware nicht aus-

geschlossen, und einen solchen stillschweigenden Verzicht nehme statthafterweise das Reglement an. Dieser Ansicht haben sich angeschlossen: Steinbach in Grünhuts Zeitschrift für Privat- und öffentl. Recht, Bd. X S. 203, Drilling, „Die Ungültigkeiten des Betriebsreglements" S. 19, W. Koch in dieser Zeitung Jahrgang 1883, S. 229, 481, und Eger „Die Eisenbahn-Verkehrsordnung", 2. Aufl. S. 129. Letzterer weist darauf hin, daß im § 31 nur die Haftpflicht für Schaden aus Verschleppung, nicht auch für Verlust ausgeschlossen sei. Wollte man auch letzteres annehmen, so würde die durch ältere Zeichen herbeigeführte Verschleppung sehr wohl als höhere Gewalt insofern angesehen werden können, als im Hinblick auf die gebotene Schnelligkeit der Gepäckabfertigung die Feststellung und Entfernung älterer Zeichen bei jedem Gepäckstücke mit rationellen Mitteln nicht durchführbar, mithin der daraus erwachsene Schaden ein nicht abwendbarer sei. Ferner könne es zweifelhaft sein, ob jene älteren Zeichen zur Verpackung gehörten; allein auch wenn man das Gegenteil annehme, werde man sie doch als Transportpapiere nach Art des Frachtbriefs oder der Zollbegleitscheine ansehen müssen, und alsdann habe der Absender für deren Richtigkeit in der gleichen Weise zu haften, wie er nach § 53 E.-V.-O. für die Angaben im Frachtbriefe und in den Zollbegleitpapieren verantwortlich sei.

Da die Tragweite des § 31 Abs. 2 E.-V.-O. für die Eisenbahnen wie für das reisende Publikum nicht zu verkennen ist, dürfte es im beiderseitigen Interesse liegen, die Beweisgründe, die für und wider die Rechtsgültigkeit der Vorschrift sprechen, insbesondere im Hinblick auf die einschlägigen Bestimmungen des inzwischen in Kraft getretenen neuen Handelsgesetzbuchs einer erneuten Betrachtung zu unterziehen.

Vorausgeschickt sei zunächst, daß, wie auch Eger bereits hervorhebt, in unserer Bestimmung nur von dem aus der Verschleppung entstandenen Schaden und nicht auch von einem aus Verlust herrührenden Schaden die Rede ist. Verschleppung hat ja allerdings in der Regel nur eine Versäumung der Lieferfrist zur Folge, sie kann indessen auch unter Umständen Verlust oder Beschädigung bewirken. Zwar ist bloße Nichtablieferung noch nicht gleichbedeutend mit Verlust, erforderlich ist vielmehr, daß die Sache für den Eigentümer nicht mehr vorhanden ist. In bezug auf fehlende Gepäckstücke besteht jedoch die Rechtsvermutung (praesumptio juris), daß sie nach Ablauf von 3 Tagen nach Ankunft des Zuges, zu welchem sie aufgegeben wurden, verloren sind (E.-V.-O. § 35). Der Reisende ist somit berechtigt, nach Ablauf dieser Frist seine Ersatzforderung wegen Verlustes geltend zu machen und zwar ohne Rücksicht darauf, ob das Gepäck tatsächlich verloren ist oder ob nur eine verspätete Ablieferung desselben vorliegt. Schließlich kann die Verschleppung auch eine Beschädigung der Sendung zur Folge haben, wenn nämlich der Inhalt der letzteren durch die verzögerte Ablieferung verdorben ist.

In den Fällen des Verlustes und der Beschädigung ist nun die Eisenbahn auch nach den Grundsätzen des neuen Handelsgesetzbuchs von der Haftung für das zur Beförderung aufgegebene Reisegepäck nur befreit, wenn der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes verursacht ist. (H.-G.-B. § 456, E.-V.-O. §§ 34 Abs. 1, 75 Abs. 1.) Ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, d. h. im gegebenen Falle des Absenders liegt insofern allerdings vor, als dieser trotz des Verbotes im Satz 1 des § 31 Abs. 2 die alten Beförderungszeichen auf dem Gepäckstück beläßt. Diesem Verschulden reiht sich aber sogleich ein solches der Eisenbahn an, welches dasjenige des Absenders gewissermaßen aufhebt, und welches darin besteht, daß die Abfertigungsbediensteten jene alten Zeichen übersehen und das Gepäck zur Beförderung annehmen. Durch diesen Umstand wird der Absender entlastet; er ist nunmehr auf Grund des unbeanstandet ausgestellten Gepäckscheins berechtigt, am Bestimmungsort die Auslieferung des Gepäcks sofort nach Ankunft des Zuges zu verlangen, mit welchem dasselbe aufgegeben wurde, vorausgesetzt, daß die Ausladung erfolgt und die zoll- und steueramtliche Abfertigung erledigt ist (E.-V.-O. § 33 Abs. 2). Auch auf das Vorliegen von höherer Gewalt kann die Eisenbahn sich nicht berufen. Darunter wird bekanntlich ein außerhalb des Betriebskreises der betreffenden Verkehrsunternehmung entsprungenes Ereignis verstanden, das trotz aller Vorsicht von dem Frachtführer nicht vorauszusehen ist und das menschliche Kräfte nicht abwenden können. (Vergl. Entscheidung des Reichs-Oberhandelsgerichts Bd. VIII S. 159, Exner in Grünhuts Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht, Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch § 456 Anm. 7 usw.) Als ein solches Ereignis kann jedoch der Umstand, daß sich ältere Beförderungszeichen auf einem Gepäckstück befinden, schwerlich gelten; denn wenn auch die Abfertigung des Reisegepäcks möglichst schnell vor sich zu gehen hat, so schließt dies doch nicht aus, daß menschliche Kräfte, d. h. in unserem Falle die Aufmerksamkeit und Rührigkeit der Abfertigungsbediensteten dieses Ereignis nicht abwenden und somit die alten Beklebungen nicht entfernen können. Ebensowenig sind derartige Zeichen als äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung zu betrachten, denn darunter sind Fehler der inneren Umhüllung des Gutes verstanden, alte Beförderungszeichen aber sind lediglich Beklebungen, welche die Namen ehemaliger Bestimmungsorte tragen, und haben demnach mit der Verpackung nichts zu tun. Selbst wenn man indessen jene Zeichen als Mängel der Verpackung ansehen wollte, so wäre gleichwohl eine bahnseitige Haftung nicht auszuschließen, da die Zeichen dann doch nur äußerlich erkennbare Mängel wären; wegen solcher Mängel aber ist die Eisenbahn von der Haftung nur befreit, wenn sie sich von dem Absender ein entsprechendes Anerkenntnis hat erteilen lassen (E.-V.-O. § 58 Abs. 2). An diesem Anerkenntnis aber würde es hier fehlen. (Vergl. auch Schott a. a. O.)

Schließlich kann auch der Ansicht Egers nicht beigetreten werden, daß die älteren Beförderungszeichen die Bedeutung von Transportpapieren nach Art des Frachtbriefs oder der Zollbegleitscheine besitzen; denn derartige Papiere bleiben von dem Gute getrennt, jene Zeichen aber sind stets auf dem Gepäckstück selbst angebracht und können daher nicht als Transportpapiere im obigen Sinne angesehen werden.

Hat die Verschleppung des mit älteren Beförderungszeichen behafteten Gepäcks lediglich eine verspätete Ablieferung desselben zur Folge, so ist die Eisenbahn von der Haftung für den hieraus entstandenen Schaden nach dem neuen Handelsgesetzbuch nur befreit, „wenn die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, das sie weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte". (H.-G.-B. § 466 Abs. 1.) Da jene Zeichen durch die Schuld des Absenders auf dem Gepäckstück belassen sind, so hat die Eisenbahn das Ereignis nicht herbeigeführt; es kann sich somit nur darum handeln, ob sie dasselbe nicht auch abzuwenden vermochte. Eger hält die Feststellung und Entfernung der älteren Zeichen im Hinblick auf die Schnelligkeit der Abfertigung des Gepäcks „mit rationellen Mitteln nicht für durchführbar" und den daraus entstandenen Schaden demnach für einen „nicht abwendbaren". Gegen diese Ansicht sprechen jedoch wichtige Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und der Verkehrsordnung selbst. Zunächst hat die Eisenbahn die ihr im allgemeinen obliegende Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers auch bei der Annahme und Beförderung von Reisegepäck an den Tag zu legen. Dazu gehört, daß sie die aufgelieferten Stücke auf ihre Transportfähigkeit hin prüft; denn sind die Gepäckstücke wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nach der Anlage und dem Betrieb der beteiligten Bahnen zur Beförderung nicht geeignet, so sind sie von ihr auszuschließen (H.-G.-B. § 453 Ziff. 3, E.-V.-O. §§ 50 A Ziff. 2, 34 Abs. 1, vgl. auch v. Hahn a. a. O.). Die der

Eisenbahn obliegende Prüfung der „sonstigen Beschaffenheit“ des aufgelieferten Gepäcks hat sich nun nicht nur auf die Verpackung der einzelnen Stücke, sondern auch darauf zu erstrecken, ob diese vom Absender mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation — selbstverständlich der richtigen Bestimmungsstation — versehen sind (E.-V.-O. § 58 Abs. 5) und folgerichtig auch darauf, ob nicht sonstige Beförderungszeichen sich auf dem Gepäckstücke befinden, die andere Bestimmungsorte als den vom Absender bei der Aufgabe angegebenen aufweisen. In der Praxis regelt sich das Verfahren bekanntlich in der Weise, daß die neuen Zeichen auf die alten geklebt und dadurch die letzteren unsichtbar gemacht werden. Zu dieser Prüfung der Transportfähigkeit des Gepäcks muß die Eisenbahn aber stets die nötige Zeit haben; ist letzteres nicht der Fall, so steht es ihr ja frei, die Annahme von Gepäckstücken, die verspätet, d. h. nicht spätestens 15 Minuten vor Abfahrt des betreffenden Zuges, aufgeliefert werden, zurückzuweisen, da deren Abfertigung nicht beansprucht werden kann (E.-V.-O. § 32 Abs. 2). Hat aber die vorbehaltlose Annahme stattgefunden, so kann eine Haftungsbefreiung mit der Kürze der für die Abfertigung bemessenen Zeit nicht begründet werden. Die Eisenbahn ist somit nicht nur in der Lage, sondern hat sogar die Verpflichtung, das die Verspätung bewirkende Ereignis, d. h. das Vorhandensein der alten Beförderungszeichen auf den Gepäckstücken abzuwenden und kann daher eine Befreiung von der Haftpflicht aus § 466 Abs. 1 nicht herleiten.

Im Anschluß an Art. 423 des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, nur noch in schärferer Form als dieses, stellt nun das neue Handelsgesetzbuch im § 471 den Grundsatz auf, daß die nach den Vorschriften des § 432, Abs. 1, 2, der §§ 438, 439, 453, 455—470 begründeten Verpflichtungen der Eisenbahnen — d. h. also auch die Haftpflicht für verspätete Ablieferung von Reisegepäck — weder durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung, noch durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden können, und daß Bestimmungen, welche dieser Vorschrift zuwiderlaufen, nichtig sind. Es besteht sonach für die Eisenbahn die Gefahr, daß der Richter, dessen Entscheidung der Absender eines derartigen Gepäckstücks anrufen würde, in Gemäßheit der letztgenannten Bestimmung des Handelsgesetzbuchs die Vorschrift des § 31 Abs. 2 E.-V.-O. für rechtsungültig erklären könnte, eine Entscheidung allerdings, die zwar dem Buchstaben des Gesetzes, im Hinblick aber auf die beschleunigte Abfertigung des Reisegepäcks schwerlich der Billigkeit entsprechen dürfte. Zur Vermeidung dieser Gefahr wäre daher eine Ergänzung der einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs dringend erwünscht, indem etwa in dem § 465, der über den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck handelt, ein dem § 31 Abs. 2 E.-V.-O. entsprechender Zusatz Aufnahme fände. Solange aber eine derartige Vorschrift im Handelsgesetzbuch nicht enthalten ist, dürfte es sich für die Eisenbahnen zu ihrer eigenen Sicherheit empfehlen, das Abfertigungspersonal anzuweisen, trotz der in Rede stehenden Bestimmung der Verkehrsordnung das Reisegepäck bei der Auflieferung stets auf das Vorhandensein älterer Beförderungszeichen hin genau zu untersuchen und, falls solche auf den Gepäckstücken sich befinden, sie zu beseitigen oder die Beseitigung von dem Absender zu verlangen. Gebricht es aber hierzu an der nötigen Zeit, so sollte unter Hinweis auf § 32 Abs. 2 E.-V.-O. die Abfertigung des Gepäcks überhaupt verweigert werden.

Die Sitzung des deutschen Reichstags vom 4. März

war ausschließlich Eisenbahnangelegenheiten gewidmet. Zunächst gelangte die Beratung des Etats des Reichseisenbahnamts, über deren Hauptteil wir in voriger Nummer berichteten, zum Schluß. Der christl.-soz. Abg. Stöcker sprach seine Freude aus, daß der preußische Eisenbahnminister an einer Kaiser-Geburtstagsfeier der Eisenbahnbeamten und -Arbeiter teilgenommen und nachher einfache schlichte Arbeiter zu sich zu Tisch geladen habe. Redners Ansicht sei es immer gewesen, daß die Verbitterung in der sozialen Frage am meisten daher rühre, daß es an der Fühlung zwischen höheren und unteren Beamten und Arbeitern fehle. Einigen Entstellungen des soz. Abg. Stolle in bezug auf sächsische Eisenbahnarbeiterfragen trat der sächsische Gesandte Graf Hohenthal entgegen. Der Etat wurde genehmigt.

Recht bedeutungsvoll gestaltete sich die zweite Lesung des Etats der Reichseisenbahnen, an der der Chef des Reichsamts für deren Verwaltung, Staatsminister Budde, lebhaft teilnahm. Die Beratung begann mit einer längeren Rede des Abg. Riff (frs. Vereinig.), als deren Hauptzweck er angab, dem Minister Budde Gelegenheit zu geben, sich vor dem Reichstag auszusprechen, ob die von ihm im preußischen Abgeordnetenhause entwickelten Grundsätze auch für die Verwaltung der Reichseisenbahnen gelten sollen. Redner ging daher auf die Personenverkehrsreform ein, entwickelte seine Ansicht von der ungünstigen Personalunion der elsaß-lothringischen und der preußisch-hessischen Staatsbahnen in der Person ihres Chefs und wünschte namentlich die Einführung der badischen Kilometerhefte auf den Reichsbahnen. „Ich weiß nicht, ob die Verwaltung der Reichseisenbahnen sich vollkommen klar darüber ist, welchen enormen Schaden sie durch die Vorenthaltung dieser Einrichtung der elsaß-lothringischen Bevölkerung und sich selbst zufügt. Wenn der Minister einmal inkognito an einem Sommersonntage auf dem Bahnhof in Straßburg erscheinen würde, würde er dort sehen, wie die Züge, die nach Baden, nach dem Schwarzwalde abfahren, mit Fahrgästen dicht besetzt sind, von denen jeder ein Kilometerheft in der Hand hat. Jeder Fahrgast hat das Geld in die badische Kasse eingelegt, zum Nachteil der Reichseisenbahnverwaltung. Wenn der Minister das ansieht, dann wird er über diese Einnahmequelle, die ihm entgeht, doch bedenklich sein, und wenn er dann die Züge nach den Vogesen sieht, die in landschaftlicher Beziehung den Vergleich mit dem Schwarzwalde wohl aushalten können, dann wird ihm jeder Zweifel schwinden.“ Weiter erörterte Redner die große Zahl von Eingaben aus Beamten- und Arbeiterkreisen der Reichsbahnen und stellte an den neuen Chef die dringende Bitte, die dortigen Gehalts- und Arbeiterverhältnisse einer Revision zu unterziehen. Er ging dann auf Einzelpunkte des Personaletats und dahin gehörige Beschwerden einzelner Beamtenklassen ein und schloß mit der Ansicht, daß innerhalb der betreffenden Beamtenkreise die Unzufriedenheit im Wachsen und schleunige Abhilfe nötig sei. Abg. Hauß (Elsässer) erklärte sich durch die Erklärungen des Ministers im preußischen Abgeordnetenhause über die Personentarifreform enttäuscht, man verlange in Elsaß-Lothringen eine Verbilligung des Reisens. Er ging weiter auf Gehaltswünsche namentlich des Fahrpersonals ein.

Staatsminister Budde sprach sich zunächst über die Personentariffragen aus: Beide Vorredner hätten ihre Enttäuschung ausgesprochen, daß es keine Reform überhaupt gebe. „Weder ich noch der preußische Finanzminister haben etwas derartiges behauptet, sondern ich habe gesagt, ich bin so kurze Zeit im Amte, daß ich nicht in der Lage bin, Ihnen heute ein Bild von der Personentarifreform zu geben. Ich habe von dem Konzertmaler gesprochen. Ich habe ferner erklärt, ich wäre der Ansicht, wenn man eine Reform machte, müßte man ganze Arbeit machen, für das ganze Reich einheitliche Bestimmungen treffen. Ich müßte mit anderen Staaten in Verbindung treten, das habe ich ausdrücklich betont. Daß ich in den acht Monaten, in denen ich im Amte bin, diese Arbeit nicht habe verrichten können, die mein Amtsvorgänger in elf Jahren nicht fertig brachte, werden Sie begreifen. Ich habe ferner erklärt: ich bin zu einer Personentarifreform bereit, wenn es kein Experiment ist, wenn die Staatsfinanzen nicht erschüttert werden. Die Rente ist 3,31 augenblicklich. Das ist nicht verlockend, auch hier eine Tarifreform zu machen. Ich habe auch bestätigt, daß ich den Gepäcktarif für nicht verständig halte, ich habe ihn aber übernommen, und es ist nicht gut, etwas anderes an die Stelle zu setzen, so lange man sich nicht klar ist, was. Also aus dem stenographischen Bericht meiner Rede ist nicht herauszuholen, daß ich mich ablehnend gegen jede Tarifreform verhalte. Und wie würde ich Ihnen als Staatsmann gegenüberstehen, wenn ich vor Sie hinträte und sagte, ich könnte in acht Monaten jetzt etwas fertig haben. Sie würden selbst kein Vertrauen zu mir haben. Ein verständiger Mann, der mit Ernst sein Amt übernimmt, der kann nur aufbauen auf dem, was er von seinem Vorgänger übernimmt, sonst würde er nicht ernst genommen werden können. Also ich werde die Forderungen prüfen, aber kein Experiment machen, um nach Popularität zu haschen

Wenn von kleinen Mitteln gesprochen ist, soll ich diese nicht einführen? Ich habe die Neuerung mit den Speisewagen in den Schnellzügen eingeführt, weil ich weiß, wieviel Herren und Damen mit den Kindern dritter Klasse reisen müssen und sich auf den Stationen schwer verpflegen können. Unsere Schnellzüge fahren alle Tage schneller, die Aufenthalte auf den Stationen werden immer kürzer; soll ich nur denen, die erste und zweite Klasse fahren können, die Möglichkeit, sich zu verpflegen, geben? Also werfen Sie diese kleinen Mittelchen nicht so weg."

Der Minister ging dann auf seine Stellung zu den Beamten und Arbeitern ein. „Ich erachte es für meine schönste Pflicht, für meine schönste Fürsorge, daß ich Tag und Nacht, soweit meine Kräfte reichen, eintrete für das Wohl der Beamten und Arbeiter. Auch meine Ansicht ist, daß die Dienstfreudigkeit des Personals die schönste Sicherheit des Betriebes ist, und meine ganze Erziehung als Soldat und meine ganze Stellung, die ich in der kurzen Zeit zu dem ganzen Heer meiner Beamten und Arbeiter erworben habe, bürgt dafür, daß das keine leeren Redensarten sind, sondern daß es Pflichtgefühl ist, und daß ich sie auch ausführen werde. Aber natürlich nur in den Grenzen der vorhandenen Mittel. Aber ich werde nie müde werden, sie immer und immer von neuem zu verwirklichen, obwohl ich weiß, daß die schönste Pflicht zugleich die undankbarste ist; denn alle zufriedenstellen kann ich nicht. Also ich befinde mich in voller Übereinstimmung mit Ihnen, und ich kann sagen, daß von Antastung des Koalitionsrechtes und allen den Klagen, die in der Presse über mich ausgeschüttet worden sind, nicht die Rede ist, so lange die Arbeiter dienstfreudig zusammenhalten. Wir haben eine herrliche Klassenorganisation in unserer Eisenbahnverwaltung, daß der Streckenarbeiter und der höchste Eisenbahnarbeiter — das bin ich — einen Stand, eine Klasse bilden. Wenn dem nichts in den Weg gelegt wird, dann seien Sie überzeugt, daß diese Klassenorganisation ausreicht, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten. Ich rechne mich nicht anders als den höchsten Arbeiter, der gerade so arbeitet wie der einfachste Streckenarbeiter; jeder arbeitet an seiner Stelle mit dem Pfund, das ihm Gott gegeben hat, in der Stellung, in die Er ihn hineingesetzt hat. Ich will es von dieser Stelle aussprechen. Das sollen meine Beamten und Arbeiter hören, daß ich keines Rechte antaste, keine politischen Rechte antaste, und daß ich mit ihnen gemeinsam arbeiten werde Tag und Nacht, wie das Vaterland es erfordert."

Der (sozialdem.) Abg. **Bernstein** verlangte in seiner Erwiderung die unbedingte Freiheit der Organisation für die Arbeiter und bezeichnete das Wort von dem Koalitionsrecht als eine Lüge, der man sich schämen müsse, wenn ein Arbeiter lediglich deshalb entlassen werde, weil er Vertrauensmann des Hamburger Eisenbahnerverbandes sei. Hierauf zur Ordnung gerufen, ereiferte sich Redner immer mehr und schloß mit der Bemerkung, er und seine Parteigenossen könnten allen Erklärungen vom guten Herzen für die Arbeiter solange nicht glauben schenken, als den Arbeitern nicht das Koalitionsrecht gegeben sei. Staatsminister **Budde** äußerte sich hierauf nochmals eingehend über seine Stellung zu den Arbeitern: „Ich werde versuchen, die Diskussion in ruhige, sachliche Bahnen wieder hineinzulenken, da sie tatsächlich mit Politik gar nichts zu tun hat. Meine ganze Erziehung gestattet mir nicht, dieselben Ausdrücke zu gebrauchen über das, worüber man verschiedener Ansicht sein kann, wie sie der Vorredner gebraucht hat. Ich protestiere dagegen, daß ich je ausgesprochen hätte, daß ich nicht wünschte, daß Eisenbahner Beschwerden vorbringen. Das Petitionsrecht der Eisenbahner ist durchaus unangetastet. Die große Zahl der Petitionen, die uns alljährlich in den verschiedenen Körperschaften vorgebracht werden, beweist das, und wenn Herr Bernstein mir gelegentlich Beschwerden von Eisenbahnern bringen will, so werde ich sie gern auch aus seiner Hand entgegennehmen. Ich protestiere gegen die Behauptung, wir wollten den Eisenbahnern die Organisationen generell verbieten; mindestens 1½ Dutzend Eisenbahner-Vereine der verschiedensten Art existieren, Lokomotivführer-Vereine, Bahnsteigschaffner-Vereine usw., und dann der große Trierer Verband der Werkstättenarbeiter zählt 50 000 Mitglieder über ganz Deutschland, und ich habe noch neulich die Freude gehabt, daß drei Arbeiter zu mir kamen, der Vorsitzende des Vereins zu Trier, dann ein Werkstättenarbeiter in Metz und einer in Dortmund, die mir eine Anzahl von Wünschen vorgetragen haben, die ich entgegengenommen habe, die ich auch prüfen werde, und ich hoffe auch, daß ich das eine oder das andere, natürlich nicht alles, werde bewilligen können. Ich protestiere dagegen, daß in Deutschland Sklavendienst herrsche, auch in der Armee, und Despotismus herrsche, und ferner, daß ich die Eisenbahner zu Staatsbürgern zweiter Klasse gemacht hätte, und ferner, daß ich das Koalitionsrecht angetastet hätte oder auch nur antasten wolle. Das ist meine Antwort. (Zuruf von den Sozialdemokraten: Sehr wenig!) Ja, Sie kriegen noch mehr zu hören, aber in ruhiger Form, denn mit Parteipolitik hat das nichts zu tun, mit der habe ich gottlob als Chef des Reichsamts hier gar nichts zu tun, und wie jungfräulich ich in Parteipolitik bin, mögen Sie daraus ersehen, daß ich noch niemals politisch gewählt habe, weder zum Abgeordnetenhaus noch zum Reichstag."

Der Minister ging dann auf die Entstehung der Frage nach seiner Stellung zum Koalitionsrecht ein. Erst in der Budgetkommission, dann im preußischen Landtage selbst habe man ihn über die Möglichkeit eines Streiks nach Art des niederländischen befragt und ihm plötzlich vorgeworfen, er hätte das Koalitionsrecht angetastet. Darauf habe er kurz und bündig geantwortet. „Nun möchte ich meine Stelle als Chef des Reichsamts Ihnen klarlegen. Mit Parteipolitik hat, wie gesagt, die Sache gar nichts zu tun. Ich stehe hier lediglich als Leiter der Eisenbahnverwaltung und habe die Pflicht, jedem gegenüber, der einen Beförderungsvertrag oder einen Frachtvertrag mit mir schließt, meinen Vertrag treu zu halten. Ich kann das aber nur, wenn ich einen geordneten und gesicherten Eisenbahnbetrieb habe. Das wesentlichste Mittel dazu ist selbstverständlich ein gutes treues Eisenbahnpersonal, und ich habe schon früher meine Grundsätze dargelegt, wie ich mich bemühen werde, ein dienstfreudiges Eisenbahnpersonal zu erhalten. Jeder Beamte und Arbeiter, der als Eisenbahner eintritt, tritt in ein Vertragsverhältnis ein, in dem ihm die Bestimmungen gegeben werden, die von den dazu berufenen Organen erlassen sind, also zunächst die Vorschriften des Bundesrats über die Betriebssicherheit und das Betriebsreglement. Dieser Dienstvertrag muß gehalten werden von jedem Eisenbahner. Bricht er ihn, so bricht er die Treue, sei er Beamter oder sei er Arbeiter, und da ist es doch selbstverständlich, daß, wenn man einen Treubruch begeht, dann das Recht der Kündigung vorhanden ist. Das ist im ganzen geschäftlichen Leben der Fall. Tritt nun ein solcher Treubruch im einzelnen Falle ein, so ist das zunächst eine persönliche Sache zwischen der Verwaltung und dem Arbeiter, für den Ersatz geschaffen wird. Tritt aber ein Massentreubruch ein, verbunden mit Kontraktbruch, dann steht die Maschine still, dann geht sie nicht weiter, und dann bin ich nicht in der Lage, den Vertrag, den ich geschlossen habe, meinerseits zu erfüllen. Dann leidet die Gesamtheit, und zwar sind es nicht nur Unbequemlichkeiten für den einzelnen, sondern eine große Kalamität für das ganze Land. Es ist meine Pflicht als Chef der Eisenbahnverwaltung, einer solchen Gefahr entgegenzutreten. Wird nun von einer Vereinigung immer angekündigt, daß es ihre Aufgabe sei, die Eisenbahner zu organisieren, um unter Umständen solche Gefahren für das Vaterland herbeizuführen, dann würde ich ein schlechter, gewissenloser Haushalter sein, wenn ich nicht gegen eine solche Vereinigung, die der Gesamtheit den Krieg erklärt hat, energisch vorgehen und dem entgegentreten wollte, daß eine solche Organisation geschaffen werde. Ich bemerke wie vorhin, daß in allen diesen Ausführungen von mir nicht ein Wort von Parteipolitik enthalten ist. (Lachen der Sozialdemokraten.) Ja, das ist tatsächlich der Fall, das will ich Ihnen weiter ausführen. Denn wenn irgendeine Partei des Hauses oder gänzlich parteilose Menschen zusammenträten und wollten eine Organisation machen, die den Zweck hätte, unter Umständen den Eisenbahnbetrieb stillstehen zu lassen, so würde es mir ganz gleichgültig sein, welcher Parteirichtung dieselben angehörten, ich würde gegen jeden gleichmäßig vorgehen. Man hat nun gefragt, weshalb ich gegen den Verband der Eisenbahner in Hamburg speziell vorgegangen wäre bezw. jedem Eisenbahner, der in diesen eintritt, sage: Du brichst Deine Treue; denn die Hamburger Vereinigung will gegen den Eisenbahnbetrieb unter Umständen vorgehen. Ja, meine Herren, ich bin infolgedessen verpflichtet, Ihnen nachzuweisen, daß ich mir das nicht aus den Fingern gesogen habe, sondern daß der Eisenbahnerverband das selber sagt, und da bitte ich den Herrn Präsidenten, mir zu gestatten, einige Zitate anzuführen, welche entnommen sind dem Verbandsorgan, dem ‚Weckruf', der in jeder Nummer voll ist von Verhetzungen und Aufreizungen der Eisenbahner. Die Eisenbahner selbst halten im großen und ganzen, wie die Zahl der Vereine beweist, treu zu Kaiser und Vaterland. Fast 100 000 sind zusammengeschlossen in Vereinen, die mich wiederholt ihrer Treue versichert haben, und auch der Eisenbahnerverband zu Trier mit 50 000 Mitgliedern, der durchaus auf dem Wege des Koalitionsrechts ausgebildet ist, rühmt sich, daß er nur vaterlandstreue Mitglieder habe. Alle Eisenbahner wollen mit dem Verband der Eisenbahner Deutschlands und seinem Organ, dem ‚Weckruf', nichts zu tun zu haben."

Der Minister verlas nun eine Reihe besonders charakteristischer Stellen aus dem „Weckruf", in denen „die Kampfesorganisation der klassenbewußten Eisenbahner", „der Kampf gegen die hindernden Erscheinungen" gepredigt, in denen Schiedsgerichte nicht nur für alle aus dem Dienstverhältnis entspringenden Streitfälle, sondern auch für alle Disziplinarfälle gefordert werden. In einem „offenen Wort an die Eisenbahner in Hessen" werden diese zum Eintritt in den Verband auch gegen den Willen der Regierung aufgefordert. „Dann wird Euch die Regierung das geben müssen, **was sie Euch heute, weil Ihr nicht organisiert seid, verweigert.**"

Der Minister fuhr fort:

„Diese und andere Aufreizungen beweisen, daß der Hamburger Verband die einmütige Zusammenarbeit der Eisenbahner stören will. Das hat aber immer noch nichts mit Parteipolitik zu tun, sondern es ist lediglich Notwehr, wenn ich gegen solche Friedensstörung Stellung nehmen muß. Wenn nun der Herr Abg. Bernstein und seine politischen Freunde diese Bestrebungen von sich abweisen, wenn er nun leugnet, daß die Ziele, die in dem Protokoll des IV. Kongresses der Gewerkschaften Deutschlands um Mitte Juni 1902 niedergelegt sind, auch von ihm und den Genossen verfolgt werden, dann habe ich hier mit der Sozialdemokratie gar nichts zu tun; denn ich bin glücklicherweise hier lediglich Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Eisenbahnen und nicht politischer Minister. Aber ich bin mir doch zweifelhaft, ob dies geschehen wird, erstens nach den Worten des Herrn Abg. Bernstein, vor allen Dingen aber nach den Äußerungen des Zentralorgans der Sozialdemokratie, das hier in Berlin erscheint. Da heißt es nämlich: ‚Das Recht des Streikens ist mit dem Koalitionsrecht nun einmal unlöslich verbunden. Ein Koalitionsrecht ohne Streikrecht ist ein Humbug, ein Hohn auf das wirkliche Koalitionsrecht. Entweder man gesteht den Eisenbahnarbeitern ein wirkliches Koalitionsrecht zu oder man degradiert sie gleich Budde zu unmündigen, rechtlosen Sklaven des fiskalischen oder privaten Arbeitgebers; ein drittes gibt es nicht. Der Hinweis auf das durch einen Eisenbahnerstreik gefährdete öffentliche Interesse ist völlig verfehlt.'"

„Nun muß ich zunächst dagegen protestieren, daß das ‚nach dem System Budde', wie ich in den Zeitungen immer wieder gelesen habe, gemacht wird. Das ist mir zu viel Ehre angetan. Meine Herren, das ist nicht ein System, das ich erfunden habe, sondern das System der Selbsterhaltung, das so lange besteht, wie überhaupt zwei Augen offen gewesen sind; so lange ist das System der Selbsterhaltung da. Außerdem habe ich alle Erlasse in dieser ganzen Frage übernommen. Ich bin sogar in der glücklichen Lage, meine Herren, daß ich noch nicht einmal irgendwo habe einzugreifen brauchen, weil, wie ich verschiedentlich hervorgehoben habe, die Treue und die Gesinnungen unter den Eisenbahnern so vortrefflich sind, daß mir noch gar nicht die Gelegenheit gegeben war, irgendwie einzuschreiten, und das freut mich am allermeisten. Es ist also in dem, was über mich geschrieben ist, als hätte ich etwas neues erfunden, mir zu viel Ehre erwiesen."

„Aber, meine Herren, hier habe ich noch ein Zitat, aus dem Sie ersehen können, was der blinde Parteihaß fertig bringt: ‚Die holländische Regierung ist bei ihrem Vorgehen vom Geiste unseres Budde beseelt; sie will die Organisationen der Arbeiter zertrümmern, sie will die Eisenbahnproletarier ihres Koalitionsrechts berauben, sie will den Aktionären der Eisenbahngesellschaften dazu verhelfen' — nun kommen Zitate aus meiner Rede im Abgeordnetenhause — ‚Herr im Hause' zu sein und gleich einem preußischen Eisenbahngeneral ihre ‚Untergebenen' durch homöopathische Dosen Zuckerbrot und um so derbere Portionen Peitsche despotisch zu regieren. Das Ideal Buddes soll also in Holland verwirklicht werden! Wahrscheinlich entspringen sogar die holländischen Gesetzentwürfe der direkten Anregung der preußischen Regierung (stürmische Heiterkeit rechts und in der Mitte), der es natürlich ein Dorn im Auge ist, in einem Nachbarstaate Zustände platzgreifen zu sehen, die ihrer kapitalistisch-bureaukratischen ‚Ansicht' nach die reine Anarchie darstellen.'"

„Meine Herren, ich würde hocherfreut sein, wenn der Herr Abg. Bernstein und seine politischen Freunde mir erklärten, daß die Sozialdemokratie alles das, was ich hier vorgelesen habe, nicht anerkennt. Dann — das wiederhole ich nochmals — existiert die Sozialdemokratie in meinen Eisenbahnangelegenheiten absolut nicht. Ich bin hier eben, wie ich wiederholt hervorhob, lediglich Chef des Reichsamts und habe mit Parteipolitik gar nichts zu tun. Aber ehe diese Erklärung hier nicht gegeben ist, muß ich annehmen, daß die Herren dieselben Zwecke verfolgen, und da kann ich nun unter keinen Umständen zugeben, daß durch die Sozialdemokratie ein Unfrieden unter die Eisenbahner gebracht wird. Wenn dieser nicht hineingetragen wird, dann ist der Geist des Unfriedens bei den Eisenbahnern nicht vorhanden. Ich will allerdings zugeben, daß der eine oder andere Arbeiter oder Beamte oder auch eine geringe Anzahl unzufrieden sind. Meine Herren, in Preußen habe ich über 365 000 Eisenbahner unter mir, und im Reichslande sind es ungefähr 16 000. Daß unter dieser Zahl von Bediensteten auch unzufriedene sind, weiß ich wohl. Aber ich meine, selbst wenn der Herr Abg. Bernstein das Ganze leitete, würden doch Unzufriedene da sein. Menschenwerk ist eben Stückwerk, und Menschenverordnung ist nicht vollkommen, und die Ausführung jeder Verordnung wird ihre Härten und ihre Unregelmäßigkeiten haben. Ich werde aber der erste sein, der jede Klage und jede Unregelmäßigkeit gern in Erwägung zieht und Abhilfe schafft, wo es möglich ist, und — das wiederhole ich — ich erkenne jedem in diesem hohen Hause selbstverständlich das Recht zu, die Klagen in breitester Form und speziell an mich heranzubringen. Das ist ganz selbstverständlich: man muß helfen, soviel man kann; aber prinzipiell muß ich fordern, daß jeder seinen Vertrag, den er mit mir geschlossen hat, hält."

„Nun ist so viel von Koalitionsrecht die Rede gewesen. Da will ich Ihnen auch noch erzählen, meine Herren, wie wenig schematisch die Verwaltung ist. Von dem Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen — das wird Sie vielleicht wundern — ist der Hamburger Verband in den Reichslanden gar nicht verboten worden. Weshalb nicht? Weil der Hamburger Verband in Elsaß-Lothringen noch gar keine Fühlung hat, weil er dort noch keine Wurzeln geschlagen hat. Aber selbstverständlich, wenn ich merken sollte, daß die Prinzipien, die ich eben hier nachgewiesen habe, unter dem Personal der Reichsbahnen Eingang finden sollten, so will ich erklären, daß ich die Bestrebungen selbstverständlich auch dort verbieten würde. Sie können aber sehen, wie wenig Bureaukratismus, wie wenig absolute Konkordanz bei den in mir vereinigten Ressorts vorhanden ist. Hier sind zwei Seelen in einer Brust gewesen — das wurde vorhin von einem der Herren Vertreter aus Elsaß-Lothringen bezweifelt; die eine war die preußische Seele — da war die Anordnung nötig, und da wurde sie getroffen; in Elsaß-Lothringen war sie bis jetzt nicht nötig, da konnte man warten."

„Sie mögen aber ferner erfahren, meine Herren, wie über das Koalitionsrecht von meinem Herrn Amtsvorgänger gedacht worden ist. Er konnte das Koalitionsrecht auf Grund der Gewerbeordnung selbstverständlich allen im Betriebe der Eisenbahnen stehenden Bediensteten nicht zuerkennen, weil die Gewerbeordnung es nicht tut. Dagegen hat er es den Werkstättenarbeitern nicht abgesprochen, trotzdem die Werkstätten wenigstens teilweise ein wesentlicher Bestandteil der Betriebseinrichtungen sind. Soweit dies aber zutrifft, würde selbstverständlich der § 6 der Gewerbeordnung auf die Werkstättenarbeiter gleichfalls anwendbar sein; d. h. also: das im Titel VII der Gewerbeordnung bezeichnete Koalitionsrecht würde den Arbeitern in den eigentlichen Betriebswerkstätten nicht zukommen. Es handelt sich lediglich darum, ob eine feindliche Organisation den ganzen Betrieb zum Stillstand bringen darf."

„Jetzt kommt ein Kapitel, das ist der Krieg. Wer so lange die Kriegsvorbereitungen der Eisenbahnen im Großen Generalstab bearbeitet hat, wie ich es getan habe, der weiß, welche Bedeutung der Aufmarsch der Armee für das Gelingen eines großen Krieges hat, und als im Jahre 1870 im Juli die Mobilmachungsorder erschallte, da bedurfte es nur eines Druckes auf den Knopf, und die sämtlichen Eisenbahnzüge setzten sich in Bewegung, und unser Stratege Moltke brachte es fertig, in acht Tagen über 300 000 Mann an der Grenze zu vereinigen. Jetzt würden noch viel größere Transporte zu befördern sein, und wenn eine Organisation da ist, die unter Umständen die Möglichkeit hat, den Eisenbahnbetrieb zum Stillstand zu bringen, so ist das eine Gefahr für das Vaterland, und daß hier eine Gefahr besteht, das zeigt das Protokoll des IV. Kongresses der Gewerkschaften Deutschlands. Da ist beschlossen worden, daß die Sekretäre der einzelnen Verbände zusammentreten und in Meinungsaustausch treten sollen, um internationale Beziehungen auch zwischen den Eisenbahnern anzuknüpfen. Das heißt also, der Hamburger Verband ist in der Lage, mit internationalen Verbänden in Verbindung zu treten, um abzumachen, welche von den Betriebsmaschinen still stehen sollen. Das ist hier in dem Buch, das mir gestern Abend erst in später Stunde zugegangen ist, klar ausgesprochen, daß das die Ziele sind. Nun frage ich, wie wäre es denn möglich, daß ich an dieser Stelle stehen könnte, wenn ich nicht mit aller Energie sagte, daß ich verbiete, daß feindliche Elemente mir in meinen Betrieb hineinkommen? Und gottlob, ich wiederhole es, ist die Stimmung in den Eisenbahnerkreisen auch derartig, daß das nicht zu erwarten ist, und ich darf die beruhigende Erklärung abgeben, daß ich nicht glaube, daß wir zu Zuständen kommen werden, wie sie leider in Holland vorhanden sind. Ich hoffe und glaube, daß die Treue, die Tüchtigkeit der Eisenbahner derartig nachhaltig ist, daß sie allen feindlichen Bestrebungen, die an sie herantreten, Widerstand leisten werden. Damit aber die Eisenbahnarbeiter alle wissen, wie ihr höchster Chef darüber denkt, darum halte ich es für meine Pflicht, das auszusprechen an jeder Stelle, wo ich Gelegenheit dazu habe, denn das ist ein Kitt, der mich mit ihnen verbindet."

Lebhafter Beifall, durch den diese Rede an zahlreichen Stellen unterbrochen war, ertönte auch am Schluß.

Die weiteren Verhandlungen bewegten sich mehr auf örtlichem Gebiet. Der Abg. Leineweber beklagte die Betonung des strategischen Gesichtspunktes bei Erbauung der reichsländischen Bahnen. Seit 1871 habe man auf der Strecke zwischen Weißenburg und Saargemünd nicht eine Linie nördlich über die bayerisch-pfälzische Grenze gebaut. Er brachte zur Ausfüllung dieser Lücke drei Bahnlinien in Vorschlag: 1. von Bitsch oder Bannstein oder Philippsburg oder Reichshofen in der Richtung auf Pirmasens; 2. Münzthal-Wolmünster-Hornbach-Zweibrücken;

3. Weißenburg (oder Wörth-Lembach) durch das Dahner Tal nach Kaltenbach-Hinterweidenthal. Er führte die Vorteile dieser Bahnbauten aus und meinte, daß sie auch ein wertvolles Mittel seien, um die elsässische Bevölkerung dem Mutterlande wieder näher zu bringen.

Geheimerat Glöckner ging in seiner Erwiderung auf die Geschichte dieser Bahnprojekte ein. Die Linie zu 2 (Münzthal-Zweibrücken) sei in die Liste der Bahnen aufgenommen, die in absehbarer Zeit vom Reich mit Zuschüssen des Landes Elsaß-Lothringen gebaut werden. Ob der Bau auch auf pfälzischem Gebiet sichergestellt sei, sei ihm nicht bekannt, die pfälzische Bahnverwaltung schiene für den Bau der Bahn, die nur geringe Erträge verspreche, wenig Neigung zu haben. An der Linie Bitsch-Pirmasens habe das Reich ein sehr geringes, die Pfalz ein viel größeres Interesse.

Nach einigen örtliche Wünsche enthaltenden Ausführungen des elsässischen Abg. Röllinger lenkte der Abg. Werner (antisem.) die Erörterung wieder auf die Sozialpolitik. Er sowohl wie Abg. Gamp (Reichsp.) sprachen ihre lebhafte Zustimmung zu der vom Minister dargelegten Auffassung aus; Abg. Gamp betonte, die schlimmste Tyrannei und Sklaverei werde in den Reihen der Sozialdemokratie selbst geübt. Abg. Bernstein kam nochmals auf das Koalitionsrecht zurück. Der Streik sei nur die ultima ratio, wenn jedes andere Mittel versage, Abg. Stolle erklärte bezeichnend: nicht Wohlwollen verlangen die Arbeiter, sondern ihr Recht. Um ihren Wünschen größeren Nachdruck geben zu können, müßten sie sich zusammenschließen dürfen. Damit stellten sie sich auf den Boden des Rechtes und Gesetzes.

Auf eine Erkundigung des Abg. Prinz Schönach-Karolath (natl.) nach dem Bau der neuen D-Wagen und der elektrischen Wagenbeleuchtung gab Staatsminister Budde eingehend Auskunft. Von den Nottüren bei den D-Wagen habe man Abstand genommen, da sie die bewährte Widerstandsfähigkeit der D-Wagen verminderten, dagegen würden die Fenster breiter angebracht und ihr tieferes Herablassen ermöglicht, so daß die Personen bei einem Unglücksfall durch diese Öffnungen herauskommen könnten. Die Regelung des Verkehrs in den D-Wagen in der Weise, daß man das Publikum nur in der einen Tür herein-, aus der anderen herauslasse, sei nicht angängig, da das Publikum sich nicht daran kehre. Das beste werde sein, daß man das Gepäck tunlichst durch die Fenster reiche, wie es im Auslande vielfach geschehe. Das Reisepublikum müsse mehr gegenseitige Rücksicht nehmen, die Seitengänge würden verbreitert. Mit der elektrischen Wagenbeleuchtung nach System Stone seien in Elsaß-Lothringen Versuche im Gange. Dieses System befinde sich im großen Umfange in England in Gebrauch, auch in Belgien; die Versuche aber, die bis jetzt in Deutschland damit gemacht seien, hätten noch nicht Veranlassung geben können, es einzuführen. Außerdem aber habe die preußische Staatsbahnverwaltung an die beteiligten Eisenbahnverwaltungen das Ersuchen gerichtet, einen Zug Berlin-Basel mit elektrischer Beleuchtung einzurichten nach einem anderen System, bei dem ein Motor sich im Packwagen befinde. — Auf die Wagenbeleuchtung kam auch der Abg. v. Savigny zurück. Er empfahl die Einführung einer Erfindung, welche die Explosionsgefahr der Gasbehälter beseitige.

Bei den einmaligen ordentlichen Ausgaben wurde ein Antrag an den Reichskanzler angenommen, die auf Bahnhof Straßburg neu zu erbauende Mischgasanstalt außerhalb der Stadt anzulegen. Bei dem außerordentlichen Etat wurde auf Antrag des Abg. Hauß und unter lebhafter Befürwortung durch Staatsminister Budde die von der Kommission um 280 000 ℳ gekürzte Regierungsforderung von 1 280 000 ℳ als letzte Rate zur Herstellung der Bahn von Fentsch nach Deutsch-Oth wiederhergestellt; die weiteren Ausgaben wurden mit geringen Streichungen bewilligt.

Das Koalitionsrecht der Eisenbahnarbeiter

das in den letzten Verhandlungen des preußischen Landtags und deutschen Reichstags so lebhaft erörtert ist, wird in der Nordd. Allg. Ztg. einer sehr sachgemäßen Erörterung unterzogen, in der die Rechtslage auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen festgestellt wird. Die handgreiflich unrichtige Behauptung des „Vorwärts“ und anderer Blätter, das Koalitionsrecht der Arbeiter sei schon durch den Artikel 30 der preußischen Verfassung gewährleistet, wird an der Hand der Geschichte der Reichsgewerbeordnung und ihrer Entwicklung zurückgewiesen. „Die preußische allgemeine Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845 enthielt im § 182 ein ausdrückliches Koalitionsverbot für die Arbeiter. Der Paragraph lautete:

‚Gehilfen, Gesellen oder Fabrikarbeiter, welche entweder die Gewerbetreibenden selbst oder die Obrigkeit zu gewissen Handlungen oder Zugeständnissen dadurch zu bestimmen suchen, daß sie die Einstellung der Arbeit oder die Verhinderung derselben bei einzelnen oder mehreren Gewerbetreibenden verabreden oder zu einer solchen Verabredung andere auffordern, sollen mit Gefängnis bis zu einem Jahre bestraft werden.

Diese Bestimmung ist auch anzuwenden auf Arbeiter, welche bei Berg- oder Hüttenwerken, Landstraßen, Eisenbahnen, Festungsbauten und anderen öffentlichen Anlagen beschäftigt sind.‘

Mit klaren Worten ist dadurch ein Koalitionsverbot für die Eisenbahnarbeiter ausgesprochen. Der § 182 ist in vollem Umfange bis zum Erlaß der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 in Preußen in Kraft geblieben. Die Verfassung vom 31. Januar 1850 änderte daran nichts. Es wird das auf das bestimmteste dargetan durch die Akten und Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses aus den Jahren 1862, 1863 und 1865, in welchen die Frage der Aufhebung des Koalitionsverbots für die Arbeiter wiederholt zur Erörterung gelangte, u. a. auf Grund von Anträgen, die auch den Namen des der Partei der Abgeordneten Krieger und Genossen nahestehenden Abgeordneten Schulze-Delitzsch trugen. Stets wurde anerkannt, daß die Bestimmungen der Gewerbeordnung von 1845, betreffend das Koalitionsverbot für die Arbeiter, neben dem Artikel 30 der Verfassung zu Recht beständen. Außerdem erhellt die gleiche Auffassung aus den Verhandlungen des Reichstages des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867, wo es sich um eine Resolution zu gunsten der Aufhebung der Koalitionsbeschränkungen handelte, aus den Beratungen über das sogenannte Notgewerbegesetz (Antrag Lasker-Miquel) im Jahre 1868 und aus den Diskussionen über den im Jahre 1869 von der Regierung dem Reichstage vorgelegten Entwurf einer Gewerbeordnung. Die Berufung des ‚Vorwärts‘ auf den Artikel 30 der preußischen Verfassung ist demnach völlig unzutreffend.

Die Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 hat die Beschränkungen der Koalitionsfreiheit im allgemeinen beseitigt, und zwar durch den § 152. Der noch heute in der einem Antrage des Abgeordneten Friedenthal entsprechenden Fassung vom Jahre 1869 bestehende Paragraph lautet:

‚Alle Verbote und Strafbestimmungen gegen Gewerbetreibende, gewerbliche Gehilfen, Gesellen oder Fabrikarbeiter wegen Verabredungen und Vereinigungen zum Behufe der Erlangung günstigerer Lohn- und Arbeitsbedingungen, insbesondere mittels Einstellung der Arbeit oder Entlassung der Arbeiter, werden aufgehoben.

Jedem Teilnehmer steht der Rücktritt von solchen Vereinigungen oder Vereinbarungen frei, und es findet aus letzteren weder Klage noch Einrede statt.‘

Damit wurde die Koalitionsfreiheit für die Gewerbetreibenden und gewerblichen Arbeiter gewährt. Diese Beschränkung ist eine ganz unzweideutige, und daß sie eine beabsichtigte war, geht sowohl aus den Motiven zu der Regierungsvorlage, wie aus den Verhandlungen des Reichstages deutlich hervor.“

Der Aufsatz führt dies an der Hand der Motive näher aus und fährt dann fort:

„Von diesen gewerblichen Arbeitern sind aber die Eisenbahnarbeiter durch § 6 der Gewerbeordnung, der eine Reihe von Erwerbsarten von dem Geltungsbereich der Gewerbeordnung ausschließt, ausdrücklich ausgenommen, und damit ist implicite eine weitere Beschränkung der Koalitionsfreiheit eingetreten, die heute noch zu Recht besteht. In der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund lautete dieser Paragraph in den hier in Betracht kommenden Stellen wie folgt:

‚Das gegenwärtige Gesetz findet keine Anwendung auf . . . . den Gewerbebetrieb der Auswanderungsunternehmer und Auswanderungsagenten, der Versicherungsunternehmer und der Eisenbahnunternehmungen usw. . . .‘

Der Paragraph ist zwar seither vollständig umgestaltet worden, aber eine materielle Änderung seines Inhalts war dabei nicht beabsichtigt; die für unsere Darlegung wichtigen Bestimmungen sind zudem in der jetzt geltenden Fassung des Paragraphen (vom 1. Juli 1883) auch dem Wortlaut nach unverändert geblieben. Demgemäß findet die Gewerbeordnung auf die Eisenbahnarbeiter im allgemeinen keine Anwendung, und in Preußen besteht für die letzteren das Koalitionsverbot, dem sie im Jahre 1845 ausdrücklich unterworfen wurden, nach wie vor zu Recht. Das wird auch von den angesehensten Kommentatoren der Reichsgewerbeordnung, so von Landmann (dem früheren bayerischen Kultusminister), rückhaltlos zugestanden. Landmann sagt ausdrücklich: ‚Keine Anwendung findet § 152

auf diejenigen Arbeiter und Arbeitgeber, welche in Gewerben beschäftigt sind, die überhaupt nicht unter die Gewerbeordnung fallen, z. B. die mit dem Betriebe von Eisenbahnen beschäftigten Unternehmer und Arbeiter.‘ Daran, daß die Eisenbahnarbeiter im allgemeinen in Preußen ein Koalitionsrecht im engeren Sinne nicht besitzen, ist daher nicht zu zweifeln. Es ist ihnen, wie der Eisenbahnminister im Reichstage hervorhob, von der Staatseisenbahnverwaltung auch niemals zugestanden worden.

Einigermaßen strittig ist nur die Frage, ob die in den Hilfsbetrieben einer Eisenbahn (Reparaturwerkstätten usw.) beschäftigten gewerblichen Arbeiter der Gewerbeordnung unterstehen. Die hervorragendsten Kommentatoren der Gewerbeordnung folgern aus der Bestimmung des § 6 noch weiter, daß kein Hindernis besteht, den Kontraktbruch von Eisenbahnarbeitern landesrechtlich unter Strafe zu stellen.

Dem Herrn Eisenbahnminister stehen demnach außer den guten Gründen, die sich aus dem eminenten öffentlichen Interesse an der Aufrechthaltung einer strengen Disziplin und eines geordneten Betriebes bei der Eisenbahn ableiten lassen, auch die gesetzlichen Bestimmungen zur Seite, wenn er dem Eindringen sozialdemokratischer Aufreizung und Verhetzung in die Reihen der Eisenbahner unter dem Schutze der Koalitionsfreiheit wehrt. Der persönlichen Freiheit wie den staatsbürgerlichen Rechten des einzelnen geschieht dadurch kein Abbruch; die Freiheit der politischen Überzeugung wie ihrer Betätigung bei den Wahlen hat der Herr Minister ausdrücklich ebenso gewährleistet, wie das allgemeine Versammlungs- und Vereinsrecht seiner Untergebenen. Daß er keine sozialdemokratische Propaganda unter den Eisenbahnern duldet, ist sein Recht und seine Pflicht. Der von dem Herrn Minister angeführte § 2 des Arbeitsvertrages, den die Eisenbahnverwaltung mit ihren Arbeitern abschließt und wonach der Arbeiter verpflichtet ist, ‚. . . sich von der Teilnahme an ordnungsfeindlichen Bestrebungen usw. fernzuhalten‘, entspricht durchaus preußischer Tradition und einer gesunden Anschauung über die Notwendigkeit einer festen Disziplin in den Staatsbetrieben. Wir erinnern nur an den Ministerialbeschluß aus dem Jahre 1850, der bezüglich der Beamten sagt:

> ‚Beamte sollen sich an Vereinen, welche statutenmäßig oder faktisch eine der Staatsregierung feindliche Tendenz verfolgen, eine systematische Opposition gegen dieselbe unterhalten, den bestehenden verfassungsmäßigen Zustand zu untergraben suchen, die Pflicht der Treue gegen den König gering achten und, anstatt die Regierung zu unterstützen, ihr hemmend entgegenzutreten bemüht sind, nicht beteiligen.‘

Dieser Anschauung gemäß haben bisher die preußischen Beamten und die Arbeiter in den preußischen Staatsbetrieben gelebt und gewirkt. Und so mag es auch in Zukunft bleiben! Die außerordentliche Heftigkeit, mit welcher die Sozialdemokratie in der Presse und jetzt auch im Reichstage das engere Koalitionsrecht für die Eisenbahnarbeiter reklamiert, zeigt, eine wie wertvolle Handhabe sie in demselben erblickt, um ihre Pläne auch bei den Arbeitern dieses größten der staatlichen Betriebe zu verfolgen. Wohin diese Pläne zielen, hat der ‚Weckruf‘ deutlich genug gezeigt, und Geschehnisse der letzten Zeit tun dar, zu welchen Zuständen wir kommen würden, wenn hier nicht eine energische Abweisung a limine durchgeführt würde. Vestigia terrent!“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Abschiedsgesuche mehrerer preußischer Eisenbahndirektionspräsidenten.** In bezug hierauf bringt die Köln. Ztg. ein offenbar aus bester Quelle schöpfendes Telegramm vom 4. d. M., das sich in seinem ersten Teile mit der von uns in voriger Nummer mitgeteilten Nachricht der „Berl. Korr.“ deckt. Dann heißt es weiter in betreff der sogen. Überraschungskommissionen: „Wie der Minister der öffentlichen Arbeiten in seiner Rede bei der zweiten Beratung des Etats der Eisenbahnverwaltung im Abgeordnetenhause bereits erwähnt hat, wurden die Kommissionen erst gebildet, nachdem die von ihm zu einer Beratung nach Berlin berufenen Eisenbahndirektionspräsidenten ihr volles Einverständnis mit der Maßnahme erklärt hatten. Wenn nun, wie es heißt, die Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen in Bromberg, Elberfeld, Hannover und Münster i. W. im Laufe dieses Jahres von ihren Stellungen zurückzutreten gedenken, so erscheint dies kaum auffallend, wenn man in Erwägung zieht, daß sie sich in einem Alter von 63 bis 67 Jahren befinden und den Wunsch hegen, nach langjähriger treuer und verdienstvoller Tätigkeit in den Ruhestand zu treten, zumal die Stellung eines Eisenbahndirektionspräsidenten andauernd mit ganz erheblichen geistigen und körperlichen Anstrengungen verknüpft ist.“

Wir können noch ergänzend hinzufügen, daß das Abschiedsgesuch des Eisenbahndirektionspräsidenten v. Eickhof-Reitzenstein zu Hannover nicht durch sein Alter, sondern leider durch ein fortdauerndes Augenleiden hervorgerufen ist.

— **Der Begründung zur sogen. Nebenbahnvorlage** entnehmen wir folgendes: In dem vorliegenden Gesetzentwurf werden Geldmittel zu einer im allgemeinen Verkehrsinteresse notwendig gewordenen Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und zur weiteren Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft und zur Förderung des Baues von Kleinbahnen erbeten. Durch die Herstellung der im § 1 unter I vorgesehenen Eisenbahnlinien soll einerseits die Erschließung verschiedener mit Schienenverbindungen noch nicht bedachter Landesteile, anderseits eine durch wichtige Interessen gebotene Ergänzung und Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes herbeigeführt werden. Für die Provinzen Posen und Westpreußen sind besonders hohe Mittel zum schleunigen Ausbau notwendiger Bahnen vorgesehen, um die Verbindungen mit dem deutschen Hinterlande zu verbessern und die deutsche Ansiedlung nach Möglichkeit zu fördern. Hiervon darf eine wirksame Unterstützung und Kräftigung des Deutschtums in diesen Provinzen mit Recht erwartet werden. Die Auswahl der einzelnen Linien ist in gleicher Weise, wie bei früheren Vorlagen, auch unter dem Gesichtspunkte erfolgt, den zur Erschließung angrenzender Verkehrsgebiete wünschenswerten Kleinbahnen den Anschluß an das allgemeine Eisenbahnnetz zu erleichtern. Die Herstellung der einzelnen Nebenbahnen ist von einer angemessenen Beteiligung der Interessenten abhängig gemacht und bestimmt worden, daß bei Berücksichtigung der aus der Bahnanlage für sie zu erwartenden Vorteile der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich herzugeben ist.

Was die im § 1 unter IV des Gesetzentwurfs vorgesehene Aufwendung von 5 000 000 ℳ zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen anlangt, so sind für diesen Zweck durch verschiedene Gesetze bisher insgesamt 69 000 000 ℳ bereitgestellt worden.

Die bewilligten Staatsunterstützungen belaufen sich auf	51 428 884 ℳ
die nur in Aussicht gestellten auf . . .	4 674 487 „
beantragt sind noch	10 214 500 „
d. i. zusammen	66 317 871 ℳ

Obwohl hiernach der Kleinbahnunterstützungsfonds die Mittel zur Deckung der in Aussicht gestellten oder in ziffermäßig bestimmter Höhe beantragten Beihilfen mit zusammen (4 674 487 + 10 214 500) = 14 888 987 ℳ darbietet, so steht doch seine Zulänglichkeit zur Befriedigung der in 61 weiteren Fällen zu gewärtigenden Wünsche nach Unterstützung von Kleinbahnen nicht außer Zweifel. Um für alle Fälle Vorsorge zu treffen, wird eine erneute Verstärkung des Kleinbahnunterstützungsfonds um 5 000 000 ℳ beantragt.

Der Bedarf berechnet sich hiernach:

gemäß § 1 Nr I auf	72 476 000,00 ℳ
„ § 1 „ II „	6 006 000,00 „
„ § 1 „ III „	115 630,40 „
„ § 1 „ IV „	5 000 000,00 „
insgesamt auf	83 597 630,40 ℳ

Zur Deckung dieses Betrages sollen Staatsschuldverschreibungen verausgabt werden, da anderweite Fonds für Zwecke dieses Gesetzentwurfs zur Zeit nicht zur Verfügung stehen.

— **Stückgutbeförderung.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Königsberg i. Pr., Bromberg, Posen und Danzig veranlaßt, binnen vier Wochen zu berichten, in welcher Weise die Stückgutbeförderung in den einzelnen Verkehrsgebieten nunmehr organisiert ist. Insbesondere ist anzugeben, welche Sammelpunkte bestehen, welche Aufgaben dieselben haben und genau, auch nach Zeit, darzulegen, wie die Zu- und Abfuhr dort richtungs- und streckenweise eingerichtet ist. Dem Bericht ist eine Übersicht beizufügen, aus welcher ersehen werden kann, wie der Stückgutverkehr der einzelnen Linien sowohl innerhalb des Bezirks als im Durchgangs- und Fernverkehr bedient wird, so daß beispielsweise daraus entnommen werden kann, wie die Stückgüter der Strecken Mohrungen-Wormditt-Mehlsack oder Tilsit-Pillkallen-Stallupönen und Rheinland-Westfalen oder Oberschlesien und zwar auch innerhalb welcher Fristen befördert werden. In der Übersicht sind ferner die auf den Sammel-

oder sonstigen größeren Umladestellen gebildeten Orts- und Umladewagen unter Bezeichnung der Bestimmungsstationen für einige Tage beispielsweise anzugeben.

— **Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 t.** Da nach den Angaben der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der nur noch in geringer Zahl vorhandenen Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht vorhanden ist, so hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in Verfolg eines früheren Erlasses bestimmt, daß die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitt B. 2 der Gruppen- und Gruppenwechseltarife der Staatsbahnen (zu A. I. §§ 7—9 der allgemeinen Tarifvorschriften) von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung" bis „überweisen" gestrichen werden, und zugleich die Aufhebung derselben Bestimmungen in den direkten Tarifen mit fremden Bahnen im voraus genehmigt. Die vorbezeichneten kleineren Wagen sind nur noch für bahnseitig zu verladende Güter — die offenen für dienst- und feuergefährliches Gut, die bedeckten, soweit sie nicht im Personenverkehr benutzt werden, für Stückgut — sowie für Viehsendungen zu verwenden. Was die Berechnung von Wagenstandgeld bei Zurückweisung von Wagen mit höherem Ladegewicht und das bei der Wagenbestellung zu beobachtende Verfahren anlangt, so erklärt sich der Herr Minister in Berücksichtigung der von der rheinischen Nachbarkonferenz vertretenen Auffassung damit einverstanden, daß von einer Ergänzung der bestehenden allgemeinen Bestimmungen bis auf weiteres abgesehen wird.

— **Einberufung der Arbeiterausschüsse bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Nach den bisherigen Bestimmungen über die Einrichtung und Tätigkeit der Arbeiterausschüsse finden die Verhandlungen nach Bedürfnis, jedoch nicht häufiger als vierteljährlich einmal statt, ausgenommen wenn die vorgesetzte Behörde oder der mit dem Vorsitz beauftragte Beamte die Einberufung für erforderlich erachtet oder wenn zwei Drittel der Ausschußmitglieder darauf antragen. Um den Arbeitern mehr, als es bisher anscheinend geschehen, Gelegenheit zu geben, Anträge, Wünsche und etwaige Beschwerden anzubringen, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten neuerdings unter Hinweis auf einen früheren Erlaß angeordnet, daß die Ausschüsse, unbeschadet des bisher schon zugelassenen häufigeren Zusammentritts, mindestens zweimal im Jahre einberufen werden. Die betr. Bestimmungen sind daher entsprechend zu ergänzen.

Sodann bestimmt der Minister weiter, daß außerdem bei jeder Revision einer Werkstätte durch ein Direktionsmitglied auch der zuständige Ausschuß einzuberufen ist, um den Mitgliedern Gelegenheit zu geben, etwaige Wünsche zur Sprache zu bringen. Dabei sind jedesmal auch die Niederschriften über die früheren Verhandlungen eingehend daraufhin zu prüfen, ob die im Ausschuß verhandelten Angelegenheiten sachgemäß und dem Zweck der Einrichtung sowie den Bestimmungen entsprechend erledigt worden sind.

— **Dienstkleidung der preußischen Staatseisenbahnbeamten.** Durch Königlichen Erlaß vom 2. Februar d. J. sind die nachstehend aufgeführten Abänderungen und Ergänzungen der durch Allerhöchsten Erlaß vom 30. Dezember 1889 genehmigten Vorschriften über die Galakleidung und die Dienstkleidung sowie die Dienstabzeichen des Personals der Staatseisenbahnverwaltung genehmigt worden:

1. Den Rangiermeistern wird ein Rad mit aufliegendem „R" aus bronziertem Metall als Dienstabzeichen am Kragen verliehen.

2. Für die Bureau- und Kassendiener wird eine Joppe in der für die Lokomotivbeamten genehmigten Form, jedoch mit orangefarbenem Vorstoß am Kragen, zugelassen.

— **Neue Zugverbindungen in der Provinz Schlesien** Der Sommerfahrplan bringt in seinem ersten Entwurf eine ungewöhnlich große Zahl von Verbesserungen für den Eisenbahnverkehr von Schlesien, der zum Teil auch für die Verbindung mit Berlin von Bedeutung ist. So wird zwischen Berlin und Oberschlesien ein neues Schnellzugpaar über Sagan eingerichtet. Der eine der beiden Züge geht über die Stadtbahn etwa um ½12 Uhr Vormittags nach noch näher zu bestimmenden Abfahrtszeiten. Er verläßt Sommerfeld 3.35, hält in Sagan und Liegnitz und trifft 6.06 in Breslau Oberschlesischer Bahnhof ein. In Brieg kommt er 6.57 an. Der Gegenzug verläßt Brieg 5.21, trifft in Breslau 5.57 ein, geht von dort ab 6.07 und kommt nach Aufenthalten in Liegnitz, Sagan und Sommerfeld gegen 11 Uhr Abends über die Stadtbahn. Die neuen Züge führen I.—III. Klasse und sind für die Beförderung von Fahrrädern in beschränktem Umfange freigegeben; sie werden auch an Mittelwalde durch zwei Personenzüge mit verändertem Fahrplan angeschlossen. Der Schnellzug von Berlin erhält in Breslau Anschluß ab 6.14, an Mittelwalde 9.47. Der Gegenzug verläßt Mittelwalde 2.50 und kommt in Breslau 5.58 an, um 6.07 nach Berlin durch den neuen Schnellzug Verbindung zu erhalten. Ein neue Verbindung mit Berlin erhält Hirschberg ab 9.51 über Görlitz an 11.19, von wo der Anschluß nach Berlin erfolgt. In Hirschberg, Greiffenberg und Lauban erhalten die Seitenlinien Anschlüsse.

— **Die Gasexplosion auf dem Stettiner Bahnhof zu Berlin.** Am 3. d. M., Nachmittags 1¾ Uhr fand auf dem Stettiner Vorortbahnhof eine Gasexplosion statt, durch die ein ehemaliges Stellwerksgebäude vollständig zerstört wurde. Leider ist hierbei auch ein Menschenleben verloren gegangen. Über die Veranlassung zu dem Unfall teilt uns Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor v. Zabiensky in Berlin folgende Einzelheiten mit:

Das genannte Gebäude, an der Westseite des Bahnhofs gelegen, bestand aus einem 4 m hohen massiven Unterbau und einem ebenso hohen Aufbau aus Fachwerk und war mit einem Pappdach versehen. Der Unterbau enthielt zwei Räume, von denen der eine einem Portier als Aufenthaltsraum diente, während der andere den Aufgang zum Obergeschoß vermittelte, das als Stellwerksschlosserei benutzt wurde. Unter dem hölzernen Fußboden des Untergeschosses befand sich ein 60 cm tiefer Hohlraum, der früher zur Aufnahme der Umlenkrollen der Weichen- und Signal-Drahtzüge gedient hatte. An diesem Gebäude vorbei führt eine 26 mm weite Bleirohrleitung, in die das zur Beleuchtung der Wagen dienende Fettgas, mit Acetylen gemischt, von der Acetylengasanstalt zu den Füllständern zwischen den Bahnsteiggleisen geführt wird. Etwa 7 m von der Ecke jenes Gebäudes entfernt hatte sich in der Gasleitung eine undichte Stelle gebildet, von der aus das Gas in einen früheren Drahtzugleitungskanal nach jenem Hohlraum unter dem Fußboden geströmt ist und diesen angefüllt hat. Durch eine Spalte im Fußboden ist alsdann das Gas in den Portierraum gedrungen, wo es sich an dem Ofen entzündete und zur Explosion gelangte.

Infolge dieser Explosion stürzte das Gebäude vollständig in sich zusammen, einen Weichenschlosser, der sich kurz vorher in das Obergeschoß begeben hatte, unter seinen Trümmern begrabend. Außerdem wurde durch den Luftdruck eine große Zahl von Fensterscheiben eingedrückt, worunter sich auch eine Schaufensterscheibe in einem Hause der Gartenstraße, die über 200 m von der Unfallstelle entfernt liegt, befand, was nur dadurch zu erklären ist, daß sich der Luftdruck durch einen den ganzen Stettiner Bahnhof durchquerenden Tunnel, der gerade diesem Schaufenster gegenüber ausmündet, fortgepflanzt haben muß.

Dieser Unfall dürfte zu der Erwägung Anlaß geben, ob nicht verzinktes Eisenrohr für Fettgasleitungen geeigneter ist, als das bisher verwendete Bleirohr.

— **Zur Verstaatlichung der Ostpreußischen Südbahn.** Am 6. d. M. fand in Königsberg i/Pr. eine außerordentliche Generalversammlung statt, in der 75,5 % des Stammaktienkapitals und 50,5 % des Kapitals der Vorzugsaktien mit zusammen 28 264 Stimmen vertreten waren. Der Versammlung wohnten als Regierungskommissare Geheimer Oberregierungsrat Tesmar und Geheimer Finanzrat Ottendorf bei. Vor Eintritt in die Tagesordnung erklärte Geheimerat Tesmar im Auftrage der Staatsregierung, daß diese für den Fall der Vertagung der Beschlußfassung auf die neue Generalversammlung am 28. d. M. sich schon jetzt vorbehalte, geeignete Schritte zu tun, um den zum 1. Januar 1904 in Aussicht genommenen Übergang der Ostpreußischen Südbahn auf den Staat auf Grund des Gesetzes vom 3. November 1838 zur Durchführung zu bringen. Der Antrag auf getrennte Abstimmung der beiden Aktiengattungen über die zur Beschlußfassung stehenden Gegenstände der Tagesordnung wurde mit 16 453 gegen 11 779 Stimmen abgelehnt. Direktor Krüger teilte mit, daß die unerwartet hohe Dividende für 1902 (5⅓ % für die Vorzugs- und 4⅚ % für die Stammaktien) ihren Grund in der wesentlich höheren Überweisung aus dem Erneuerungsfonds habe sowie in den bedeutend höheren Definitiveinnahmen gegen das Provisorium, vor allem aber in den unerwartet günstig abgeschlossenen Betriebsausgaben. Die Betriebsausgaben seien nicht höher als 1900, obwohl das Jahr 1902 eine um 390 000 ℳ erhöhte Betriebseinnahme aufweise. In der Debatte wurde von seiten der Stammaktionäre die von der Regierung gebotene Abfindung ihrer Aktienrechte als zu niedrig bezeichnet. Seitens der Verwaltung trat Direktor Krüger namentlich der Ausführung entgegen, daß im Falle einer zwangsweisen Verstaatlichung auf Grund des Gesetzes vom 3. November 1838 der Erneuerungsfonds von dem Übergange an den Staat ausgeschlossen sei. Die Vertreter der Stammaktionäre hoben insbesondere hervor,

daß das Angebot des Staates den Verkehrsaufschwung im Jahre 1902 nicht berücksichtige, und daß bei zwangsweiser Abtretung unter Einschätzung des Jahres 1903 mit einer Dividende von 3 % für die Aktien die Besitzer derselben bei dem jetzigen Betriebsergebnis für 1902 und bei Verwertung der zur Disposition stehenden Ländereien auf eine Abfindung rechnen könnten, die nicht weit hinter dem Nennbetrage zurückbleiben würde. Sie setzten dabei als sicher voraus, daß der zwischen ihnen und den Vorzugsaktionären schwebende Rechtsstreit zu ihren Gunsten entschieden werden würde. Schließlich wurde ein Antrag, die Beschlußfassung zu vertagen und die Verwaltung zu ersuchen, auf die Tagesordnung der zum 28. d. M. einberufenen Generalversammlung erneut den freiwilligen Übergang des Südbahnunternehmens auf den Staat zu geänderten Bedingungen zu stellen, angenommen. Gleichzeitig soll die Verwaltung mit der Staatsregierung in Verhandlungen treten dahingehend, daß den Stammaktien eine Abfindung von 94,5 % verbleibt.

Wie die B. B.-Ztg. meldet, ist demgemäß auf die Tagesordnung der am 28. d. M. stattfindenden ordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft folgender Antrag gesetzt worden: „Beschlußfassung über die freiwillige Abtretung des Eigentums der Bahn an den preußischen Staat und Führung der Verwaltung und des Betriebs der Bahn für Rechnung des Staats vom 1. Januar 1903 sowie Beschlußfassung über etwa bei der Beratung zu stellende Abänderungsanträge zu der Staatsofferte vom 14. Oktober 1902."

— Aufschub der sächsischen Personentarifreform. Nach einer Mitteilung der Dresdener Nachr. scheint es, als ob man an leitender Stelle von der alsbaldigen Durchführung der sächsischen Personentarifreform zunächst Abstand nehmen wolle. Das genannte Blatt schreibt: „Daß der Plan einer Reform des Personentarifs der sächsischen Staatseisenbahnen demnächst Wirklichkeit wird, erscheint so gut wie ausgeschlossen. In der Denkschrift zu dem Reformprogramm war zwar gesagt worden, daß die Reform so bald als möglich, auch ohne den Beitritt anderer Eisenbahnverwaltungen abzuwarten, durchgeführt werden solle, aber die Voraussetzungen, die dort für die Selbständigkeit des Vorgehens der sächsischen Staatsbahnverwaltung angeführt wurden, können heute in keiner Beziehung mehr als zutreffend angesehen werden." In der Begründung hebt der Verfasser ausdrücklich hervor, daß die Voraussetzungen, die in der Denkschrift zu dem Reformprogramm für die Selbstständigkeit des Vorgehens der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung angeführt werden, „in keiner Weise mehr als zutreffend angesehen" werden können; denn das Reformprogramm habe für die anderen Staaten weder „bahnbrechend" gewirkt, noch sei „die Aussichtslosigkeit weiterer Verhandlungen" nach den Erklärungen des Ministers Budde über die zukünftige Verkehrsreform für ganz Deutschland erwiesen.

— Der Kohlenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1902. Der Versand an sächsischen Steinkohlen aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Ölsnitz und Dresden belief sich auf 3 396 521 t gegen 3 409 127 t im Vorjahre. Dies ergibt einen Rückgang von 12 606 t oder 0,37 % gegen das Jahr 1901. In den einzelnen Bezirken wurden verfrachtet: 1 709 713 t im Zwickauer Bezirke, d. s. 34 862 t = 2 % weniger, 1 310 877 t im Lugau-Ölsnitzer Bezirke, 53 879 t = 4,29 % mehr, 375 931 t im Dresdener Revier, 31 623 t = 7,76 % weniger. Dagegen ist der Braunkohlenverkehr aus Sachsen beträchtlich gestiegen. Es wurden befördert 455 892 t Braunkohlen, d. s. 79 165 t = 21,01 % mehr als im Vorjahre. Der Braunkohlenversand aus Sachsen-Altenburg bezifferte sich auf 1 611 110 t, d. s. 8199 t oder 0,51 % weniger als im Vorjahre. An Steinkohlen aus Schlesien wurden 596 792 t befördert, d. s. 33 751 t oder 5,35 % weniger als im Vorjahre. Aus anderen Kohlengebieten wurden noch 234 894 t Steinkohlen zugeführt, d. s. 95 263 t oder 28,85 % weniger. Der Hauptausfall kam auf rheinisch-westfälische Steinkohlen, von denen 117 430 t befördert wurden. Von Braunkohlen aus Preußen, Thüringen und Anhalt wurden 665 229 t befördert, d. s. 95 513 t oder 16,77 % mehr als im Vorjahre. Dagegen ging der Braunkohlenverkehr aus Böhmen, der sich auf 3 954 086 t bezifferte, um 180 044 t oder 4,36 % gegen das Vorjahr zurück. Der gesamte Kohlenverkehr betrug 10 914 524 t, d. s. 155 185 t oder 1,40 % weniger als 1901. Davon kamen 4 228 207 t = 38,74 % auf Steinkohlen und 6 686 317 t = 61,26 % auf Braunkohlen. Gegen das Vorjahr ist der Steinkohlenverkehr um 141 620 t = 3,24 %, der Braunkohlenverkehr um 13 565 t oder 0,20 % gefallen. Den stärksten Kohlenverkehr hatte der Monat November, den schwächsten der Monat März. Während die Monate Januar bis August beträchtlichen Minderverkehr gegen die gleichen Monate im Vorjahre aufweisen, ergaben die Monate September bis Dezember eine Steigerung des Kohlenverkehrs.

— Über das Koalitionsrecht der Werkstättenarbeiter bei den württembergischen Staatsbahnen machte in der Mitte Februar stattgehabten 153. Sitzung der württembergischen Kammer der Abgeordneten Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden auf eine Anfrage der sozialdemokratischen Abgeordneten Keil und Genossen folgende Ausführungen, welche mit Rücksicht auf die jetzt im preußischen Landtage und deutschen Reichstage erfolgten Erörterungen besonderes Interesse bieten.

„Die württembergische Eisenbahnverwaltung geht allerdings von der Anschauung aus, daß ihre Werkstätten an sich keine selbständigen Gewerbebetriebe, sondern Hilfsbetriebe, als solche Bestandteile des einen großen Hauptbetriebs des Eisenbahnunternehmens sind, auf welches die Reichsgewerbeordnung keine Anwendung findet, daß also die Arbeiter sich auch auf § 153 der Reichsgewerbeordnnng, der das Koalitionsrecht regelt, nicht berufen können. Dieser Anschauung hat auch die Rechtsprechung der deutschen Gerichte schon mehrfach Ausdruck gegeben. Aber es wird den württembergischen Werkstättenarbeitern in Württemberg von ihrer Verwaltung das Koalitionsrecht in keiner Weise vorenthalten. Wir haben ja Vereine und Verbände aller Art, die alle mit Wissen und Willen und zum Teil sogar mit Unterstützung der Eisenbahnverwaltung ganz frei und ungeniert von dem Koalitionsrechte Gebrauch machen. Dieser Zustand hat bisher zu keinerlei Bedenken und Unzuträglichkeiten Anlaß gegeben, und ich glaube und hoffe, daß es auch künftig so bleiben wird. Wenn Herr Staatsrat v. Balz den Arbeitern seinerzeit gesagt hat, sie sollten mit ihren Wünschen und Beschwerden nur ohne weiteres zu ihm kommen, so gilt dieses Wort auch heute noch; es ist weit besser, sie gehen zu ihm oder auch zu mir, als wenn sie auf die Redaktionen laufen. Sie werden bei ihren Vorgesetzten stets ein offenes Ohr finden, wenn auch beim besten Willen nicht immer alle Wünsche erfüllbar sind."

Der Minister führte weiter aus, daß dies Vertrauen auch mit Vertrauen erwidert werden müsse. In die Arbeitervereine schlichen sich auch ordnungsfeindliche Elemente ein, deren Fernhaltung geradezu eine Pflicht der Verwaltung sei. Es könne daher dem Chef der Verwaltung nicht gleichgültig sein, was in den einzelnen Arbeiterverbänden getrieben werde. Als er daher in dem Verbandsorgan der württembergischen Eisenbahn-Werkstättenarbeiter davon las, daß die Gründung eines süddeutschen Verbandes beabsichtigt sei und deshalb ein Delegiertentag nach Ulm einberufen werden solle, sei es doch eine berechtigte Wißbegierde gewesen, über Zweck und Ziel dieser Gründung etwas näher orientiert zu werden. In seinem Auftrage habe daher Staatsrat v. Balz die Vorsitzenden kommen lassen, und diese erklärten, der Zweck der geplanten Verschmelzung sei hauptsächlich die Gründung einer gemeinsamen Sterbe- oder Unterstützungskasse. Herr v. Balz habe dann die Vertreter darauf aufmerksam gemacht, daß ein solcher Zweck und die Verschmelzung mit den anderen süddeutschen Verbänden zu solchem Zweck zwar ganz harmlos sei, daß es ihm aber zweifelhaft sei, ob diejenigen Elemente, die drängen und schieben, die hinter den Kulissen stecken, auch so harmlose Absichten haben. Heute spreche man ihnen von der Gründung eines süddeutschen Verbandes, später wohl von einem Anschluß an die norddeutschen Verbände und am Ende gar an den Hamburger Verband deutscher Eisenbahner, der notorisch ordnungs- und staatsfeindliche Ziele verfolge. Allerdings, wer diesem Verbande beiträte — darüber wolle er niemand im Zweifel lassen —, der würde alsbaldige Entlassung zu gewärtigen haben. Der Minister nahm nun den Staatsrat v. Balz wegen dieser Warnung lebhaft in Schutz. Dieser habe damit lediglich seine Pflicht getan. Von einer Verletzung des Koalitionsrechts könne dabei keine Rede sein. Er, der Minister, habe nur in Wahrung der ihm anvertrauten dienstlichen und staatlichen Interessen gehandelt behufs Aufrechterhaltung der Autorität und Disziplin, ohne die ein Betrieb wie der der Staatseisenbahnen nicht möglich sei.

Der Minister betonte dann weiter, daß es geradezu Pflicht der Verwaltung sei, den Anschluß an einen fremden Verband, der ausgesprochen sozialdemokratischen Bestrebungen huldige, mit allen Mitteln zu verhindern. „Dabei", so sagte er weiter, „ging ich allerdings bisher immer von der Voraussetzung aus, daß die Sozialdemokratie im landläufigen Sinne des Wortes darauf ausgehe, die heutige Staats- und Gesellschaftsordnung umzustoßen und an ihre Stelle eine andere neue Ordnung zu setzen, und in diesem Sinne kann und muß man doch sagen, daß die Sozialdemokraten Feinde der gegenwärtigen Staats- und Gesellschaftsordnung sind; nun meint der Herr Abg. Keil freilich, das seien alles längst abgetane Redensarten, auf die heutzutage kein Mensch mehr hereinfalle. Ja, wenn dem so ist, dann um so besser (Heiterkeit), dann sind Sie eben auch keine Sozialdemokraten, sondern einfach eine Partei wie jede andere in diesem Hause, auch mit mehr oder minder denselben Zielen und Zwecken, allenfalls eine Arbeiterpartei, die den Arbeitern noch etwas mehr verspricht als andere Parteien (Heiterkeit). Nun, das soll mich freuen, und ich nehme von dieser Erklärung gern Akt, dadurch wird die Verständigung zwischen uns wesentlich erleichtert; aber der Verband, von dem ich

sprach und vor dem die Arbeiter gewarnt worden sind, verfolgt eben notorisch sozialdemokratische Zwecke in dem von mir gemeinten Sinne, und solange mir der Herr Abg. Keil nicht das Gegenteil beweist, muß es auch bei der ausgesprochenen Warnung verbleiben. Wenn sich allerdings noch beweisen ließe, daß auch der Hamburger Verband das Wort sozialdemokratisch in so harmlosem Sinne auslegt wie der Abg. Keil, dann würde dieser Grund, den württembergischen Arbeitern den Anschluß zu verbieten, hinfällig. Allein fürs erste bin ich davon noch nicht ganz überzeugt und solange stehe ich hinter dem Herrn Staatsrat v. Balz und unterschreibe die von ihm bei der Besprechung den Arbeitern gegenüber getane Äußerung, wonach jeder, der diesem Verbande beitritt, die Kündigung zu gewärtigen hat."

— **Württembergisches Eisenbahnbaugesetz.** Nach dem den Ständen zugegangenen Entwurf eines Gesetzes betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für außerordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1903/04 werden gefordert eine letzte Rate von 150 000 ℳ für die Bodenseegürtelbahn; 3 880 000 ℳ für den Bau von Nebeneisenbahnen durch den Staat, sämtlich weitere oder letzte Raten für bereits bewilligte Bauten; 6 500 000 ℳ für den Bau von zweiten Gleisen, darunter erste Raten für die Südbahn Ulm-Friedrichshafen und für die Strecke Stuttgart Westbahnhof-Böblingen; 10 230 000 ℳ für sonstige Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen, darunter erste Raten für Bahnhoferweiterungen in Schiltach und Reutlingen, für die Durchführung der Bahnsteigsperre, für die Beseitigung von schienengleichen Wegeübergängen, für Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit; 2 250 000 ℳ für Erbauung von Wohngebäuden; 4 100 000 ℳ für Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials; 1 220 000 ℳ für Erwerbung der Privatbahn Metzingen-Urach; 1 006 000 ℳ für Post- und Telegraphenbauten. Zur Deckung des Gesamtaufwands von 29 336 000 ℳ sind Staatsanlehen aufzunehmen. Wir werden aus dem Entwurf noch näheres mitteilen. Eine Forderung für den geplanten Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart, die Erweiterung des Bahnhofs Cannstatt, die Verlegung der Hauptbahn von Cannstatt nach Untertürkheim und die linksufrige Neckarbahn enthält der Gesetzentwurf nicht, der Bedarf einer ersten Rate für diese Bauten im Betrag von 10 000 000 ℳ soll, wie der württembergische Staatsanzeiger mitteilt, erst im Jahre 1904 eintreten.

— **Über die Motorwagenverbindung vom Bahnhof Grevenbrück nach den Grevenbrücker Kalksteinbrüchen im Lennetale** (vergl. Nr 18 S. 270 d. Ztg.), welcher die Bezeichnung einer gleislosen elektrischen Straßenbahn beigelegt wird, gehen uns noch folgende nähere Mitteilungen zu. Der Motorwagen läuft auf der 8 m breiten Provinzialstraße; er muß starke Krümmungen durchfahren und eine Steigung von 1:28 überwinden. Die 1,5 km lange Anlage ist anscheinend geeignet, für ähnliche Anlagen vorbildlich zu sein. Die Zuführung und Rückleitung des elektrischen Stromes erfolgt durch doppelpolige, reichlich 5 m über der Straßenkrone und 0,5 m auseinander befindliche Oberleitungen, auf denen zwei durch Universalgelenk mit den beiden Auslegerstangen des Motorwagens verbundene Gleitschuhe laufen. Die Geschwindigkeit eines mit höchstens 18 t Nutzlast beladenen Zuges beträgt 6 km, seine größte Geschwindigkeit in leerem Zustande 9 km in der Stunde. Die Radreifen des Motorwagens, welcher ein Gewicht von 6 t aufweist, sind 15 cm, diejenigen der Lastwagen 12 cm breit. Durch ihre eigentümliche Kupplung sind die bis zu einer Gesamtzahl von drei in einem Zuge zu vereinigenden Lastwagen gezwungen, auch bei der schärfsten Krümmung genau der Spur des Motorwagens zu folgen. Hierdurch und durch den Umstand, daß der Zug nach jeder Seite von der Stromleitung um 3,5 m abweichen kann, ist der übrige Fuhrverkehr auf der benutzten Straße nicht behindert. Nach demselben System sollen auch Motorwagenverbindungen für den öffentlichen Verkehr von Grevenbrück aufwärts ins Elspetal und abwärts ins Veischedetal geschaffen werden. Es wird abzuwarten sein, ob die Betriebsleistungen und finanziellen Ergebnisse dieser nicht dem Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 unterliegenden Unternehmungen derartige sein werden, daß sich die Schaffung gleicher Verkehrsanlagen etwa in solchen verkehrsärmeren Gegenden empfiehlt, in denen die Ausführung von Kleinbahnen aus örtlichen oder finanziellen Gründen nicht lohnend erscheint.

— **Kanadische Lokomotivbestellung in Deutschland.** Wie die Voss. Ztg. hört, ist von Kanada aus ein neuer Auftrag auf etwa 25 Lokomotiven an die sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann Aktiengesellschaft in Chemnitz vergeben worden, und zwar in Wettbewerb gegen englische Fabriken.

Österreich.

— **Über die Beratungen des österreichischen Eisenbahnausschusses** vom 3. bis 5. d. M. betreffend die Eisenbahnverstaatlichungen ist uns in letzter Stunde ein umfangreicher Bericht zugegangen, den wir wegen Raummangels erst in nächster Nummer zum Abdruck bringen können.

— **Lokalbahnvorlagen.** In der am 3. d. M. abgehaltenen Sitzung des Abgeordnetenhauses hat der Eisenbahnminister Gesetzentwürfe betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Lemberg nach Podhajce sowie einer solchen von Tarnopol nach Zbaraz eingebracht. Bezüglich beider Lokalbahnen soll die Staatsgarantie für das Vorzugskapital gewährt werden.

— **Heizung der Gütermagazine und Güterwagen.** Im Abgeordnetenhause wurde unter Hinweis darauf, daß der Versand von dem Verderben durch Frost unterliegenden Gütern, wie Kartoffeln, Früchte, Gemüse, Bier, Wein usw., bei Eintritt strenger Kälte durch den Mangel bahnseitiger Einrichtungen zum Schutze derselben während der Lagerung und Beförderung behindert werde, an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, ob er geneigt sei, dafür Sorge zu tragen, daß alle österreichischen Bahnverwaltungen dazu verpflichtet werden, entsprechend geheizte Lagerräume und Wagen für die erwähnten Güter einzurichten.

In Beantwortung dieser Anfrage teilte der Minister mit, daß sich der Durchführung der gewünschten Maßnahmen derzeit unüberwindliche Schwierigkeiten finanzieller und technischer Natur entgegenstellen. Abgesehen davon, daß weder die Betriebsordnung, noch das Betriebsreglement den Eisenbahnverwaltungen eine derartige Vorsorge zur Pflicht macht, die Privatbahnverwaltungen daher zu einschlägigen Maßnahmen nicht verhalten werden könnten, scheitere die Durchführung auch für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen an den außerordentlich hohen Kosten, welche für die erforderlichen Anlagen sowie für die Durchführung der Heizung erwachsen würden.

Da nämlich der gesamte Stand an gedeckten Güterwagen mit Heizvorrichtungen versehen werden müßte, um dem auf den verschiedensten Punkten der einzelnen Bahnlinien bei Eintritt kälterer Witterung entstehenden Bedürfnis ohne Verzug Rechnung tragen zu können, würde die Umgestaltung der Güterwagen allein bei den österreichischen Staatsbahnen 5 000 000 bis 6 000 000 Kr. und bei sämtlichen österreichischen Bahnen zusammen etwa 12 000 000 bis 13 000 000 Kr. kosten. Für diese Auslagen, welche sich noch durch die Kosten für die Heizbarmachung der Magazine sowie die mit der Heizung verbundenen Betriebskosten erhöhen würden, könnten die Bahnverwaltungen selbst bei Inanspruchnahme wesentlich höherer Gebühren für die Beförderung der in Betracht kommenden Güter keine Deckung finden. Hierzu komme die Haftung für die selbst bei allgemeiner Durchführung der in Rede stehenden Maßnahmen zu erwartenden Fälle von Frostschäden, welche um so weniger ganz zu vermeiden wären, als eine entsprechende Regelung der Temperatur bei den im Rollen befindlichen Wagen nur sehr schwer ausführbar wäre. Die in dieser Beziehung bestehenden Schwierigkeiten dürften auch daran schuld sein, daß selbst die Besitzer von Privatgüterwagen für derartige Güter zumeist davon absehen, diese Wagen mit Heizvorrichtungen einzurichten. So seien von den bei den Staatsbahnen eingestellten 634 Bierwagen nur 41 mit Heizvorrichtungen versehen.

Der Minister erwähnte schließlich, daß die österreichischen Bahnverwaltungen frostempfindliche Güter im Interesse der tunlichsten Abkürzung der Transportdauer mit beschleunigten Zügen befördern und den auf die Sicherung dieser Güter gegen Frost gerichteten Bestrebungen der Interessenten durch frachtfreie Beförderung der beigegebenen Schutzmittel, als Stroh, Decken usw., nach Tunlichkeit entgegenkommen.

— **Frankierungsmarken.** Im österreichischen Abgeordnetenhause wurde unter Hinweis darauf, daß die Güterabfertigung mit Frankierungsmarken auf den im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen bezw. auf den Privatbahnen noch nicht zur Einführung gelangt ist, an den Eisenbahnminister die Anfrage gestellt, wie sich der Verkehr mit Markenstückgut seit der Einführung dieses Abfertigungsverfahrens auf den österreichischen Staatsbahnen gestaltet habe, sowie ob er geneigt sei, dahin Einfluß zu nehmen, daß die erwähnte Abfertigungsart auf den genannten Lokalbahnen sowie auf den Privatbahnen eingeführt werde, und ob er sodann im Einvernehmen mit dem Handelsministerium für eine entsprechende, die Interessentenkreise aufklärende Verlautbarung Sorge tragen wolle.

In Beantwortung dieser Anfrage teilte der Eisenbahnminister mit, daß der Verkehr mit Markenstückgut auf den Staatsbahnen seit dem Jahre 1898 eine zwar langsame aber

stetige Zunahme aufweise, indem im Jahre 1898 etwa 7900, im Jahre 1899: 18 400, im Jahre 1900: 21 600 und im Jahre 1901 etwa 40 400 Markenstückgüter zur Beförderung gelangten.

Bezüglich der Ausdehnung der Markenabfertigung auf die im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen seien die im Gange befindlichen Studien soweit vorgeschritten, daß eine günstige Lösung der in Rede stehenden Frage in nächster Zeit zu gewärtigen sei. Was die Einführung von Frankierungsmarken auf den Linien der österreichischen Privatbahnen betrifft, so teilte der Minister mit, daß die Eisenbahn Wien-Aspang und die Aussig-Teplitzer Eisenbahn bereits Frankierungsmarken eingeführt haben, während die übrigen österreichischen Privatbahnen bei den auf Anregung des Eisenbahnministeriums in der Eisenbahndirektorenkonferenz gepflogenen Beratungen rücksichtlich der Einführung der Markenabfertigung einen ablehnenden Standpunkt eingenommen haben. Das Eisenbahnministerium werde jedoch nicht ermangeln, an die letztgenannten Bahnen wegen Einführung von Frankierungsmarken neuerlich heranzutreten und gegebenenfalls im Einvernehmen mit dem Handelsministerium für die gewünschte Verlautbarung Sorge zu tragen.

— **Die zweite Bahnverbindung mit Triest.** In der Sitzung des Triester Gemeinderats vom 6. d. M. gelangte eine Zuschrift der Statthalterei zur Verlesung, wonach das Eisenbahnministerium bedauere, daß die Gemeinde Triest seinerzeit beschlossen habe, zu den Kosten der zweiten Eisenbahnverbindung keinen Beitrag zu leisten. Es wird die Erwartung ausgesprochen, daß wenigstens insofern ein Entgegenkommen gezeigt wird, daß gewisse Begünstigungen in betreff der Beleuchtung, Wasserzuleitung usw. gewährt werden.

— **Studienreise des Eisenbahnministers.** Der Eisenbahnminister ist von einer kurzen Studienreise zurückgekehrt, deren Gegenstand die elektrischen Bahnen Mailand - Porto Ceresio und Lecco - Sondrio, die großartigen Elektrizitätswerke Vizzola und Tornavento sowie die neuen Erweiterungen der Hafenanlagen in Genua und Venedig bildeten. Der Minister äußerte sich sehr befriedigt über die gemachten Wahrnehmungen und rühmte das freundliche Entgegenkommen der italienischen Bahnverwaltungen, welches ihm die Besichtigung der interessanten technischen Anlagen in der kurzen verfügbaren Zeit ermöglichte.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich nach den vorläufigen Ausweisen im Februar d. J. wie folgt:

	Februar 1903 Kr.	gegen Februar 1902 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	6 115 806	+ 84 381
Südbahngesellschaft	7 183 545	+ 77 049
Österr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	3 837 366	— 23 057
Österr. Nordwestbahn:		
garantierte Linie	1 529 407	— 48 391
Ergänzungsnetz	932 368	— 96 336
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	537 825	— 45 774
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1 041 722	+ 186 956
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	526 530	+ 4 800
„ „ „ B	981 224	+ 2 500
Böhmische Nordbahn	715 104	— 19 338

— **Statistik der Zugverspätungen.** In den Monaten Oktober bis Dezember 1902 entsprachen die Zugverspätungen bei den österreichischen Staatsbahnen 1,8 % und bei den großen Privatbahnen (Nordwestbahn, Staatseisenbahngesellschaft, Südbahn, Nordbahn) 2,1 % der Gesamtzahl der abgefertigten Züge. Der Jahresdurchschnitt der Verspätungsfälle beträgt im Jahre 1902 bei den österreichischen Staatsbahnen 1,0 %, bei den genannten Privatbahnen 1,3 % der abgefertigten Züge, und ist dieser Durchschnitt bei den Staatsbahnen um 0,3 %, bei den Privatbahnen um 0,6 % günstiger als im Jahre 1901.

— **Sektionschef v. Bischoff †.** Die Familie des Verstorbenen, dem wir in Nr 19 S. 290 d. Ztg. einen ausführlichen Nachruf gewidmet haben, ersucht uns um Aufnahme folgender Danksagung: „Für die zahlreichen Beweise wahrer und aufrichtiger Teilnahme an unserem unsagbaren Schmerze sowie für die ehrenden Zeichen höchster Wertschätzung unseres teuren Heimgegangenen gestatten wir uns, auf diesem Wege unseren wärmsten, innigsten Dank zum Ausdrucke zu bringen. Familie Bischoff v. Klammstein."

Ungarn.

— **Ungarische Staatsbahnen.** Wie bereits in Kürze mitgeteilt wurde, hat der Finanzausschuß des ungarischen Abgeordnetenhauses anläßlich der Vorlage des Staatsvoranschlags für das laufende Jahr auch einen ausführlichen Bericht über die Verhältnisse der ungarischen Staatsbahnen an das Abgeordnetenhaus erstattet. Nach diesem Bericht bezifferte sich das Grundkapital der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1901 mit 2 212 829 932 Kr., während ihr Betriebskapital 44 000 000 Kr. ausmachte. Es ist somit im Jahre 1901 ein Nationalvermögen in der Höhe von 2256 Millionen Kronen in diesem Zweige der Staatsverwaltung gebunden gewesen, während die für das Jahr 1903 veranschlagten Roheinnahmen der Staatsbahnen mehr als ein Fünftel der Gesamteinnahme des ungarischen Staates ausmachen.

Der Bericht des Finanzausschusses verlangt rücksichtlich der Verwaltung der Staatsbahnen, daß diese dem Geiste nach eine kaufmännische sei, daß sie mit strenger Sparsamkeit und unter Vermeidung eines überflüssigen Formalismus sich vollziehe, endlich, daß die finanziellen Ergebnisse und die Grundlagen ihrer Aufstellung klar und übersichtlich dargestellt und der Beurteilung des Parlaments unterbreitet werden.

Was die Vizinalbahnen anbelangt, äußert sich der Finanzausschuß dahin, daß jene Bestimmung des Gesetzartikels IV vom Jahre 1888, wonach zu Zwecken der Unterstützung von Vizinalbahnen jährlich nicht mehr als 600 000 Kr. ins Budget eingestellt werden sollen, auch im Jahre 1903 nicht eingehalten werden könne, da die bereits früher zugesicherten Unterstützungsbeträge diese Summe übersteigen. Es seien deshalb in das Budget des Jahres 1903 zum Zweck der Unterstützung von Vizinalbahnen 1 300 000 Kr. eingestellt worden, wovon bereits 755 303 Kr. für eine Reihe von Jahren gebunden sind. Bis Ende 1901 seien für Unterstützung von Vizinalbahnen 14 601 963 Kr. aufgewendet worden.

Der Finanzausschuß verlangt, daß künftig über die zur Unterstützung von Vizinalbahnen auf eine längere Reihe von Jahren gewährten Beihilfen alljährlich ein eingehender Bericht der Gesetzgebung vorgelegt werde. (Der erste Bericht dieser Art ist dem Bericht des Finanzausschusses angeschlossen.) Außerdem solle der Handelsminister jährlich jene Beiträge ausweisen, welche das Ärar unter welchem Titel immer (als Waldbesitzer, als Bergwerkbesitzer usw.) zu Lasten der verschiedenen Zweige der staatlichen Verwaltung gewährt hat. Es soll auf diesem Wege die Gesetzgebung volle Kenntnis erhalten von jener Summe, welcher der Staat zur Unterstützung einer jeden einzelnen Sache unmittelbar oder mittelbar aufwendet.

Der Finanzausschuß hält es ferner für unerläßlich, daß die tatsächlichen Ausgaben festgestellt werden, welche den Staatsbahnen aus der Verwaltung der Vizinalbahnen erwachsen. Zu diesem Zweck werden infolge einer Zusage des Handelsministers fortab sämtliche Ausgaben, welche sich auf die Vizinalbahnen (die Bahnen dritter Ordnung inbegriffen) beziehen, getrennt von jenen für die Hauptlinien ausgewiesen werden. Es wird ferner nachzuweisen sein, welcher Schlüssel bei der Teilung der gemeinsamen Ausgaben der Hauptlinien und der Vizinalbahnen angewendet wurde. Der Finanzausschuß verlangt überdies, daß auch im Budget der Staatsbahnen die sächlichen und persönlichen Ausgaben vollkommen getrennt in den Staatsvoranschlag eingestellt werden. Auch wünscht er, daß alljährlich ausgewiesen werde, wie viel unbrauchbar gewordene Fahrbetriebsmittel aus dem Verkehr gezogen wurden und welche Summen zum Ersatze dieser Fahrbetriebsmittel zu Lasten des Betriebes verwendet werden. Endlich wünscht der Ausschuß, daß jährlich ausgewiesen werde, welche Summen die Vizinalbahnen an die Staatsbahnen unter dem Titel der Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, ferner für die Oberaufsicht und Kontrolle beim Bau bezahlt haben und in welcher Weise diese Summen Verwendung finden. Der Finanzausschuß gab zugleich seiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß der Handelsminister die Vorlage eines neuen Gesetzes über die Vizinalbahnen in kurzer Zeit in Aussicht stellte.

Übrige europäische Länder.

— **Pariser Stadtbahn.** Der Ausschuß des Pariser Stadtrats hat im Einvernehmen mit dem Seinepräfekten beschlossen, dem Stadtrat vorzuschlagen, die Ermächtigung zu der Anleihe von 170 000 000 Fr., welche zur Fertigstellung des ersten Netzes der Stadtbahn notwendig ist, baldigst einzuholen. Das Parlament muß dazu seine Bewilligung erteilen. Von der früheren Anleihe im Betrage von 165 000 000 Fr. sind ausgegeben 38 000 000 Fr. für die Linie 1 Place de la Nation-Place de l'Etoile-Porte Dauphin und 35 000 000 Fr. für die Nordlinie 2 über die äußeren Boulevards; für die Südlinie 2 mit zwei Überbrückungen

der Seine sind 43 000 000 Fr. ausgegeben oder festgelegt, für die Linie 3 Courcelles-Menilmontant 24 000 000 Fr. Außerdem ist mit dem Bau der Linie 4 Porte d'Orléans-Clignancourt begonnen worden. Für die genehmigten Linien 5 Boulevard Straßbourg-Austerlitz, 6 Cours de Vincennes-Place d'Italie und 7 Donauplatz-Palais Royal sollen die Baulose dieser Tage zugesprochen werden. Nach Mitteilungen des Oberingenieurs Bienvenue sollen die Arbeiten baldigst in größerem Umfange aufgenommen und beschleunigt werden, so daß die z. Z. etwa 5000 betragende Arbeiterzahl verdoppelt oder verdreifacht würde.

— **Elektrische Sicherung fahrender Züge in Frankreich.** Auf dem französischen Staatsbahnnetz zwischen Chateau-du-Loir und Chateau-Lavallière haben Versuche mit einer neuen Erfindung stattgefunden. Zahlreiche Personen waren geladen und erschienen: Vertreter der Eisenbahngesellschaften, des Parlaments, der technischen Schulen, der Presse usw. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ließ sich durch den Ingenieur Seligman-Lui vertreten; die Staatsbahnverwaltung, welche ihr Material und ihre Mithilfe lieh, hatte den Chef-Ingenieur Nadal zur Leitung und Überwachung der Versuche entsandt. Die Erfindung stammt von Basanta. Es handelt sich hauptsächlich darum, mittels elektrischen Läutewerks und zweier Fernsprechapparate auf demselben Gleis zwischen zwei Stationen befindliche Züge zu verbinden. Der Erfinder glaubt dadurch Unfälle, die durch Versehen der Bediensteten drohen, verhüten zu können. Nach einer anscheinend von fachmännischer Seite herrührenden Beschreibung im Pariser „Matin" beruht das System wesentlich auf einem Stromumlauf, der einerseits durch das Gleis gebildet wird und anderseits durch einen längs des Gleises laufenden isoliert befestigten Draht, auf den bewegliche Kontakte heruntergelassen werden können. Wenn zwei Züge auf derselben Gleisabteilung in Gang und ihre Kontakte in Berührung mit dem Draht sind, ist der Stromumlauf geschlossen und der durch die Magnete gelieferte Strom läßt das Läutewerk der in den Packwagen aufgestellten Fernsprecher ertönen. Die auf diese Weise von der Gefahr unterrichteten Zugführer können sodann anhalten und telephonisch mit einander sprechen. Die gleiche Verbindung kann zwischen einem fahrenden und einem anhaltenden Zuge, zwischen einem fahrenden Zuge und einer Station, zwischen zwei Zügen auf Verschiebegleisen hergestellt werden. Auch kann die Sperrung des Gleises einem fahrenden Zuge durch das Inverbindungbringen des Gleises mit dem Draht mitgeteilt werden. Die angestellten Versuche sollen die Wirksamkeit der Einrichtung in den verschiedenen Fällen mehr oder weniger gezeigt haben; doch lauten die Berichte in den Pariser Blättern nicht sehr zuversichtlich. Der „Temps" sagt, es handele sich um eine scharfsinnige Idee, die aber noch weiterer Studien und Versuche bedürfe. Der Gewährsmann des „Matin" hält nicht viel von der praktischen Durchführung; die Einrichtung wird als verwickelt und kostspielig geschildert und könne versagen; zudem sagt allgemein der betreffende Kritiker: Man kann eine Gefahr darin sehen, daß die Bediensteten sich daran gewöhnen, sich auf den „Warner" zu verlassen und deshalb weniger aufpassen. Ein unglücklicher Zufall könnte aber die richtige Wirksamkeit der Apparate gerade in dem Augenblick hemmen, wo sie das Leben der Reisenden beschützen sollen; wenn man auch immer sicher sein könne, einen elektrischen Strom zu erzeugen, könne man doch nicht ebenso sicher ihn dort ausgehen lassen, wo man wolle. Der Versuch mit dieser neuen Idee sei interessant gewesen. „Wir konnten ihre Vorzüge mit denen des Blocksystems vergleichen. Die Zukunft wird zeigen, ob die Ingenieure der Eisenbahngesellschaften einen festeren Glauben als wir an die Unfehlbarkeit dieses elektrischen Stromes haben." Die hier geäußerten Bedenken treffen mit den Grundsätzen der preußischen Staatsbahnverwaltung zusammen, welche — wie jüngst in den fachmännischen Vorträgen beim preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten vor dem Kaiser ausgeführt wurde — nicht alles oder zu viel, wie in Amerika Brauch, zur Zugsicherung toten technischen Einrichtungen überlassen, sondern die lebendige Aufmerksamkeit des Personals möglichst aufrechterhalten will, und damit bessere Erfahrungen gemacht hat, als die Amerikaner.

— **Betriebsergebnisse der schweizerischen Hauptbahnen.** Die schweizerischen Hauptbahnen hatten im Jahre 1902 bei einer Betriebslänge von 2738 km 122 300 000 Fr. Betriebseinnahme, um 4 400 000 Fr. mehr als im Jahre 1901 bei gleicher Betriebslänge. Auf das Kilometer betrug die Einnahme 44 675 Fr. gegenüber 43 075 Fr. im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen von 49 728 377 auf 50 224 447 Fr., die aus dem Güterverkehr von 68 209 733 auf 72 090 281 Fr. Die Gesamteinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen stellten sich auf 69 900 000 gegen 66 900 000 Fr. im Vorjahre und die Ausgaben auf 40 600 000 gegen 40 500 000 Fr. Der Einnahmeüberschuß betrug 29 300 000 Fr., für das Kilometer 19 855 Fr. (im Vorjahre 17 856 Fr.), d. i. fast 3 000 000 Fr. oder 11,2 % mehr als 1901. Bei der Gotthardbahn ist die kilometrische Einnahme erheblich größer als bei den Bundesbahnen, 73 334 gegen 47 395 Fr., bei der Jura-Simplonbahn geringer, nur 36 529 Fr. Die Gotthardbahn ergab einen Einnahmenüberschuß von 9 900 000 Fr. (im Vorjahre 9 600 000 Fr.).

— **Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Da gemäß Artikel 59 alle drei Jahre eine Durchsicht dieses Übereinkommens stattfinden soll, hat das schweizerische Eisenbahndepartement betreffs etwaiger Wünsche in Handels- und Industriekreisen angefragt. Das Departement bemerkt aber laut schweizer Blättern ausdrücklich, daß Wünsche, welche an den Grundlagen des Übereinkommens Änderungen verlangen würden, nicht berücksichtigt werden können.

— **Simplontunnel.** Ende Februar war der Simplondurchstich bis auf 14 926 m vorgerückt. Es wird daran erinnert, daß diese Strecke gerade so lang ist, wie der Gotthardtunnel, auf welchen $7\frac{1}{2}$ Jahre verwendet wurden, während das Simplonunternehmen für die gleiche Strecke trotz unerwartet großer Schwierigkeiten nur $4\frac{1}{2}$ Jahre brauchte. Die an diesem beteiligte Bank in Winterthur bemerkt in ihrem eben ausgegebenen Jahresbericht, im Mai 1902 hätten die Temperaturen im Tunnel eine solche Höhe erreicht, daß die Bauleitung die Unmöglichkeit, mit den von ihr vorgesehenen Mitteln und auf Grundlage des bestehenden Bauvertrags den inneren Gebirgsteil zu bewältigen, in ernste Betrachtung ziehen mußte. Es wurde eine Änderung der Vertragsbestimmungen in mehreren Punkten nachgesucht. Wie mitgeteilt, sind auch die Sachverständigen des schweizerischen Eisenbahndepartements zu der Ansicht gekommen, daß ein Entgegenkommen gerechtfertigt sei.

Am 6. d. M. hat man im Tunnel Kilometer 15 erreicht. Seit 25. Februar mußten auf der Nordseite wegen sehr brüchigen, sofort zu stützenden Gesteins die mechanischen Bohrungen eingestellt und die Handbohrung aufgenommen werden. Deshalb war der Fortschritt nur gering. Italienische Blätter veröffentlichten jüngst beunruhigende Nachrichten wegen drohenden Wassereinbruchs, auf welches ein starkes Sinken der Temperatur schließen lasse. Es hieß, man fürchte deshalb, die Bohrarbeiten auf der einen Seite ganz einstellen zu müssen. Die Bauleitung erklärt diese Ausstreuungen als unbegründet

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahnen auf den Philippinen.** Der Senat der Vereinigten Staaten faßte nach der „Railroad Gazette" im Anfang Januar d. J. den Beschluß, sich durch den Staatssekretär des Kriegs darüber unterrichten zu lassen, inwieweit durch Erbauung eines Eisenbahnnetzes auf den Philippineninseln die Aufrechterhaltung von Gesetz und Ordnung gefördert werden könne. Ein Zusatz zum Heeresvoranschlag sieht Mittel vor für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Eisenbahnen auf jenen Inseln zu dem Zweck, Leben und Eigentum zu schützen und eine feste Regierung aufrecht zu erhalten. Es sollen nicht weniger als 480 km Bahn jährlich während zehn Jahren gebaut werden.

— **Eisenbahn Djibuti-Harrar.** Bei Gelegenheit der Eröffnung der Eisenbahn Djibuti-Harrar am 17. Februar d. J., zu der die französische und englische Regierung, wie in Nr 6 S. 84 d. Ztg. erwähnt ist, eine Anzahl Schiffe zur Begrüßung des Negus Menelik entsandt hatte, veröffentlicht die „Neue Freie Presse" einen Artikel über die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte dieser Bahn. Wir verweisen dieserhalb auf unsere Mitteilungen in Nr 52 und 72 Jahrg. 1901, Nr 13, 30 und 83 Jahrg. 1902 d. Ztg. und entnehmen der „Neuen Freien Presse" einige interessante Einzelheiten. Der französische Hafen Djibuti, der Anfangspunkt der neuen Bahn, hat sich erstaunlich rasch entwickelt; seine Einwohnerzahl stieg seit 1897/98 von 6000 auf 10 000. Die neue Bahn sollte bekanntlich von Djibuti nach Harrar gebaut und später nach Addis-Abeba, der Residenz der schwarzen Majestät, und noch weiter bis Kaffa sowie an den weißen Nil verlängert werden, doch als etwa 100 km gebaut waren, wurde der „Löwenbezwinger aus dem Stamme Juda", wie sich der Negus wegen seiner bis auf Salomon und die Königin Saba zurückgeführten Abstammung gern nennen läßt, durch Einflüsterungen und die Besorgnis, eine europäische Macht könne sich mittels der Bahn Harrars bemächtigen, aufgeschreckt und verbot die Wahl dieser Stadt als Endpunkt der Linie. Nun ist diese 45 000 Einwohner zählende Stadt der einzige große Stapelplatz Abessyniens, der mit Europa unmittelbare Handelsbeziehungen unterhält, und der bedeutendste Markt des Landes, der durch den Schienenweg aufgeschlossen werden muß. Die durch dieses Verbot in die größte Verlegenheit geratene Kaiserlich äthiopische Eisenbahngesellschaft wählte nunmehr einen 50 km südlich von

Harrar gelegenen Punkt als Endpunkt der Bahn und nannte ihn Addis- (Neu-) Harrar. Die Bahnlinie mußte verändert, verlängert, durch die Somaliwüste, durch wasserarme und unbewohnte Landstriche geführt werden. Nach den „Enthüllungen" eines damals die Bahn an Ort und Stelle prüfenden Sachverständigen habe die Verlegung der Bahn die Gesellschaft um den mit Sicherheit zu erwartenden Verkehr gebracht, so daß die fernere Lebensfähigkeit der Linie fraglich erscheine. Addis-Harrar sei nur eine Anhäufung schmutziger Strohhütten, die Landschenkungen seien wertloser Boden. Die Gesellschaft treffe der Vorwurf, daß sie sich eine Linie mit dem in der Wüste gelegenen Endpunkt Addis-Harrar aufdrängen ließ; ferner sei das durch den Vertrag verbürgte Transportmonopol für alle Güter zwischen Djibuti und Harrar durch den neuen Vertrag Meneliks mit England hinfällig geworden. Auf dieses Monopol aber hätten sich die Aktienzeichnungen zunächst gegründet, da nach seinem Inhalt während der Konzessionsdauer keine andere Gesellschaft auf abessynischem Gebiete Eisenbahnen errichten durfte, die mit jenen in Mitbewerb treten; die wegen ihres Wertes gerühmten Ländereien seien wertloser Boden und im Bauvertrage sei die übermäßig hohe Summe von 100 000 Fr. für das Kilometer, also ein ganz unberechtigter Unternehmergewinn zugestanden, da es sich um einen Oberbau von 1 m Spurweite handele, der einfach auf den Boden gelegt wird, und da der Fahrpark nur die allereinfachsten Gattungen aufweise. Frankreich habe zur Unterstützung des patriotischen Werkes mehr als 40 000 000 Fr. aufgebracht und sei stark in Mitleidenschaft gezogen.

Die finanzielle Lage der Gesellschaft, die sich diesen Anklagen gegenüber schweigend verhalten hatte, wurde schwierig. Die Gesellschaft sah sich gezwungen, den Bauvertrag zu lösen und anderwärts als in Frankreich Geldquellen aufzusuchen. England, das eine von der Linie Djibuti-Harrar gegen den Hafen von Zeïlah oder Berbera abzweigende Bahn erstrebte, betrat den Plan und brachte der Gesellschaft finanzielle Hilfe. Eifersüchtig verfolgte Frankreich die Entwicklung dieser wichtigen Angelegenheit und erhielt die erwünschte Aufklärung durch die im Juli 1901 in London abgehaltene Generalversammlung der neu-afrikanischen Gesellschaft. Der Verwaltungsrat berichtete, daß drei englische Gesellschaften, die neu-afrikanische, die konsolidierte Ozeanagesellschaft und die neu-ägyptische Gesellschaft erheblichen Einfluß auf die äthiopische Eisenbahngesellschaft gewonnen hätten, weshalb man die Erwartung aussprechen dürfe, daß der Bau einer Zweigbahn durch das britische Somaliland zustande komme. Deshalb wurde unter dem Namen „Internationale äthiopische Eisenbahnverwaltungs- und Baugesellschaft" eine Gesellschaft neu gegründet, die das Monopol für den Ausbau der abessynischen Bahnen anstrebt. (Vergleiche hierüber auch Nr 13 S. 219, Jahrg. 1902 d. Ztg.) Der Artikel 3 des Vertrages von 1894, durch den das Transportmonopal geschaffen wurde, und Frankreichs Erklärung, daß der Ort, von dem aus die Abzweigung der Bahn nach Zeïlah erfolgen sollte, auf französischem und nicht auf englischem Gebiet liege, sind die beiden der neuen Gesellschaft entgegenstehenden Hindernisse. Eine französische Kommission begab sich nach Djibuti, und auf ihren Bericht hin genehmigten die Kammern, um den Einfluß des englischen Kapitals auf die Bahn Djibuti - Harrar zurückzudrängen, durch das Gesetz vom 2. April 1902 die Zahlung der Summe von 500 000 Fr., die 50 Jahre lang der Gesellschaft jährlich zu leisten seien. (Siehe Nr 30 S. 493 Jahrg. 1902 d. Ztg.) Dadurch wurde die Eisenbahnlinie wieder in den ausschließlichen Dienst französischer Interessen gestellt. Doch hegt Frankreich in bezug auf England immer noch Mißtrauen, ob mit Recht oder Unrecht, läßt sich nicht beurteilen.

Inzwischen ist nun, wie bereits gemeldet, die Bahn bis Addis-Harrar feierlich eröffnet, der erste Zug in dessen Bahnhof am 25. Januar eingelaufen.

Nach neueren Berichten anderer Zeitungen scheint sich übrigens der neue Endpunkt der Bahn, Addis-Harrar, glänzend zu entwickeln. Denn nur dieser Ort kann gemeint sein, wenn es in der Münchener Allg. Ztg. und anderen Zeitungen heißt: „Nach Berichten aus Abessynien hat der Bau der Eisenbahn von Djibuti nach Addis-Abeba bereits den Bau einer neuen Stadt zur Wirkung gehabt, die auf der Hochebene von Diré-Dauah errichtet wird. Die neue Stadt hat eine sehr günstige Lage und dürfte bald zu einer gewissen Bedeutung gelangen. Die Straßenzüge sind bereits abgesteckt und viele Baubewilligungen erteilt. Für den Bau des Bahnhofes, des Zollamtes und der Werkstätten sind die Bauhöfe bereits eingerichtet. Ein Kilometer von der Bahn entfernt dehnt sich auf weiter Fläche die Stadt aus, von der drei Bezirke schon in Ausführung begriffen sind: einer für die Somalis, der zweite für die Äthiopier, der dritte, bedeutendste, für die Gallas-Gurpuras. Die Eingeborenen kommen von allen Seiten in Massen herbei, um vorläufig ihre Hütten aus Buschwerk herzustellen. Diré-Dauah hat einerseits eine überaus günstige geographische Lage für die Zwecke der Eisenbahn, anderseits bietet es besondere Gelegenheit, um den afrikanischen Rassen der Umgebung als Sammelpunkt zu dienen. Es liegt nämlich inmitten der durch Jahrhunderte alten Brauch neutralisierten Zone, in welcher die Karawanen ihre Saumtiere, Maultiere oder Kamele wechseln. Die neue Stadt dürfte neben der alten Hauptstadt von Harrar sich zur modernen Hauptstadt des abessynischen Reiches entwickeln."

— **Eisenbahnbau in Kamerun.** Nach einer Mitteilung der Westafrikanischen Pflanzungsgesellschaft „Viktoria" sind am Jahresschluß 1902: 7 km der Gebirgsbahn Viktoria-Meanja und 10 km Anschlußgleise betriebsfähig gewesen und mit Lokomotiven befahren worden. Bis Ende Mai d. J. dürften, wie der Reichs-Anz. derselben Quelle entnimmt, weitere 7 km Anschlußgleise fertiggestellt sein, und es soll alsdann der Weiterbau der Gebirgsbahn fortgesetzt werden, so daß zu erhoffen ist, daß Ende dieses Jahres die heute bis Boniadikombo reichende Bahn das Dorf Ebongo erreicht haben wird. Ende 1904 glaubt man die Terrasse von Soppo mit der Bahn erreichen zu können.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 17,2 km lange Strecke Ratingen West-Wülfrath, welche am 1. Mai d. J. von der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld in Betrieb genommen werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Der Haltepunkt Eichwald, der bisher nur dem Personenverkehr diente, wird am 1. April d. J. auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Infolge Neubaues des Empfangsgebäudes ändern sich die Entfernungen wie folgt: Eichwald - Baurenheim 2,608 km und Eichwald - Mitte Rhein 0,610 km.

Vereins-Kilometerzeiger.

Zu dem Kilometerzeiger Nr 30 (Pfälzische Eisenbahnen) ist der Nachtrag I herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis der Königlichen Eisenbahndirektion Essen (Nr 37 a) ist neu herausgegeben worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichnis wird das im Juni 1901 herausgegebene Verzeichnis gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 81 vom 28. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Cassel und Essen und die K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 6. März d. J.).

Nr I 90 vom 5. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs sowie die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Münster, Magdeburg und Kattowitz, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 9. März d. J.).

Nr III 119 vom 5. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. März d. J.).

Nr III 120 vom 5. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Neuhaus (Kreis Sonneberg).

Fortan können von und nach Neuhaus (Kreis Sonneberg) schwerwiegende Fahrzeuge, als Lokomobilen, Künstler- und Möbelwagen, Dreschmaschinen und dergleichen zur Abfertigung kommen.

Erfurt, den 5. März 1903. (611)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

2. Güterverkehr.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 gelangen folgende ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz des Spezialtarifs II zur Einführung:

Eisenstein Bayer. Staatsb.-Eisenberg (S.-A.) . . . . 1,17 ℳ
Eisenstein Bayer. Staatsb.-Triptis . . . . 1,14 „
für 100 kg.

Erfurt, den 7. März 1903. (612)

Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Zum Betriebsreglement vom 1. Mai 1898 gelangt am 1. April d. J. der Nachtrag II zur Einführung, durch den die im Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der Zwischenzeit eingetretenen Änderungen und Ergänzungen im wesentlichen auch im obenbezeichneten Verkehr durchgeführt werden. Der Nachtrag wird gegen Ende dieses Monats bei den beteiligten Verwaltungen zum aufgedruckten Preise käuflich zu haben sein.

Breslau, den 7. März 1903. (613)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai d. J. treten die in den Heften 1 und 2 des Verbandsgütertarifs und in den zugehörigen Nachträgen für den Verkehr zwischen den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen, der Niederländischen Zentral- und der Nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft anderseits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze ohne Ersatz außer Kraft.

Elberfeld, den 4. März 1903. (614)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Tierverkehr.

Die in dem Tiertarif Teil II vom 1. Oktober 1898 im Abschnitt C, Seite 6 enthaltenen Bestimmungen über die Frachtberechnung für Rennpferde, Vollblutmutterpferde und Fohlen in Stallungswagen werden mit Ausnahme des ersten Absatzes aufgehoben. An ihrer Stelle werden durch den neuen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I vom 1. April 1903, neue Bestimmungen eingeführt, die neben einer Frachtermäßigung für Weidetiere einige Frachterhöhungen für Zuchttiere und Rennpferde enthalten.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (615)

St. Johann-Saarbrücken, 4. März 1903.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

1. Gruppentarif V, Wechseltarife der Gruppe V mit den übrigen preußisch-hessischen u. den oldenburgischen Staatseisenbahnen, 2. Militärbahn-Staatsbahn Gütertarif, 3. Ostdeutscher Privatbahn-Gütertarif Heft 1 und 3, 4. Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif Ausnahmetarif 6, 5. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. aus dem Saargebiet Kohlentarif Nr 17, 6. Staatsbahn-Tiertarif, 7. Reichsbahn-Staatsbahn-Tiertarif, 8. Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlentarif, 9. Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif, 10. Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif Heft 1—5, 11. Westdeutscher Privatbahn-Gütertarif Heft 2, 12. Süddeutscher Privatbahn-Gütertarif Heft 1 und 2, 13. Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif Heft 1—4 und 6, 14. Niederdeutscher Verbands-Güter- und Tiertarif, 15. Thüringisch-hessisch-sächsischer Güter- und Tiertarif, 16. Thüringisch-hessisch-bayerischer Gütertarif, 17. Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif, 18. Preußisch-bayerischer Tiertarif.

Am 1. April d. J. geht die Eisenberg-Crossener Eisenbahn in die Verwaltung des preußischen Staates über.

Mit diesem Zeitpunkte wird die Station Eisenberg (Sachsen-Altenburg) als Station des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in die vorstehend unter laufende Nr 1—7 genannten Tarife neu aufgenommen, während sie in dem Tarif unter Nr 8 mit den dort vorgesehenen Frachtsätzen gestrichen wird.

Soweit ihre Aufnahme in die Tarife zu 1—7 erfolgt, scheidet sie aus den Tarifen zu 10 und 17 aus, bleibt aber im übrigen in diesen und in allen anderen obengenannten Tarifen als Station des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt weiter enthalten.

Die z. Z. bestehenden Frachtsätze für Eisenberg (Sachsen-Altenburg) werden von dem genannten Tage ab fast durchweg ermäßigt. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 8. März 1903. (616)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 15. März d. J. treten im Verkehre der Stationen Elsterwerda Oberl. Bhf., Gera (Reuß) pr. Stsb., Großzschocher pr. Stsb., Kamenz, Leipzig Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf., Plagwitz-Lindenau pr. Stsb., Weida pr. Stsb., Zeitz pr. Stsb. und Zwötzen pr. Stsb. mit Stationen der ehemaligen Main-Neckarbahn ermäßigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. März 1903. (617)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Heft 2 treten mit Gültigkeit vom 14. März 1903 direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 33 b (Ton usw.) von Nürschan nach Meißen und Meißen-Triebischthal in Höhe von je 83 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 7. März 1903. (618)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 10. d. M. ab wird die Station Pölitz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen der preußischen Staatsbahnen aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, den 7. März 1903. (619)

Königliche Eisenbahndirektion.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. tritt für die Beförderung roher Steine in Wagenladungen von 10 000 kg ab Soyhières-Bellerive (Station der Jura-Simplonbahn) nach Herrlingen bei Ulm ein direkter Frachtsatz von 107 Cts. für 100 kg in Kraft.

Stuttgart, den 3. März 1903. (620)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Zum 15. d. M. gelangt ein Tarifnachtrag zur Ausgabe, welcher außer bereits bekannt gegebenen Ergänzungen direkte Sätze für die Emshafenstationen und neue Sätze in Klasse 3 (Petroleum usw.) enthält. Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 12. d. M. ab bei den Tarifstationen eingesehen oder käuflich bezogen werden.

Hannover, den 4. März 1903. (621)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1.

Zum 10. März d. J. werden die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim der Pfälzischen Eisenbahnen in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 4. März 1903. (622)

Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. April l. J. werden für Petroleum und Naphtha von Mannheim, Mannheim Industriehafen, Rheinau,

Karlsruhe Hafen und Kehl nach Müllheim i. Baden ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 6. März 1903. (623)
Großh. Generaldirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird die Station Eilenburg in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 9. März 1903. (624)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - bayerischer Güterverkehr.

Am 20. März d. J. tritt der Ausnahmetarif 1 b für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke und bis zu 5 m Länge von den Stationen Gemünden, Lichtenfels, Marxgrün, Meiningen, Probstzella und Stockheim der bayerischen Staatsbahnen nach den Kohlengruben - Anschlußstationen und den Sammellagerstationen des Ruhrreviers in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 6. März 1903. (625)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. April d. J. wird die Station Neu=Isenburg des Direktionsbezirks Mainz für den gesamten Eil- und Frachtgutverkehr sowie für die Abfertigung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet und in den Gütertarif für den obenbezeichneten Verband einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Isenburg zugrunde gelegt. Die Verkehrsleitung nach und von Neu=Isenburg ist die gleiche wie nach und von Isenburg.

Die Station Isenburg wird vom gleichen Tage ab für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen; Eil- und Frachtstückgüter sind daher nur noch in Neu=Isenburg aufzuliefern und auf diese Station abzufertigen.

Frankfurt a/M., den 6. März 1903. (626)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreußische Südbahn.

In denjenigen Fällen der Überführung im Fernverkehr von den Bahnhöfen der Ostpreußischen Südbahn und dem Hauptbahnhofe der Staatsbahn in Königsberg i/Pr. nach dem Aschhof, der Lastadie, dem Pregelbahnhof nebst Anschlußstellen (Lagerhaus, Walzmühle, Petroleum - Lagerhof), sowie der Kaimauer, in welchen die Aufgabe zur Überführung oder die Bezahlung der Überfuhrgebühr nach Avisierung und dispositionsgemäßer Laderechtstellung der Wagen nicht an demselben Tage bis 4 Uhr Nachmittags erfolgt, kommt vom 1. Mai 1903 neben der bestehenden Überfuhrgebühr des Fernverkehrs eine Zuschlaggebühr von 2 ℳ für den Wagen zur Erhebung.

Direktion. (627H&V)

Französisch - deutscher Güterverkehr (über Belgien).

Im Artikel 4 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Teile I B des Verbandsgütertarifs für den französisch-deutschen Güterverkehr (über Belgien) vom 1. Juli 1901 wird mit sofortiger Gültigkeit nach dem Worte: „Quecksilber" eingeschaltet: „(als Eilgut)".

Die direkte Abfertigung dieses Artikels unterliegt somit bei der Auflieferung als Frachtgut keiner Beschränkung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 5. März 1903. (628)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Tarif (Teil II, Abt. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 195 bezw. 199 sind folgende ab 5. l. M. gültige Schnittsätze nachzutragen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 21 a	21 b	23	24 a	24 b
		Franken für 100 kg				
Seite 195:						
Salzburg (Bayer. St. B.)	Pino	3,17	3,50	2,23	3,86	3,40
	Chiasso	3,35	3,71	2,37	4,08	3,61
	Peri	2,08	2,33	1,54	2,58	2,33
					[5])	2,04
Auf Seite 199:						
Salzburg (Österr. St. B.)	Pontebba	2,43	—	—	3,30	—
					[5])	2,58

[5]) Nur gültig für Knoppern (auch orientalische), Ecker- und Ackerdoppern sowie Valonea.

München, den 6. März 1903. (629)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. März l. J. wird die Station Selbitz der k. bayerischen Staatsbahn im Verkehr mit schlesischen Stationen in den Ausnahmetarif 16 Ziff. 1 für Garne aller Art etc. des schlesisch-süddeutschen Tarifheftes 1 einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

München, den 6. März 1903. (630)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterr.-ungar.-schweiz. Grenzverkehr.
Einführung eines Nachtrages zu den Ausnahmetarifen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt der Nachtrag II zu den vom 1. Juli 1900 gültigen Ausnahmetarifen für den südösterr.-ungar.-schweiz. Grenzverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält:
I. Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.
II. Ergänzungen der Tariftabellen.
III. Berichtigung des Verzeichnisses der Lieferfristen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 3. März 1903. (631)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.
Verkehr mit Österreich.
Einführung direkter Frachtsätze für Holz.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903 gelangen für Holz der Nomenklatur der Pos. 2 bis inklus. 6 des Ausnahmetarifs 11 im Tarife Teil II, Heft 1 des oben bezeichneten Eisenbahnverbands bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von Würbenthal nach

Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	272	Pfennig für 100 kg.
Hamburg B., Wilhelmsburg	254	
Stettin	155	
Warnemünde	213	

Hinsichtlich des Verkehrs nach anderen deutschen Hafenstationen siehe besondere Tabelle auf Seite 22 und 23 des Tarifes Teil II, Heft 1.

Diese Frachtsätze sind nur gültig zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete.

Wien, am 4. März 1903. (632)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarifteil III, Heft 2 vom 20. August 1902.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden die Stationen Barcs der k. k. priv. Südbahngesellschaft, ferner Eszék (Osiek) und Szolnok=téher p. u. der königl. ungar. Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in die Serie 4 (Kleie) des obenbezeichneten Tarifes einbezogen:

Nach	Von Barcs	Eszék (Osiek)	Szolnok=téher p. u.
	Centimes für 100 kg		
Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit	310	364	372
Lindau transit	—	—	372
St. Margrethen transit	315	369	375
Basel (S. B. B. und Bad. B.), Basel=St. Johann	380	434	423
Konstanz (S. B. B. und Bad. B.)	343	397	395
Romanshorn	328	382	390
Rorschach	332	386	392
Schaffhausen (S. B. B. und Bad. B.)	354	408	398
Singen (S. B. B. und Bad. B.)	351	405	392

Wien, am 4. März 1903. (633)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Österreich.

Für Holz des Ausn.-Tar. Nr 5 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Kunowitz-Louczka und Rajnochowitz	117 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Kunowitz-Louczka und Rajnochowitz	112 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Kunowitz-Louczka und Rajnochowitz	142 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 ₰, im übrigen 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 6. März 1903. (634)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Titeländerung.

Die bisher unter dem Titel „galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr" zur Ausgabe gelangten Tarife bezw. unter diesem Titel erschienenen Veröffentlichungen werden von nun an unter dem Titel „Galizisch-ungarischer Eisenbahnverband" herausgegeben.

Dementsprechend sind die Überschriften der nachbenannten Tarife und der dazugehörigen Nachträge, und zwar:

Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1900,
Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Januar 1898,
Tarif Teil II, Heft 3 vom 1. Januar 1897,
Tarif Teil II, Heft 4 vom 1. Januar 1901

von „galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr" auf „galizisch-ungarischer Eisenbahnverband" abzuändern.

Wien, am 2. März 1903. (635)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Tarif für den Verkehr zwischen Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und Reichenberg, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 finden die im Tarife für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900, sowie im I. Nachtrag zu diesem Tarife vom 1. November 1902 für Reichenberg (Sächs. St. B.) vorgesehenen Frachtsätze gleichwie für Reichenberg (S. N. D. V. B.) auch im Verkehr mit Reichenberg, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Anwendung.

Wien, am 5. März 1903. (636)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April d. J. gelangt zu dem Tarife für die Beförderung von Personen usw. zwischen den Stationen unseres Bezirks, sowie für den Verkehr von denselben nach Stationen der übrigen Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Staatsbahnen (Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II) der Nachtrag IV zur Einführung. Über die darin enthaltenen Änderungen und Ergänzungen erteilt das Verkehrsbureau hier Auskunft.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) daselbst genehmigt worden.

Magdeburg, den 6. März 1903. (637)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Betriebs-Inventarien.

Die Lieferung a) von Signal-, Hand- und Kugellaternen, b) von Trinkbechern, Waschbecken, Gieß-, Petroleum-, Öl-, Schmieröl-, Brennöl-, Ventilöl- und Wasserkannen, Wassereimern, Kohlenkasten, Äxten, Beilen, Nagelklauen, Steinschlaggabeln, Durchtreibern, Schrot-, Hand-, Schienennagel- und Aufsatzhämmern, Possekeln, Erd-, Kreuz-, Rode-, Stopf- und Spitzhauen, Dechseln, Kneifzangen, Schienenzangen, Feuerhaken, Harken, beschlagenen Hebebäumen, Flach- und Kreuzmeißeln, eisernen Schnee-, Gras-, Erd-, Planierschaufeln, Müllschaufeln, gr. Kohlenschaufeln und kl. Kohlenlöffeln, Aufsatzschlüsseln für Schwellenschrauben, Stangenbohrern für Tirefonds, Patronen- und Zugführertaschen, Handlaternenbrustledern, Feuereimern, Signalfahnen, Signalpfeifen, Signalhörnern und Mundstücken dazu, Bohrknarren, Schraubenziehern, Papierscheren, Kleisterbüchsen und Signiergefäßen nebst Pinsel, Glaserdiamanten und zweiräderigen Karren für Güterböden soll öffentlich verdungen werden. Eröffnung der Angebote am 20. März 1903, Vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Angebotbogen und Bedingungen sind für a und b für je 50 ₰ bei postgeldfreier Einsendung vom Vorstande unseres Rechnungsbureaus zu beziehen. Die Musterzeichnungen sind auf besonderes Verlangen für je 10 ₰ das Stück erhältlich.

Danzig, den 1. März 1903. (638)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Werkstattsnutzhölzern, und zwar: 1830 cbm Kiefern in 20 Losen und 114 cbm Eichen in 5 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Magdeburg, Halle a/S. und Danzig. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. März 1903, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 1,00 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. April 1903.

Berlin, den 6. März 1903. (639)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Oberbaugeräten.

Lieferung von Oberbaugeräten (Äxte, Handbeile, Durchtreiber, Schwellenbohrer, Nagelklauen, Kreuzhauen, Stopfhauen und Stopfer zu Stopfhauen) soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf den 28. März d. J., Vormittags 11 Uhr, festgesetzt. Bedingungen nebst Zeichnungen und Angebotbogen liegen in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 78, zur Einsicht aus, sind auch gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in bar von unserem Rechnungsbureau hier zu beziehen. Verschlossene Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaugeräten" bis zum obigen Termine an uns einzusenden.

Posen, den 4. März 1903. (640)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 3 500 000 kg Portlandzement am Montag, den 23. März 1903, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 20. April 1903. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (ohne Bestellgeld und nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 5. März 1903. (641)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für Bahnhof Duisburg-Hochfeld Süd soll die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge vergeben werden. Die Ausführung hat nach Maßgabe der für die preuß. Staatsbahnen gültigen Musterzeichnungen, Blatt 33—41 (Ausgabe 1900) zu erfolgen. Die Verdingungsunterlagen können bei der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von derselben gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ einschl. aller Zeichnungen oder von 1 ℳ ohne Zeichnungen bezogen werden. Angebote sind portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Bahnhof Duisburg-Hochfeld Süd" bis zum Eröffnungstermin, den 30. März d. J., Vorm. 11 Uhr, hierher einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Duisburg, den 6. März 1903. (642)

Königl. Eisenb.-Masch.-Inspektion 1.

Lieferung von 50 Stück Handlaternen für Wagenmeister usw., 100 Stück Signallaternen für Stationsbeamte usw. und 50 Stück Signallaternen für das Bahnbewachungspersonal soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 2. k. M., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 11. k. M.

Magdeburg, den 4. März 1903. (643)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 21. | 14. März 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 8 des Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke bei.

Die deutschen Kleinbahnen im Jahre 1901

sind der Gegenstand einer ausführlichen Statistik, die in zwei Teilen als Ergänzungsheft der Zeitschrift für Kleinbahnen im Januar erschienen ist und durch längere Ausführungen im Januar- und Februarheft der genannten Zeitschrift eine Zusammenfassung und Ergänzung erfahren hat. Der erste Teil der Statistik und dementsprechend der Aufsatz des Januarhefts befaßt sich ausschließlich mit den preußischen Kleinbahnen und enthält eine Bestandsaufnahme der konzessionierten Unternehmungen nach ihren rechtlichen, technischen und Kapitalverhältnissen; er beruht auf amtlichen Nachweisungen. Der zweite Teil, den dann der Artikel des Februarhefts behandelt, ist vom Verein deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen zusammengestellt und gibt eine Statistik der Betriebsleistungen und Finanzergebnisse; er begreift grundsätzlich alle Bahnen Deutschlands in sich, die nicht schon in der Statistik des Reichseisenbahnamts berücksichtigt werden, und hat auch tatsächlich eine große Vollständigkeit der Aufnahme erzielt. Eine Verschmelzung der beiden Teile zu einer einheitlichen deutschen Kleinbahnstatistik ist für die Zukunft in Aussicht genommen.

I. Die Straßenbahnen.

Insgesamt standen Ende 1901 in ganz Deutschland 186 Straßenbahnunternehmungen mit einer Länge von 3006,71 km im Betrieb, während es ein Jahr vorher 178 Unternehmungen und 2745,68 km gewesen waren. Dagegen betrug in Frankreich die Länge der entsprechenden Bahnen, d. h. der „tramways“, die für Personenbeförderung ausschließlich oder für Personen- und Stückgutbeförderung bestimmt sind, 1889 km Ende 1901 und 1634 km Ende 1900.

Von der Gesamtlänge Deutschlands entfallen auf Preußen 2118,78 km, auf Sachsen 293,41 km, Bayern 116,13 km, Hamburg 108,78 km; von den anderen Bundesstaaten hat keiner einen Straßenbahnbesitz von 100 km erreicht. In Preußen steht die Rheinprovinz mit 634,16 km an der Spitze; ihr folgen Brandenburg mit 448,21 km, Westfalen mit 248,18 km, Hannover mit 176,66 km, Sachsen mit 136,93 km, Hessen-Nassau mit 113,17 km, Schleswig-Holstein mit 103,18 km, Schlesien mit 97,85 km, Westpreußen mit 57,66 km, Ostpreußen mit 48,30 km, Pommern mit 31,08 km und endlich Posen mit 23,40 km. Von Städten mit mehr als 30000 Einwohnern haben nur Cottbus, Forst, Göttingen, Oppeln und Osnabrück in Preußen, Kaiserslautern, Pirmasens, Regensburg, Pforzheim, Freiberg i. S., Zittau und Worms in den übrigen deutschen Staaten noch keine Straßenbahn.

Die konzessionierte Länge stellte sich in Preußen am 1. April 1902 auf 2380,7 km, während sie am 1. Oktober 1892, als das Kleinbahngesetz in Kraft trat, nur 875,7 km betrug; sie ist also in $9\frac{1}{2}$ Jahren um 1505 km = 172 % der Anfangszahl gewachsen. Diese Bewegung scheint überwiegend in das dritte Viertel des letzten Jahrzehnts zu fallen. Denn wenn auch genaue Angaben darüber nicht vorhanden sind, so wird man doch annehmen müssen, daß die ersten Jahre nach dem Erlaß des Kleinbahngesetzes, die in eine Zeit wirtschaftlichen Niederganges fielen, nicht erheblich zur Ausdehnung des preußischen Straßenbahnnetzes beigetragen haben. Anderseits ist offenbar in der gegenwärtigen Stockung wieder eine Verlangsamung eingetreten; seit dem 1. Oktober 1899 bis zum 1. März 1902, also in $2\frac{1}{2}$ Jahren, sind nur 569,4 km Straßenbahn neu konzessioniert worden.

Unter den Spurweiten tritt die von 1 m mehr und mehr in den Vordergrund; auf sie kommen in ganz Deutschland 1255,95 km oder rund 240 km mehr als im Vorjahr, in Preußen allein 988,40 km oder rund 170 km mehr. Die Vollspur dagegen ist nur bei 1075,75 km in Deutschland, bei 851,18 km in Preußen angenommen; ihre Ausdehnung hat nur um rund 100 km und 70 km sich gesteigert. Sonstige Spurweiten haben 607,19 km, 27 km mehr als im Vorjahr; darunter befinden sich die 159,82 km der Hannoverschen Straßenbahn mit 1,445 m Weite und die 47,51 km der Münchener Trambahn mit 1,440 m sowie die

101,65 km der Leipziger Straßenbahngesellschaften mit 1,458 m und die 108,81 km der Dresdener Bahnen mit 1,450 m.

Kommunalunternehmungen gibt es jetzt 34, von denen 27 auch im kommunalen Betriebe sich befinden. Die Länge jener Bahnen ist von 390 auf 507 km im Berichtsjahr angewachsen, diese haben sich von 239 auf 422 km gehoben. Bereits 16,86 % der deutschen und 19,66 % der preußischen Straßenbahnen stehen in kommunalem Eigentum, 14,04 und 17,31 % auch in kommunalem Betrieb; dabei sind alle die Bahnen nicht gerechnet, für die von den beteiligten öffentlichen Verbänden formell besondere Gesellschaften gebildet worden sind. Das größte Kommunalbahnnetz hat die Stadt Cöln mit 56 km Eigentumslänge, während das größte Privatbahnnetz das der Großen Berliner Straßenbahn und ihrer Tochtergesellschaften mit 323 km Länge ist.

Die Zahl der Angestellten beträgt bei den preußischen Straßenbahnen 16 164 Beamte und 7379 ständige Arbeiter: von den außerpreußischen Unternehmungen ist sie nicht bekannt.

Pferdebetrieb, den im Jahre 1900 noch 194,27 km = 7,1 % ausschließlich hatten, haben im Jahre 1901 nur noch 95,70 km = 3,26 %; darin teilen sich 26 Unternehmungen, von denen keine mehr als 10 km umfaßt. Dampfbetrieb besteht auf 174,69 km = 5,94 %, Seilbetrieb auf 6,38 km. Der weitaus größte Teil der Straßenbahnen, rund 90 %, ist dagegen bereits ausschließlich oder wenigstens teilweise zum elektrischen Betrieb übergegangen.

Die Betriebsleistungen waren folgende. Es betrug:

auf	im Personenverkehr: die Anzahl der gefahrenen Personenwagenkilometer überhaupt	darunter Motorwagenkilometer	die Anzahl der beförderten Personen	im Güterverkehr: die Anzahl der gefahrenen Güterwagenkilometer	die Anzahl der beförderten Gütertonnen
den preußischen Straßenbahnen					
1901 (2065 km Bahn)	225 978 334	163 876 475	799 949 824	1 924 516	726 139
1900 (1764 km Bahn)	178 924 334	125 694 625	640 131 856	2 032 849	691 844
den außerpreußischen Straßenbahnen					
1901 (858 km Bahn)	123 667 969	94 579 053	391 507 268	641 723	245 238
1900 (895 km Bahn)	120 622 012	81 256 540	403 810 208	1 713 296	346 336
allen deutschen Straßenbahnen					
1901 (2923 km Bahn)	349 646 303	258 455 528	1 191 457 092	2 566 239	971 377
1900 (2659 km Bahn)	299 546 356	206 951 165	1 043 943 064	3 746 145	1 038 180

Aus dieser Tabelle und der nachstehenden der Betriebseinnahmen tritt zunächst das erdrückende Übergewicht des Personenverkehres hervor: nur 0,74 % der Wagenkilometer werden im Güterdienst geleistet*) und nur 0,89 % der Betriebseinnahmen entstammen diesem Zweig. Weiter ist daraus das Vorwalten des elektrischen Betriebes zu ersehen: 73,92 % der für die Personenbeförderung gefahrenen Wagenkilometer sind Motorwagenkilometer gewesen.

*) Die höhere Zahl des Vorjahres beruht darauf, daß damals der starke Güterverkehr der Nebeneisenbahnen der Straßburger Straßenbahngesellschaft nicht ausgeschieden werden konnte.

Es betrug ferner:

bei	die Einnahme aus dem Personenverkehr	die Einnahme aus dem Güter- und Postverkehr	die gesamte Betriebseinnahme
	M.	M.	M.
den preußischen Straßenbahnen			
1901 (2065 km Bahn)	74 678 086	795 832	78 790 798
1900 (1811 „ „)	67 038 259	596 725	67 648 193
den außerpreußischen Straßenbahnen			
1901 (858 km Bahn)	43 664 252	304 548	45 309 739
1900 (889 „ „)	40 131 336	467 070	40 625 824
allen deutschen Straßenbahnen			
1901 (2923 km Bahn)	118 342 338	1 100 380	124 100 537
1900 (2700 „ „)	107 169 595	1 063 795	108 274 017

Die Gesamtsumme der beförderten Personen erreicht den zwanzigfachen Betrag der Reichsbevölkerung, in Preußen allein ist sie sogar dem 23 fachen Betrag der preußischen Bevölkerung gleich.

Durchschnittlich kommen auf jedes Streckenkilometer 120 935 Personenwagenkilometer und auf jedes Personenwagenkilometer 3,4 Fahrgäste, während es im Vorjahre 112 645 Wagenkilometer und 3,5 Fahrgäste waren. Die Höchstleistung hat die Große Berliner Straßenbahn erreicht, die 277 079 Wagenkilometer auf jedes Längenkilometer gefahren hat; auf sie allein entfallen 18,8 % der Gesamtzahl an Wagenkilometern und 23,8 % der Gesamtzahl der Fahrgäste.

Die Einnahmen ergaben durchschnittlich 40 927,8 M. auf jedes Streckenkilometer; hierin wird die Große Berliner Straßenbahn (111 996,7 M.) von der Frankfurter Straßenbahn (115 239,5 M.) übertroffen. Auf den einzelnen Fahrgast kommen 9,9 ₰ gegen 12,1 ₰ im Vorjahre.

Die Ausgaben betrugen:

bei	reine Betriebsausgaben	Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen aller Art	gesamte Verwaltungsausgaben
	M.	M.	M.
den preußischen Straßenbahnen			
1901 (1981 km Bahn)	46 027 129	1 421 449	52 171 018
1900 (1670 „ „)	38 625 673	970 587	48 711 801
den außerpreußischen Straßenbahnen			
1901 (827 km Bahn)	25 239 578	676 735	28 914 904
1900 (845 „ „)	22 349 864	554 651	29 308 031
allen deutschen Straßenbahnen			
1901 (2808 km Bahn)	71 266 707	2 098 184	81 085 922
1900 (2515 „ „)	60 975 537	1 525 238	78 019 832

Für diese Tabelle haben nicht wenige Bahnen ihre Mitwirkung versagt; nur 2808 km haben dafür berücksichtigt werden können, d. s. 93 % des Gesamtnetzes der deutschen Straßenbahnen. Bei ihnen kommt auf jedes Kilometer Länge eine Betriebsausgabe von 25 379,74 M. gegenüber 24 247,54 M. die im Vorjahre sich ergeben hatten; in Preußen allein stehen 23 237,34 M. und 23 134,69 M. einander gegenüber. Die Wohlfahrtsausgaben machen im Reich 2,58 % und in Preußen 2,72 % der gesamten Verwaltungsausgaben aus.

Der Betriebsgewinn stellt sich bei den Bahnen, die über ihre Ausgaben berichtet haben, durchschnittlich für jedes Kilometer auf 15 157 M. im Reich und auf 12 864 M. in Preußen. Einen Betriebsverlust haben 12 Unternehmungen erlitten, den stärksten die Südliche Berliner Vorortbahn mit 350 581 M.; ganz überwiegend sind es Netze, die erst im Anfang der Entwicklung stehen oder noch im Übergang zum elektrischen Betrieb begriffen sind. An Zuschüssen haben Staat und

Kommunalverbände nur 62 471 *M.*, davon in Preußen 49 271 *M.*, zu zahlen gehabt.

Die Dividende der Gesellschaftsunternehmungen hat sich zwischen 0 und 19 % (Hamburg-Altonaer Zentralbahn) bewegt. Im ganzen haben 3 (im Vorjahre 10) Bahnen mehr als 10 %, weitere 26 (29) mehr als 5 % und 21 (14) mehr als 3 % verteilen können — ein unverkennbares Zeichen eines Ertragrückganges.

Über das Anlagekapital sind nur für die preußischen Bahnen brauchbare Angaben vorhanden; der Versuch, von allen deutschen Unternehmungen das gesamte Arbeitskapital festzustellen, ist vorläufig gescheitert, wird aber noch einmal angestellt werden, weil die Fragestellung nicht ganz zweifelfrei war. Für Preußen ergibt sich ein Gesamtanlagekapital von 483 382 765 *M.* oder durchschnittlich für 1 km von 203 042 *M.*, und zwar kommen 281 326 *M.* auf das Kilometer Vollspur gegenüber 125 407 *M.* bei schmaler Spur; läßt man aber die Bahnen von Berlin und Umgegend außer Ansatz, so ergibt sich für die Vollspur nur ein Betrag von 212 611 *M.* kilometrischer Kosten. Das Gesamtkapital ist mit 49 500 *M.* vom Staate aus dem Kleinbahnfonds, mit 499 167 *M.* von den Provinzen, mit 46 247 939 *M.* von den Kreisen, mit 15 716 031 *M.* von den Nächstbeteiligten und mit 420 870 145 *M.* in sonstiger Weise aufgebracht worden.

Für die 10 Städte mit mehr als $1/4$ Million Einwohnern ergibt der Straßenbahnverkehr folgendes Bild:

In	Einwohnerzahl nach der Volkszählung am 1. 12. 1900, auf Tausend abgerundet	a) Anzahl der auf den Straßenbahnen beförderten Personen und b) Einnahme in Mark	Länge der Straßenbahnen	auf je 10 000 Einwohner kommen		Fahrpreis für jede beförderte Person
				Straßenbahnen	beförderte Personen	
			km	km	Anzahl	₰
Berlin mit Vororten .	2 528 000	a) 329 982 096	351	1,39	1 305 309	0,95
		b) 31 502 023				
	gegen 1900	a) 280 729 373	337	1,33	1 110 346	1,04
		b) 29 090 104				
Hamburg-Altona mit Vororten .	867 000	a) 108 325 350	148	1,71	1 249 427	1,08
		b) 11 647 297				
	gegen 1900	a) 103 208 119	142	1,63	1 190 069	1,08
		b) 11 126 521				
München . .	500 000	a) 52 590 256	48	0,95	1 051 805	0,92
		b) 4 829 501				
	gegen 1900	a) 46 029 271	48	0,96	920 661	0,96
		b) 4 404 770				
Leipzig . . .	455 000	a) 65 093 043	102	2,23	1 430 616	0,91
		b) 5 891 733				
	gegen 1900	a) 64 632 528	102	2,23	1 41[illegible] 020	0,91
		b) 5 876 853				
Breslau . . .	423 000	a) 31 878 646	43	1,02	753 632	0,88
		b) 2 795 369				
	gegen 1900	a) 31 149 836	43	1,02	736 85[illegible]	0,87
		b) 2 711 756				
Dresden . .	395 000	a) 73 670 096	121	3,07	1 865 066	1,02
		b) 7 483 857				
	gegen 1900	a) 73 828 241	106	2,69	1 867 419	0,99
		b) 7 306 025				
Cöln	372 000	a) 30 970 673	56	1,50	832 545	1,03
		b) 3 205 403				
	gegen 1900	a) 27 174 868	54	1,46	730 058	1,01
		b) 2 752 257				
Frankfurt a/M.	288 000	a) 51 627 591	50	1,73	1 792 625	0,89
		b) 4 601 492				
	gegen 1900	a) 34 500 000	34	1,17	1 195 886	0,98
		b) 3 373 760				
Hannover mit Linden . .	286 000	a) 26 404 834	169	5,59	923 246	1,08
		b) 2 856 376				
	gegen 1900	a) 24 698 003	137	4,79	862 695	1,10
		b) 2 725 711				
Nürnberg . .	261 000	a) 17 752 740	26	1,00	680 182	0,92
		b) 1 624 615				
	gegen 1900	a) 18 130 073	26	1,00	694 580	0,91
		b) 1 653 172				

(Schluß folgt.)

Die Beratung der Eisenbahnverstaatlichung im Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses.

Der Eisenbahnausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses begann am 3. d. M. die Beratung über den Bericht des Unterausschusses betreffend die Verstaatlichung der Nordwestbahn, der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Berichterstatter führte aus, daß im Unterausschusse insbesondere die Nachteile des gemischten Systems hervorgehoben worden seien, unter welchen große, industriell und landwirtschaftlich hoch entwickelte Landstriche zu leiden haben. Zu den namhaften Vorteilen des einheitlichen Staatsbahnsystems gehöre insbesondere die Gleichmäßigkeit der Tarife, die Vereinfachung der Tarifführung, überhaupt die bessere Anpassungsfähigkeit des Tarifwesens an die Bedürfnisse der Volkswirtschaft, die Erhöhung der Bewegungsfähigkeit des Staates auf dem Gebiete der Handelspolitik und die Stärkung und Erweiterung des tarifarischen Einflusses der Staatsbahnen in mehreren neuen geschlossenen Durchgangslinien, was insbesondere im Falle von Tarifkonflikten mit den benachbarten ausländischen Bahnen von keiner geringen Bedeutung sei. Ein weiterer Vorteil sei die Möglichkeit einer besseren Regelung der Tariffrage im Interesse der Frachtgeber und schließlich die Erringung einer festen, unverrückbaren Stellung gegenüber Ungarn; auch liege darin das Mittel, um die zweite Reichshälfte, welche mit ihren Erzeugnissen auf den Absatz nach Westen und Norden angewiesen sei, zum loyalen Einhalten der im Zoll- und Handelsbündnisse eingegangenen Verpflichtungen zu verhalten. Was die Verstaatlichung der Nordbahn betrifft, wies Redner darauf hin, daß dadurch das große, ausschließlich staatliche galizische Haupteisenbahnnetz mit dem westlichen Staatsbahnnetze in Verbindung und volle Wechselwirkung treten würde. Wenn der Bericht des Unterausschusses erst nach längerer Zeit zur Verhandlung gelange, so sei dies damit zu erklären, daß der Unterausschuß der Regierung hinlänglich Zeit lassen wollte zu den Verhandlungen mit den beteiligten Privatbahnen und zur Feststellung der Rechte des Staates auf Grundlage der Konzessionsurkunden. Der Berichterstatter stellte fest, daß rein wirtschaftliche, beide Volksstämme in Böhmen gleich berührende Interessen für die Verstaatlichung maßgebend seien.

Der Berichterstatter nimmt als feststehend an, daß die Regierung den heute gegebenen günstigen Zeitpunkt nicht unbenutzt lassen und dem Eisenbahnausschusse ein klares Bild der bisherigen Verhandlungen und des gegenwärtigen Standes der Verstaatlichung geben werde. Die Scheu vor etwaigen Börsenmanövern treffe hier nicht zu. In Preußen bestehe der Gebrauch, daß seitens der Regierung im Staatsanzeiger die der zu verstaatlichenden Privatbahngesellschaft angebotene Ablösungssumme veröffentlicht werde, ohne die Aufregung der Börse zu fürchten. Durch Verstaatlichung der Privatbahnen und Schaffung eines einheitlichen Staatsbahnnetzes werde auch der Staatsbahnbetrieb ein rationellerer und durch eine entsprechende Ausgestaltung der Staatseisenbahnverwaltung wesentlich billigerer. Erweiterter Wirkungskreis der Eisenbahndirektionen, Entlastung des Eisenbahnministeriums, Ersetzung der bureaukratischen Verwaltung durch eine technisch-kommerzielle werden eine neue erfreuliche Ära unserer Staatseisenbahnverwaltung bilden. Der Berichterstatter empfahl schließlich die bekannten Anträge des Unterausschusses dem Ausschusse zur Annahme.

Der Wortführer des Polenklubs empfahl die Verstaatlichung der böhmischen Bahnen und erörterte sodann insbesondere die von den Polen geforderte Verstaatlichung der Ferdinands-Nordbahn. Nach der Konzessionsurkunde könne die Bahn am 1. Januar 1904 zu einem in der Konzessionsurkunde selbst klar festgesetzten Schlüssel verstaatlicht werden. Deswegen habe der Polenklub seinerzeit einstimmig den Beschluß gefaßt und diesen auch der Regierung bekannt gegeben, daß er unentwegt auf der baldigen Verstaatlichung der Nordbahn verharre und bei Nichterfüllung dieses Verlangens die Folgerungen daraus ziehen müsse. Es sei zu fürchten, daß, wenn die Nordbahn nicht sehr bald verstaatlicht werde, sie überhaupt nie verstaatlicht werden wird; denn es sei klar, daß, wenn die Kanäle in den Jahren 1914, 1915 oder 1916 in Betrieb kommen werden, dann, wenigstens in der ersten Zeit, eine Abnahme des Verkehres stattfinden werde. Bevor aber die Kanäle in Betrieb kommen werden, werden in der Bauperiode zwischen 1906 und 1912 die fetten Jahre der Einkünfte der Nordbahn liegen. Wenn demgemäß auch bei der baldigen Verstaatlichung mit dem Umstande zu rechnen sei, daß die Jahre 1898 und 1899 für die Nordbahn besonders fette Jahre waren, so sei immerhin zu bedenken, daß, wenn man in der nächsten Zeit die Nordbahn

nicht verstaatlicht, eine Verschiebung ad calendas graecas, wenn nicht für immer, zu befürchten sei. Deshalb dürfe die Gelegenheit, die Nordbahn möglichst bald in die Hand des Staates zu bringen, nicht versäumt werden.

Ein Vertreter der deutschen Parteien betonte, daß theoretisch alle auf dem Standpunkte der Verstaatlichung stehen und die Beseitigung des gemischten Systems in der Eisenbahnverwaltung wünschen, aber in der Praxis stelle sich manches anders dar. Man dürfe die Verstaatlichung nicht allein von dem einseitigen Standpunkte betrachten, der von den Freunden der sofortigen Verstaatlichung geltend gemacht werde, sondern müsse auch den Standpunkt der finanziellen Leistungsmöglichkeit in Betracht ziehen. Er richte an die Regierung die Frage, ob sie eine finanzielle Berechnung habe, wie sich das Eisenbahnbudget stellen werde, wenn verstaatlicht werde. Der Staatseisenbahnbetrieb sei bekanntermaßen ein sehr teurer, und wenn man auch nicht mit dem verstorbenen Finanzminister Dr Kaizl behaupten wolle, daß ein jährlicher Abgang von 128 000 000 Kr. damit verbunden sei, so wisse man doch, daß dieser Abgang 60 bis 70 000 000 Kr. betrage. Weiter richte er die Frage an den abwesenden Finanzminister, welche Gesamtsumme die Schuldtitel der zu verstaatlichenden Eisenbahnen umfassen. Man möge sich wohl überlegen, in einem Moment, wo man die Barzahlungen aufnehmen wolle, wo man eine grosse Konvertierung vorgenommen habe, wieder Milliarden auf den österreichischen Schuldenstand zu übernehmen, der heute bereits weit mehr als 9 000 000 000 Kr. betrage. Die dritte Frage sei die nationale Frage. Die Deutschen in Böhmen bestehen entschieden darauf, daß endlich einmal mit der Errichtung deutscher Betriebsdirektionen vorgegangen werde, daß endlich einmal Fürsorge getroffen werde, daß die deutschen Beamten in den Staatseisenbahndienst in Böhmen aufgenommen und dort erhalten werden. Es möge zur Kenntnis genommen werden, daß die Deutschen in Böhmen eine weitere Verzettelung dieser Angelegenheit mit der bisherigen Ruhe nicht mehr hinnehmen werden.

Der genannte Abgeordnete beantragte in letzterer Hinsicht folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, mit Rücksicht auf die schon dermalen bestehenden unleidlichen Verhältnisse, um so mehr aber bei fortschreitender Verstaatlichung der in Böhmen bestehenden Privatbahnen mit der Errichtung deutscher Staatsbahn-Betriebsdirektionen in diesem Lande vorzugehen, für die Schaffung eines deutschen Beamtenstatus, vor allem in den deutschen Teilen Böhmens, nachhaltig Sorge zu tragen, endlich überhaupt Verfügungen zu treffen, welche in deutschen Bezirken zu den natürlichen Rechten des deutschen Volkes nicht in Widerspruch stehen."

Der Eisenbahnminister wies auf die dem Ausschusse bekannte Tatsache hin, daß die Regierung die Absicht habe, einige wichtige Privatbahnen zu verstaatlichen. Diesbezüglich seien Verhandlungen mit der Staatseisenbahngesellschaft im Zuge und sei die Streitfrage wegen der Herstellung des zweiten Gleises auf der österreichischen Nordwestbahn bei dem Verwaltungsgerichtshof anhängig.

Die Bemerkung eines Abgeordneten, daß bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei der Berechnung der Einlösungsrente fette Jahre mitspielen, treffen bei allen Bahnen zu. Bei allen Bahnen in Zentraleuropa sei in den letzten zwei Jahren der große Rückgang infolge der ungünstigen wirtschaftlichen Lage bemerkbar. Nun beruhen alle Verstaatlichungsformeln auf dem Gedanken, daß die Einnahmen, dem natürlichen Prozesse folgend, allmählich steigen. Deshalb beruhe die Einlösungsrente auf dem Durchschnitt einer Reihe von Jahren. Werde aber der natürliche Prozeß unterbrochen und fallen die Erträgnisse, dann müsse Aufzahlung geleistet werden. Es sei mit Grund anzunehmen und die Regierung hoffe zuversichtlich, daß der Rückgang nicht andauern werde; es empfehle sich aber doch nicht, gerade in dem Zeitpunkte zu verstaatlichen, wo der Unterschied zwischen dem gegenwärtigen Ertrag und der Durchschnittsrente am größten sei.

Der Minister beleuchtete dies an dem Beispiel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, wobei er feststellte, daß grundsätzliche Übereinstimmung der Ansichten über den Wert der Verstaatlichung dieser Bahn bestehe, daß weiter für die Anwohner der Bahn die Tariffrage nicht von solcher Bedeutung sei, da ja die Tarife den Staatsbahntarifen gleich seien. Auch den ungünstigen Einfluß der Kanäle auf die zukünftigen Erträgnisse halte der Minister nicht für ausschlaggebend.

Übergehend auf die Ziffern bemerkte der Minister, daß, wenn die Rechnung auf den 1. Januar 1904 gestellt werde, der gegenwärtige Ertrag um 3 500 000 Kr. hinter der Einlösungsrente zurückbleibe. Rechne man aber nicht auf Grund des Durchschnitts der Jahre 1896 bis 1902, sondern der Jahre 1897 bis 1903, wobei 1903 gleich 1902 angenommen werde, so sinke die Einlösungsrente um 700 000 Kr. jährlich, was kapitalisiert einem Betrag von etwa 17 000 000 Kr. gleichkomme. Warte man noch ein Jahr länger, so ergebe sich auf Grund einer allerdings unsicheren Schätzung ein Unterschied von etwa 1 337 000 Kr. Unter diesen Umständen gibt der Minister dem Ausschuß zu erwägen, ob nicht von der Aufnahme eines festen Termins für die Verstaatlichung der Nordbahn in die Resolution abzusehen und der Regierung unter ihrer Verantwortlichkeit die Wahl des Termins überlassen werden solle, wobei es sich doch nur um eine Verschiebung um ein bis zwei Jahre handeln könne. Es müsse aber noch gesagt werden, daß mit der Verstaatlichung teilweise sehr kostspielige Wünsche verbunden seien, deren Erfüllung gerade durch hohe Einlösungspreise erschwert werde. Bewußt zu hohe Rente und noch weitere Zugeständnisse wären finanziell höchst bedenklich. Man werde dann der Frage der Tarifregelung ernstlich nähertreten müssen, wenn durch die Verstaatlichung ein höherer Abgang eintreten sollte.

Schließlich teilte der Minister mit, daß die Kapitalsumme, welche im Falle der Verstaatlichung sämtlicher in Frage stehenden Bahnen bei Umtausch der Aktien und Obligationen in Staatstitres umgewandelt würde, sich auf etwa 1 900 000 000 Kr. belaufen werde.

Auf die Ausführungen des Eisenbahnministers erwiderte ein Abgeordneter des Polenklubs, daß der Minister nicht die Garantie übernehmen könne, daß seine Absicht, nach einigen Jahren die Nordbahn zu verstaatlichen, zur Tat werde, und zwar schon aus dem Grunde, weil die Regierungen und mit ihnen auch die Ansichten der Regierungen wechseln. Wenn einmal feststehe, daß die Bahn in der nächsten Zeit gekauft werden wird, so werde trotz aller Überwachung die Nordbahn das natürliche Bestreben haben, möglichst wenig zu investieren, und es werde wieder in diesem Zustande des Hangens und Bangens zwischen Privatbahn und Staatsbahn der dritte, nämlich die Industrie und alles, was damit im Zusammenhang sei, leiden. Die weitere Folge sei die: Wenn nach einigen Jahren der Staat die Nordbahn kauft, werde er sie in demjenigen Zustande übernehmen, in welchem jemand ein Gut übernimmt, welches a priori einige Jahre zuvor zum Verkauf, ja vielleicht zum Verkauf zu einem bestimmten Preise bestimmt war. Es sei unsicher, ob man die Nordbahn in einigen Jahren billiger kaufen werde; sicher sei dagegen, daß man dann die Bahn in schlechterem Zustande übernehmen werde.

Ein anderer dem Polenklub angehörender Abgeordneter beantragte folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, auf den in der nächsten Zeit zu verstaatlichenden Privatbahnen eine besondere, strenge Kontrolle für die Bau- und Bahnerhaltung sowie den Fahrpark, und zwar bezüglich der auf diesen Bahnen notwendigen Investitionen einzuführen."

Am 5. d. M. setzte der Eisenbahnausschuß die Beratung über die Verstaatlichungsfrage fort. In dieser Sitzung drückte ein Abgeordneter der deutschen Volkspartei seine Freude aus, daß dem Stillstande, der seit dem Jahre 1896 in bezug auf die Verstaatlichung eingetreten sei, durch die neuerliche Aktion ein Ende gemacht wurde. Damit der Regierung ein zeitlicher Spielraum zur Verstaatlichung gegeben werde, beantragte er, die Regierung zu beauftragen, von der Kündigung nicht am 1. Januar 1904, sondern so bald als möglich Gebrauch zu machen. Zugleich befürwortete er auch die Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn, welche insbesondere gegenüber Ungarn von hoher Bedeutung wäre. In gleicher Weise brachte er auch die Verstaatlichung der Südbahn wieder in Anregung und ersuchte, dem Gedanken nahezutreten, ob es nicht möglich wäre, die vorläufige Inbetriebnahme der Südbahn in Aussicht zu nehmen. In dieser Richtung stellte ein anderer Abgeordneter im späteren Verlauf der Beratungen den Antrag, die Regierung aufzufordern, die nötigen Vorbereitungen zu treffen, um im Zusammenhange mit der Verstaatlichung der übrigen Bahnen die Übernahme des Betriebes der Südbahn durch den Staat durchführen zu können.

Ein anderer Abgeordneter der deutschen Parteien betonte, daß es ihm nicht anzugehen scheine, der Regierung die sofortige Durchführung der Verstaatlichung aufzutragen oder ihr hierfür auch nur eine Frist zu setzen. Der Finanzminister habe die Verantwortung, daß er zu der Zeit einlöse, in welcher die Bedingungen für die Einlösung günstige seien, in welcher er auch in der Lage sei, ein Zwei-Milliarden-Kapital zu mobilisieren. Auch müsse Redner hervorheben, daß die Übernahme der Nordbahn in die Verwaltung des Staates die Bevölkerung in Mähren aus nationalen Gründen beunruhigen würde, weil diese darin eine Gefahr für den nationalen Besitzstand, namentlich in den gemischten Städten, welche die Bahn berührt, erblicke. Er beantragte daher folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, im Falle der Übernahme weiterer Eisenbahnlinien in die Staatsverwaltung entsprechende Vorkehrungen zu treffen, daß durch dieselbe keine Verschiebung der nationalen Verhältnisse stattfindet und daß der nationale Besitzstand insbesondere durch Versetzung von slavischen Beamten in deutsche Gegenden in Mähren und Schlesien nicht geschädigt werde." Im weiteren Verlaufe seiner Rede erklärte Redner, daß er für die Fortsetzung der Verstaatlichung bis zur Einlösung aller Bahnen sei, da das gemischte System für die Zukunft unhaltbar wäre. Was die Verstaatlichung der Nordbahn selbst anbelangt, so

erklärte Redner, daß die Bevölkerung an der Nordbahn die Verstaatlichung nicht allzu sympathisch aufnehme, weil sie mit der Verwaltung der Nordbahn in jeder Richtung einverstanden sei und befürchte, daß im Falle der Übernahme der Bahn in den Staatsbetrieb die Beamten nicht jenes Entgegenkommen betätigen werden, welches der Bevölkerung bisher zuteil wurde, weil weiter die Tarife der Nordbahn nicht höher seien als die Tarife der Staatsbahnen, ja vielmehr die Gefahr bestehe, daß der Staatsbahntarif zur Deckung des Ausfalls anläßlich der Herabsetzung der Tarife auf der Nordwestbahn und der Staatseisenbahngesellschaft noch erhöht werde. Er halte daher die Verstaatlichung für nicht dringend, aber die sofortige Verstaatlichung nach dem Begehren des Polenklubs sogar nicht im Interesse der österreichischen Staatsfinanzen gelegen. Er stimme mit der Regierung überein, daß noch gewartet werden könne, da eine Ermäßigung der Einlösungsrente in ein oder zwei Jahren sicher zu erwarten sei und es nicht angehe, den Aktionären eine um 700 000 Kr. bezw. 1 337 000 Kr. höhere Einlösungsrente zu gewähren.

Ein sozialdemokratischer Abgeordneter bemerkte, daß, was die Nordbahn betreffe, ein gewisses Abwarten am Platze sei, um eine Überzahlung zu vermeiden. Indessen dürfe das Warten nicht bis zu einer vollständigen Lahmlegung der Verstaatlichung gehen. Je länger dieses Hinausschieben dauere, desto mehr könne die betreffende Privatbahn durch künstliche Bilanzen u. dgl. die Absichten der Regierung durchkreuzen. Die Anregung eines Abgeordneten, der Regierung die Wahl des günstigsten Zeitpunktes für die Verstaatlichung zu überlassen, bedeute eine Abdankung des Parlaments. Redner ist höchstens für die Verschiebung bis 1. Januar 1905 und stellt einen entprechenden Antrag. Was die Staatseisenbahngesellschaft betreffe, habe der Minister nur gesagt, daß Verhandlungen eingeleitet worden seien, aber nicht, welches Ergebnis diese Verhandlungen gehabt haben. Redner fragt, wie es mit der Einlösungsrente, dem Übereinkommen vom Jahre 1882, dem Anheimfalle des Fahrparkes und der Rückzahlung der Garantievorschüsse stehe und ob die Regierung für den Fall, daß die Verhandlungen zu keinem Ergebnisse führen, durch Herbeiführung von gerichtlichen Entscheidungen für eine Lösung der strittigen Frage vorgesorgt habe. Redner beklagt, daß die nationale Frage in diese rein wirtschaftliche Angelegenheit hineinspiele, und erklärt sich entschieden gegen die gleichzeitige Verstaatlichung der drei Bahnen, da für jede andere Bedingungen vorhanden seien. Redner verweist schließlich auf die Beamten und Bediensteten der Privatbahnen, die jedesmal zittern, wenn eine Verstaatlichung bevorstehe. Er stellte daher, um deren Ansprüche nach jeder Hinsicht zu wahren, folgenden Antrag: „Die im Augenblicke der Verstaatlichung bei den zu verstaatlichenden Bahnen im Dienstverhältnisse stehenden Beamten und Bediensteten mit einem gesamten Einkommen von 6000 Kr. abwärts dürfen bei der Übernahme der Bahnen in die Verwaltung des Staates in dem Fortbezuge ihres gesamten, aus ihrem Dienstverhältnisse fließenden Einkommens sowie aus dem Fortbestande ihrer Beförderungs- und Pensionsansprüche, soweit diese höher sind, als die der gleichen Dienstkategorien bei den Staatsbahnen, in keiner Beziehung verkürzt werden; soweit sie jedoch geringer sind, sollen sie mindestens auf die Höhe jener der gleichen Kategorien der Staatsbahnen erhöht werden."

Von einem Vertreter des Polenklubs wurde neuerlich darauf hingewiesen, daß der Klub unentwegt auf der am 18. November 1902 einstimmig beschlossenen Resolution und auf dem einstimmigen Beschlusse des galizischen Landtages vom 30. Dezember 1902 beharre, dringend zu fordern, daß von dem Einlösungsrechte der Nordbahn mit 1. Januar 1904 Gebrauch gemacht werde. Redner stellt fest, daß von allen Seiten und auch vom Eisenbahnminister die Richtigkeit der Verstaatlichung und die Verwerflichkeit des gemischten Systems anerkannt wurde. Die Behauptung, daß die Nordbahn, wenn man sie jetzt einlösen würde, mindestens 17 000 000 Kr., vielleicht 34 000 000 Kr. mehr kosten würde, als wenn man sie ein oder zwei Jahre später einlöst, scheine nicht unbedingt richtig zu sein. Die Nordbahn habe nämlich gar viele Mittel, um die Reinertragsfähigkeit noch zu steigern. Die Personentarife seien bereits gestiegen, und es bestehe seit längerer Zeit die Absicht, die Frachttarife zu steigern. Wenn man bedenke, daß bei der Nordbahn die Betriebsausgaben fast 15 000 000 Kr. jährlich betragen, so sei es ja sehr leicht, etwas weniger für die Instandhaltung der Bahn jährlich zu verwenden und dadurch mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Bahn in einem, zwei oder drei Jahren ohnehin dem Staate anheimfallen wird, den Reinertrag zu erhöhen. Natürlich würde sich dies ganz besonders rächen, wenn die Staatsbahnverwaltung die Bahn übernehmen würde, weil sie ja das Versäumte durch größere Investitionen einbringen müßte. Redner beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, baldigst eine Gesetzvorlage wegen Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem im Gesetze vom 1. September 1888 vorgesehenen Einlösungstermin vom 1. Januar 1904 dem Reichsrate vorzulegen.

Schließlich stellte ein deutscher Abgeordneter zu den vom Unterausschusse vorgeschlagenen Resolutionen den Zusatzantrag, es sei bei Durchführung der Verstaatlichung darauf Bedacht zu nehmen, daß durch die Verstaatlichung keine erhebliche Belastung der Staatsfinanzen eintrete oder eine solche durch eine entsprechende Regelung der Tarife aufgehoben werde.

Am Schlusse der Sitzung vom 5. d. M. nahm der Eisenbahnminister das Wort und wendete sich zunächst gegen die Bedenken, daß die von der Verstaatlichung bedrohten Bahnen mit ihrer Investitionstätigkeit nachlassen. Er führte an, daß die betreffenden vier Bahnen in den Jahren 1900 und 1901 13 500 000 und 14 500 000 Kr. für Investitionen verausgabt haben, daß für 1902 etwa 17 000 000 zur Verwendung in Aussicht genommen seien und für 1903 bis 1905 auch schon genehmigte Investitionsprogramme vorliegen. Unter diesen Investitionen sei auch das zweite Gleis auf der Nordbahnstrecke Oswiecim-Trzebinia enthalten. Von den großen Bahnen dürften in den Jahren 1903 bis 1905 der Eisenindustrie allein etwa 18 000 000 Kr. an Bestellungen zugeführt werden.

Auf die Bemerkung, daß 700 000 Kr. gegenüber den Interessen der beteiligten Länder wenig in Betracht kommen, bemerkte der Minister, daß die Frage eben dahin gehe, ob diese Interessen nicht ohne die Aufzahlung von 700 000 Kr. jährlich gewahrt werden können.

Auf die Anregungen wegen Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn und der Südbahn bemerkte der Minister, daß er sich mit Rücksicht auf den großen Umfang der vorliegenden Aktion enthalten zu sollen glaube, denselben durch Eingehen auf diese Anregungen noch zu erweitern.

Betreffs der Klagen über ungenügende Berücksichtigung des deutschen Elements führte der Minister aus, daß die Staatsbahnen wirtschaftliche Einrichtungen seien und vor allem dem Verkehr zu dienen haben. Der Staatsbahnverwaltung müsse die wirtschaftliche Verkehrsaufgabe in erster Reihe stehen und ihr Wirken den verschiedenen Völkerstämmen des Reiches gleichmäßig zu gute kommen. Hierbei werden nebst der unbedingt festzuhaltenden einheitlichen Dienstsprache auch die sprachlichen Bedürfnisse nach Möglichkeit berücksichtigt. Bei der Vergrößerung des Bahnnetzes werde sich eine Änderung der Direktionsbezirke und die Errichtung neuer Direktionen von selbst ergeben, wobei es dann Sache der Verwaltung sein werde, die verschiedenen Wünsche und Bedürfnisse zu erwägen.

Auf die Ausführungen des sozialdemokratischen Abgeordneten bemerkte der Minister, daß alle auf die Zukunft gerichteten Berechnungen ein Element der Unsicherheit in sich tragen, daß aber anderseits doch die Erfahrungen gewisse, und zwar die einzig verwendbaren Anhaltspunkte liefern. Der Minister hält es auch für keinen Widerspruch, wenn er, sofern der Regierung nicht ganz 'freie Hand' gelassen werden soll, sich für einen tunlichst erweiterten Termin ausgesprochen hat.

Rücksichtlich der Verhandlung mit der Staatsbahngesellschaft lehnte der Minister es ab, die verlangten näheren Aufklärungen zu geben.

Der Minister erklärte ferner, daß die Verwaltung sich stets die sorgfältigste Wahrung der erworbenen Rechte neu übernommener Bediensteten, aber auch gleiches Wohlwollen gegenüber dem schon im Dienste befindlichen Personal zur Pflicht mache.

Der Minister wies ferner darauf hin, daß die bestehende staatliche Kontrolle eine willkürliche Verschiebung der Bahnerträgnisse sicher hintanzuhalten imstande sei. Er schloß mit dem Hinweise auf die beachtenswerten Ausführungen des Abgeordneten, welcher den ernsten Willen des Hauses, vor der Notwendigkeit von Tariferhöhungen bei den Staatsbahnen im Falle der Verstaatlichung nicht zurückzuschrecken, als eine im Interesse der Staatsfinanzen unausweichliche Voraussetzung für die Fortsetzung der Verstaatlichung bezeichnet habe.

Die Verhandlung wurde hierauf abgebrochen. Die nächste Sitzung ist für Mittwoch, 11. d. M. in Aussicht genommen.

Das vereinfachte Abfertigungsverfahren für Eil- und Fracht-Stückgüter

dessen wir bereits in Nr 14 S. 224 d. Ztg. Erwähnung taten, ist jetzt durch die Königliche Eisenbahndirektion Berlin mit dem 9. d. M. zunächst für den Verkehr folgender Berliner Bahnhöfe: 1. vom Schlesischen Bahnhof mit Guben, Liegnitz, Breslau; 2. vom Görlitzer Bahnhof mit Görlitz; 3. vom Stettiner Bahnhof mit Angermünde, Stettin, Stargard, Stralsund, Greifswald, Pase-

Eisenbahngüterkarte Nr .... gilt als Frachtbrief im Sinne des § 25 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

von Station

Beförderungsweg

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der für diese Sendung in Anwendung kommenden Tarife.

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht wirkliches kg	Gewicht abgerundet kg	Frachtsatz	Frankiert M.	Frankiert Pf.	Zu erheben M.	Zu erheben Pf.

Nachnahme (i. Buchstaben) ... M. ... Pf.

Interesse an d. Lieferung (i. Buchstaben) ... M. ... Pf.

Nachnahme .
Neben-gebühren .
Rollgeld . . . .
Summe

An

in (Ort)

(Straße und Hausnummer)

Einzelnachweis der Nachnahme | M. | Pf.

Station

, ten 1903

Unterschrift.........

Wohnung des Absenders

Erklärungen:

Wird Duplikat beantragt? | Frankaturvermerk des Absenders.

Des Wagens

Nummer	Eigentumsmerkmal	Ladegewicht kg	Ladefläche qm

Wägestempel. | Stempel der Versandstation. | Stempel der Empfangsstation.

Die stark umrahmten Teile sind vom Versender auszufüllen.

Benachrichtig.-Schreiben { z. Eisenbahngüterkarte Nr von (Station).......

Nachricht, d. / 03 Vm./Nm. ...... Uhr. Abzuholen bis / 03 Vm./Nm. .... Uhr.

Absender: (Name) in.......

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Gewicht abgerundet kg	Fracht pr. 100 kg	Interesse an der Lieferung	Frankiert M.	Frankiert Pf.	Zu erheben M.	Zu erheben Pf.

Eilgut / Güter -Abfertigungsstelle ...... d ... / 1903.

Empfangsbescheinigung.

Über den Empfang obiger Güter quittiert

(Ort)................ (Dat.)................

Unterschrift) ....

Nachnahme
Neben-gebühren
Summe

Karte Nr

Datum

Verkehr.

Verladen in Wagen Nr

Ladegewicht kg

Z. Zuge Nr

Marken.

Falls dieser Raum zum Aufkleben nicht ausreicht, kann auch die Rückseite hierzu benutzt werden.

Kartierer: | Stempel der Umladestationen. | Stempel der Empfangsstation.

Dekartierer:

walk und Prenzlau; 4. vom Potsdamer Bahnhof mit Braunschweig, Goslar, Halberstadt, Magdeburg, Quedlinburg; 5. vom Bahnhof Alexanderplatz Zentralmarkthalle mit Hamburg, Altona, Kiel, Geestemünde, Guben; 6. vom Hamburg-Lehrter Bahnhof mit Hamburg, Altona, Bielefeld, Hannover, Minden, Dortmund, Bremen, Kiel und 7. vom Anhalter Bahnhof mit Köthen, Leipzig und mit verschiedenen anderen Stationen dieser Strecken, außerdem auch für den Verkehr von Cöpenick mit einer Anzahl von Stationen eingeführt worden. Soweit bekannt, ist die Einführung für bestimmte Verkehrsbeziehungen bei anderen Direktionsbezirken entweder schon erfolgt oder doch demnächst bevorstehend.

Das wesentliche des Verfahrens besteht in folgendem: An die Stelle des Frachtbriefs tritt eine Güterkarte aus starkem Papier, deren Inhalt nebenstehend abgedruckt ist. Sie zerfällt in drei verschiedene Teile, deren Trennungslinien durchlocht sind. Die Karte ist daher leicht durch einfaches Abreißen zerlegbar. Die schwarz eingerahmten Felder sind zur Ausfüllung durch den Aussteller bestimmt. Der erste Teil der Karte ersetzt zugleich den Frachtbrief und die bisherige Frachtkarte und enthält alle in der Eisenbahn-Verkehrsordnung für den Frachtbrief vorgeschriebenen Vordrucke, so daß er — wie dies auch in seiner Überschrift gesagt ist — als Frachtbrief im Sinne der Verkehrsordnung gelten wird. Nur insofern ist eine Änderung eingetreten, als die Bezeichnung des Empfängers nicht mehr über, sondern unter den für die Eintragung des Gutes bestimmten Fächern angebracht ist. Auf diese Weise ist am Kopfe des Vordrucks hinreichender Raum gewonnen, um dort die für seine gleichzeitige Benutzung als Frachtkarte erforderlichen bahnamtlichen Eintragungen über Empfangsstation und Beförderungsweg zu machen. — Der zweite Abschnitt ist bei Ankunft der Sendung als Benachrichtigungsschreiben zu verwenden und entspricht in Form und Umfang einer Postkarte. Sein Aufdruck enthält alles für diese Verwendung erforderliche, namentlich ist er auch auf der Rückseite als „Postkarte“ bezeichnet und ausgestaltet. Dementsprechend enthält er auch den Vordruck für die vom Empfänger zu erteilende Empfangsbescheinigung und mit dieser gelangt er an die Empfangsstation zurück. — Der dritte Teil der Karte ist zum Aufkleben der Marken bestimmt, durch deren Verwendung die Fracht beglichen wird, und zwar kann die Fracht sowohl im voraus erlegt, als in Überweisung gestellt werden. Dieser Teil verbleibt mit den aufgeklebten Marken als Rechnungsbelag bei der Dienststelle. Die zu verwendenden Marken in Werten von 1, 2, 5, 10, 20, 30, 50 und 60 ₰ sowie von 1, 2, 5 und 10 ℳ werden von den Güterabfertigungsstellen verkauft. Der erste Teil der Karte wird nach Rückgabe des mit Empfangsbescheinigung versehenen Benachrichtigungsschreibens und — bei in Überweisung gestellten Frachten — Einlösung der zur Deckung der Fracht, Nachnahme und Nebengebühren erforderlichen Marken dem Empfänger ausgefolgt, um auf diese Weise auch der Bestimmung des § 66 Z. 1 der Verkehrsordnung Genüge zu tun, welcher vorschreibt, daß dem Empfänger außer dem Gute auch der Frachtbrief auszufolgen ist. — Die Vorteile des neuen Verfahrens bestehen darin, daß es eine wesentlich beschleunigte Abfertigung der aufgelieferten Güter ermöglicht und daß das Abrechnungs- und Buchungswesen bei den Güterkassen sich infolge der Verwendung geldwerter Marken und durch den Fortfall der bisherigen besonderen Frachtkarte in möglichster Weise vereinfacht.

Für das Verfahren sind regelmäßig oder zeitweise in größerer Menge aufgelieferte Sendungen, wie Bier Brot, Hefe, Butter, Fische, Obst, Gemüse usw., in Betracht zu ziehen. Die Dienststellenvorsteher sind angewiesen, durch persönliches Benehmen mit geeigneten Versendern für eine möglichst ausgedehnte Anwendung des Verfahrens im Verkehr der beteiligten Stationen zu sorgen.

Ein Zwang zur Anwendung der Güterkarte besteht für die Versender selbstverständlich nicht. Es handelt sich offenbar zunächst nur um ein umfassendes Probeverfahren, dessen Verallgemeinerung beabsichtigt ist und dessen der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in seiner Budgetrede im Abgeordnetenhause (s. Nr 17 S. 250 d. Ztg.) gedachte, da er die durch den Wegfall der Frachtkarte im Bereich seiner Verwaltung zu erzielende Papierersparnis auf 600 000 ℳ bezifferte.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Januar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen — 15 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 7 bei Personenzügen), 26 Entgleisungen in Stationen (davon 4 bei Personenzügen) und 10 Zusammenstöße in Stationen (davon 1 beim Personenzuge) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getötet, 9 Bahnbedienstete, 2 Postbeamte und 1 fremde Person verletzt.

— **Aus der preußischen Eisenbahnvorlage.** Wir haben über deren Inhalt in Nr 18 S. 269 und Nr 20 S. 303 d. Ztg. bereits näheres mitgeteilt. Es sind ihr Denkschriften beigefügt, durch welche die Bedeutung und der wirtschaftliche Wert jeder einzelnen der beantragten 15 Neubaustrecken erläutert wird. Namentlich wird die Notwendigkeit der 20 km langen Hauptbahnstrecke von Saarbrücken nach Bous, für welche 13 877 000 ℳ, also rd 700 000 ℳ für 1 km veranschlagt werden, damit begründet, daß die auf dem rechten Saarufer liegende Hauptbahnstrecke Saarbrücken-Völklingen in kurzer Zeit voraussichtlich nicht mehr imstande sein werde, dem gesteigerten Verkehr zwischen den Knotenpunkten Saarbrücken und Völklingen und der an ihr belegenen gewerbreichen Orte Burbach und Luisenthal zu entsprechen und daher dringend der Entlastung durch eine gleichlaufende Bahn auf dem linken Saarufer bedürfe. — Ein eigenartiges Interesse dürfte die Neubaulinie von Winterberg in Westfalen nach Frankenberg in Hessen beanspruchen, durch welche der südöstliche Teil des alten Herzogtums Westfalen nunmehr auch nach Süden zu aufgeschlossen werden soll. Als sich gegen Ende der zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts das Großherzogtum Hessen mit Preußen zu einem Zollgebiet vereinigt hatte, war die Herstellung einer leistungsfähigen Verbindungsstraße vom oberen Ruhrtal nach Biedenkopf im Lahntal als notwendigste Maßnahme beschlossen worden, um auf diese Weise beide Länder in eine engere Verbindung zu bringen und ihren Verkehr von dem der Zolleinigung widerstrebenden Kurfürstentum Hessen unabhängig zu stellen. Damals eröffnete sich also für das schwer zugängliche Hochland um den „Kahlen Astenberg“ die Aussicht, der Schauplatz eines lebhaften Durchgangsverkehrs zu werden. Doch entschwand diese Hoffnung nur allzubald, als sich Kurhessen, um nicht allen Verkehr mit seinen Landstraßen zu verlieren, entschloß, in den Zollverein einzutreten. Jetzt nach mehr als 70 Jahren wird endlich auch das einsame Waldgebirge an der oberen Lenne von einer Bahnlinie durchquert werden, die ihm hoffentlich einen lebhaften Touristenverkehr zuführen wird. — Von dem für neue Bahnlinien beantragten Gesamtbetrag von 66 685 000 ℳ entfallen auf die Provinzen westlich der Elbe 31 333 000 ℳ und auf die Provinzen östlich der Elbe 35 352 000 ℳ. Während also die für beide Landeshälften aufzuwendenden Beträge annähernd gleiche sind, fallen an Bahnlänge den westlichen Provinzen 118 km und den östlichen Provinzen rd 412 km zu.

— **Naturheilverfahren.** Wir haben in Nr 19 S. 285 d. Ztg mitgeteilt, daß die Eisenbahndirektion Breslau an ihre Beamten eine Warnung vor dem sog. Naturheilverfahren habe ergehen lassen und daß diese Verfügung auf eine Anordnung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zurückzuführen sei. Auch war der Bescheid an den Generalsekretär des deutschen Ärztevereinsbundes mitgeteilt, inhaltlich dessen der Herr Minister die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlaßt hatte, die ihnen unterstellten Beamten und Arbeiter auf die Gefahren aufmerksam zu machen, die mit dem sog. Naturheilverfahren für die Gesundheit verbunden sein können, und vor dem Ankauf derartiger Schriften zu warnen. Dieser Erlaß hat nun, wie ein neuerlicher Erlaß des Herrn Ministers besagt, insofern zu Mißverständnissen Anlaß gegeben, als ob darin gegen das „Naturheilverfahren“ an sich Stellung genommen werde. Dies hat nicht in der Absicht gelegen und der frühere Erlaß ist daher wieder aufgehoben. An seine Stelle tritt nunmehr die Bestimmung, daß die Geschäfts- und Arbeitsräume der Staatseisenbahnverwaltung nicht dazu benutzt werden dürfen, um Grundsätze auf dem Gebiete der Heilkunde, sei es durch Wort oder Schrift (Kolportageliteratur), zu erörtern. Selbstverständlich werden dadurch die Bestimmungen über die Ausbildung von Eisenbahnbediensteten im Samariterdienste nicht berührt.

Ferner wird durch den jetzigen Erlaß im Interesse der Eisenbahnbediensteten die Aufmerksamkeit darauf hingelenkt, daß Kosten für ärztliche Behandlung, für ein Heilverfahren, für Zuziehung eines zweiten Arztes oder eines Spezialarztes und ähnliche Vergünstigungen, für deren Gewährung die ärztliche Bescheinigung der Notwendigkeit Voraussetzung ist und, soweit sie von der Verwaltung oder den Krankenkassen überhaupt übernommen werden, nur dann bewilligt werden dürfen, wenn die Behandlung durch die von der Verwaltung oder den Kassenvorständen bestellten Ärzte oder deren Vertreter oder durch

andere staatlich anerkannte Ärzte erfolgt und die erforderlichen Bescheinigungen von solchen Ärzten ausgestellt sind.

— **Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkasten der Lokomotiven.** Über die in dieser Zeitung mehrfach, zuletzt in Nr 19 behandelte Frage spricht sich ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten aus. Der Minister stimmt dem Materialienausschuß darin bei, daß sich die Aufstellung allgemeiner Regeln für die Verwendung der Feuerungsrückstände aus den Lokomotiven nicht empfiehlt, vielmehr den Eisenbahndirektionen überlassen bleiben muß, für die bestmögliche Verwertung der Rückstände je nach den örtlichen Verhältnissen Sorge zu tragen. Wie die Ermittlungen des Ausschusses ergeben haben, suchen die Eisenbahndirektionen diese Rückstände schon seit Jahren tunlichst vorteilhaft zu verwerten. Sie werden nun unter Bezugnahme auf eine Darstellung der Verwertungsarten in den einzelnen Direktionsbezirken beauftragt, eingehend zu prüfen, inwieweit sich durch Einführung der in anderen Direktionsbezirken bestehenden Verwendungsart oder durch sonstige weitere Maßnahmen die Verwendung im eigenen Bezirk noch nutzbringender als bisher gestalten ließe. Insbesondere wird auf eine umfangreiche Verwendung der Rauchkammerlösche und der durch Aussieben der Rückstände aus den Feuerkisten und Aschkasten zu gewinnenden Kohlenreste (Schlackenkohlen) zu Heizzwecken im eigenen Betriebe hinzuwirken sein. Über das Veranlaßte ist zum 1. April 1904 zu berichten.

— **Direkte Zugverbindung zwischen Breslau und Stettin.** Die preußische Staatsbahnverwaltung ist neuerdings in erhöhtem Maße bemüht, nicht nur die Verbindungen Berlins mit den Hauptstädten in der Provinz zu verbessern, sondern auch die z. T. noch fehlende Verbindung zwischen den einzelnen Provinzen und deren Hauptstädten besser auszugestalten. So hatten bisher Breslau und Stettin keine unmittelbare Schnellzugverbindung untereinander. Nach dem ersten Entwurf zum Sommerfahrplan soll nun eine unmittelbare Schnellzugverbindung zwischen den beiden Städten geschaffen werden und zwar über Glogau, Reppen, Cüstrin und Königsberg N/M. Der ganze Weg wird in sechs Stunden zurückgelegt. Der eine der beiden neuen Züge verläßt den Freiburger Bahnhof in Breslau Morgens 9.15 und trifft Nachm. 3.20 in Stettin ein. Der Gegenzug verläßt Stettin Nachm. 2.10 und kommt in Breslau 8.10 an. Die neuen Schnellzüge haben alle drei Wagenklassen und sind zur Beförderung von Fahrrädern in beschränktem Umfange bestimmt.

— **Zur Verstaatlichung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.** Der Direktion dieser Eisenbahngesellschaft war in Angelegenheit der Verstaatlichung von den preußischen Ministern der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten der folgende Bescheid zugegangen: „Auf den Bericht des Aufsichtsrats und der Direktion vom 6. März d. J. erklären wir uns mit dem Ergebnisse der in der Generalversammlung vom 17. Februar d. J. beschlossenen kommissarischen Verhandlung einverstanden und genehmigen, daß im § 4 des Vertragsentwurfs, betreffend den Übergang der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn auf den Staat, die bare Zuzahlung für eine Aktie zu 600 ℳ auf 81 ℳ und für eine Aktie zu 1200 ℳ auf 162 ℳ festgesetzt wird. Jede Mehrforderung würden wir als einen Abbruch der Verhandlungen ansehen."

In der am 12. d. M. stattgehabten Generalversammlung der Gesellschaft, welcher jenes erhöhte Staatsangebot zur Beschlußfassung vorlag, wurde dieses mit 27 634 gegen 7646 Stimmen angenommen, obgleich sich in der vorhergegangenen Debatte alle Redner gegen das erhöhte Staatsangebot ausgesprochen und die Zubilligung einer Rente von mindestens 7 % verlangt hatten.

Die Berliner Börsen-Zeitung bemerkt hierzu: Durch die jetzt gewährte Erhöhung der Barzuzahlung auf 81 bezw. 162 ℳ steigert sich der Wert der gebotenen Abfindung um 11,5 %, da nach § 4 des Vertragsentwurfs nur eine Abfindung von 1200 ℳ 3 prozentiger Konsols und 12 ℳ bar für die Aktie zu 600 ℳ und von 2400 ℳ 3 prozentiger Konsols und 24 ℳ bar für die Aktie zu 1200 ℳ vorgesehen waren. Die Regierung hat sich offenbar, wie aus der jetzt erteilten Zustimmung zu der erhöhten Barzuzahlung gefolgert werden dürfte, von der Berechtigung der betreffenden Forderung überzeugt und sie konnte sich zu der Gewährung des höheren Kaufpreises um so eher entschließen, als sie in der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn ein glänzend rentierendes und in hohem Maße entwicklungsfähiges Unternehmen erwirbt und außerdem durch den Erwerb dieser Bahn große Kosten für die anderenfalls in Dortmund vorzunehmenden Bahnhofsumbauten ersparen wird.

— **Ostpreußische Südbahn.** Die Nordd. Allg. Ztg. schreibt: „Der Aufsichtsrat und die Direktion der Ostpreußischen Südbahn beabsichtigen, der Generalversammlung der Aktionäre die Verteilung einer Dividende von 4⅚ % auf die Stammaktien für das Jahr 1902 in Vorschlag zu bringen. Diese Absicht, die alle bisherigen Annahmen, auch diejenigen der Direktoren der Südbahn, weit übertrifft, hat der Staatsaufsichtsbehörde Veranlassung gegeben, die alsbaldige Prüfung der Unterlagen dieses Vorschlages durch besondere nach Königsberg entsandte Regierungskommissare vornehmen zu lassen."

Zu der am 28. d. M. stattfindenden Generalversammlung ist ferner von Aktionären folgender Antrag gestellt worden: „Beschlußfassung über die freiwillige Abtretung des Eigentums der Bahn an den preußischen Staat und Führung der Verwaltung und des Betriebes der Bahn für Rechnung des Staates vom 1. Januar 1903 sowie Beschlußfassung über etwa bei der Beratung zu stellende Abänderungsanträge zu der Staatsofferte vom 14. Oktober 1902." Aufsichtsrat und Direktion geben diesen Antrag mit dem Bemerken bekannt, daß sie ihn mit zu dem ihrigen machen.

— **Über die Annahme und Beschäftigung von Maschinenbau-Beflissenen bei den preußisch-hessischen Eisenbahnwerkstätten** ist eine neue Anweisung vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 10. Februar d. J. erlassen und in Nr 9 des E.-V.-Bl. veröffentlicht worden. Danach werden junge Leute, die im Besitz des Reifezeugnisses eines Gymnasiums oder Realgymnasiums des Deutschen Reichs oder einer preußischen Oberrealschule sind und beabsichtigen, das Maschinenbaufach an einer technischen Hochschule zu studieren, auch ferner in die Werkstätten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu einer einjährigen praktischen Beschäftigung aufgenommen. Für die Ausbildung ist eine Gebühr von 300 ℳ zu zahlen, wovon 200 ℳ beim Eintritt und 100 ℳ nach sechs Monaten zu entrichten sind. Die Meldung zum Eintritt erfolgt bei derjenigen Königlichen Eisenbahndirektion, bei welcher die Beschäftigung gewünscht wird. Auf die Beschäftigung in der Modellschreinerei, Formerei, Schmiede und Dreherei ist ein Zeitraum von je 1 bis 2 Monaten zu verwenden. Die übrige Zeit entfällt auf die Beschäftigung in der Schlosserei.

— **Kleinbahnen im Fürstentum Lippe-Detmold.** Eine für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes wichtige Vorlage, das Kleinbahnprojekt, beschäftigt gegenwärtig den lippischen Landtag. Es nimmt den Bau von acht neuen Strecken mit einer Netzlänge von insgesamt etwa 200 km in Aussicht. Nach Vollendung der neuen Strecken werden von den 140 Ortschaften des Fürstentums 106 an das lippische Bahnnetz angeschlossen sein, während die übrigen 33 Orte auf die benachbarten preußischen Vollbahnen angewiesen bleiben. Freilich, so meinen die Berl. N. Nachr., der wir dies entnehmen, werden selbst unter den günstigsten Verhältnissen noch verschiedene Jahre vergehen, ehe mit dem Ausbau des Netzes begonnen werden kann.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 6 Arbeitstagen 102 921 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 154 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 92 256 und auf den Arbeitstag 15 376 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 1778 und im ganzen 10 665 Doppelwagen oder 11,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrrevier betrug in dem vorbenannten Zeitabschnitt am 4. d. M. 17 294 Wagen gegen 15 930 am selben Tage im Vorjahre.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 18 171 Doppelwagen zu 10 t. Nach dem Dortmunder Hafen kamen in derselben Zeit 53 Doppelwagen mit Kohlen und 2 Doppelwagen mit anderen Gütern zum Versand.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 17 991 offene Wagen gegen 15 490 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 2501 oder 16,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Maßnahmen zur Verminderung der Gefahren für das Bahnpostpersonal bei Eisenbahnunfällen.** Um bei Eisenbahnunfällen die Gefahren für das Bahnpostpersonal tunlichst zu vermindern, hat die Reichspostverwaltung im Einvernehmen mit der Eisenbahnverwaltung hinsichtlich des Baues der Bahnpostwagen usw. mehrfache Änderungen angeordnet. Mit Rücksicht auf die große Gefahr, die beim Zertrümmern eines Wagens dadurch entstehen kann, daß das Füllmaterial plötzlich freigelegt wird und durch irgend einen Umstand sich entzündet, werden die Füllungen der Hohlräume im Fußboden und an den Seiten sowie Stirnwänden mit einer Flüssigkeit nach dem

sogenannten Gautschschen Verfahren getränkt. Bei Anwendung dieses Verfahrens übt das Feuer, wie eisenbahnseitige Versuche ergeben haben, auf die imprägnierten Wagenteile nur eine ganz geringe Wirkung aus.

Eine weitere große Gefahr besteht bekanntlich darin, daß bei Zusammenstößen dem Personal infolge Versperrung der Türen durch Ladungsgegenstände oder sonstige Hindernisse unter Umständen die Möglichkeit benommen ist, sich aus dem Wagen zu retten. Es sollen daher mehr Ausgangsstellen als bisher geschaffen und die jetzt vorhandenen so gestaltet werden, daß ein Entkommen leicht möglich wird. Zu dem Zweck erhalten die vorhandenen 10 und 12 m langen Briefpostwagen, die nur eine zweiflügelige Tür auf jeder Seite haben, künftig eine weitere, als Notausgang dienende einflügelige Tür auf jeder Wagenlängsseite. Bei Neubauten werden diese Wagen von vornherein mit 2 zweiflügeligen Türen auf jeder Seite versehen, wie sie die übrigen Wagengattungen schon jetzt haben.

Bei der jetzigen Bauart der Seitenfenster ist der untere Teil fest und nur der obere zum Herablassen eingerichtet, so daß ein Entkommen durch diese Fenster eine gewisse körperliche Gewandtheit erfordert; die Fenster werden künftig einteilig so eingerichtet, daß sie vollständig heruntergelassen werden können. Im weiteren sollen bei allen Wagen, auch bei den Postabteilungen, die vorhandenen, nur drehbar eingerichteten Gitter vor den Fenster- und Türscheiben in drehbare und abnehmbare Gitter umgewandelt sowie die Scheiben derart verbreitert werden, daß es leichter möglich ist, sich durch ein Fenster zu retten. Um hierbei feste Anhalte- und Stützpunkte zu haben, werden die über den Fenstern im Wageninnern angebrachten hölzernen Gardinenstangen durch solche aus starkem Gasrohr ersetzt und an der Außenseite des Wagens unterhalb der als Notausgänge dienenden Fenster Fußtritte angebracht, soweit solche nicht schon vorhanden sind. Schließlich wird jeder Bahnpostwagen mit einem Handbeil ausgerüstet, damit sich das Personal im Notfall mit Gewalt irgend einen Ausgang schaffen kann. Die D. Verkehrs-Ztg., der wir diese Mitteilungen entnehmen, bemerkt dazu: „Diese umfassenden und zweckentsprechenden Maßnahmen, die an den vorhandenen Bahnpostwagen teils sogleich, teils gelegentlich der Instandsetzung ausgeführt werden sollen, werden von dem Bahnpostpersonal, das ja leider in hervortretendem Maße der Gefahr eines Betriebsunfalls ausgesetzt ist, gewiß mit Freude begrüßt werden."

— **Woldemar Freiherr v. Biedermann †.** Am 6. Februar d. J. ging einer der Ältesten, die dem sächsischen Staatseisenbahnwesen in führender Stellung angehörten, der Geheimerat Dr Woldemar Freiherr v. Biedermann in Dresden, hochbetagt zur ewigen Ruhe ein. Einem überaus arbeitsreichen und ebenso reichgesegneten Leben ist damit sein Ziel gesetzt worden. Der Heimgegangene, der am 5. März 1817 in Marienberg geboren war, hatte in Heidelberg und Leipzig die Rechte studiert und kam zuerst 1849 als Regierungsvertreter im Direktorium der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn mit der Eisenbahnverwaltung in Berührung. Als dann am 1. Januar 1851 die Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft ihr Unternehmen an den sächsischen Staat abgetreten hatte und für den Weiterbau und Betrieb dieser Bahn eine Direktion in Chemnitz errichtet worden war, wurde Freiherr v. Biedermann an deren Spitze berufen. Hier förderte er den Fortgang des Unternehmens in tatkräftiger Weise, so daß die Linie bereits am 1. Oktober 1853 dem vollen Betriebe übergeben werden konnte. Mit Eröffnung der Linie Chemnitz-Zwickau am 15. November 1858 wurde die Direktion in Chemnitz mit der Königlichen Direktion der sächsischen Staatseisenbahnen in Leipzig vereinigt und Freiherr v. Biedermann als stellvertretender Vorsitzender dieser Verkehrsbehörde zugeteilt. Am 1. Juli 1869 endlich nach Vereinigung der westlichen und östlichen Staatseisenbahndirektionen zu einer Generaldirektion in Dresden ward er zum Stellvertreter des Generaldirektors und Vorstand der II. (technischen) Abteilung ernannt. Am 1. April 1887 trat er mit dem Titel eines Geheimen Rates in den Ruhestand. Ein Menschenalter hindurch war der Verewigte unermüdlich tätig im Dienste des sächsischen Staatseisenbahnwesens, und er hat in dieser langen Zeit nicht nur den reichsten Anteil an dem Entwicklungsgange dieses Verkehrswesens, sondern auch an zahlreichen und tiefgreifenden organisatorischen Maßnahmen gehabt. Auf dem Gebiete des Enteignungswesens besonders, auf dem er auch vielfach literarisch tätig war, galt er als Autorität, und er hat dem Staatseisenbahnwesen auch auf diesem Gebiete große Dienste geleistet. Die erstaunliche Arbeitskraft, die dem Heimgegangenen zur Verfügung stand, gestattete ihm, neben seiner umfänglichen beruflichen Wirksamkeit eine rege literarische Tätigkeit, besonders als Goetheforscher, zu entfalten, die noch während seines Ruhestandes reiche Früchte zeitigte und auf diesem Gebiete seinen Namen in der ganzen literarischen Welt bekannt machte. Die philosophische Fakultät in Leipzig hatte ihm aus gleichem Anlasse den Doktortitel honoris causa verliehen. Die vielseitige Bildung des Heimgegangenen drückte auch seinem beruflichen Wirken den Stempel auf. Mit und unter ihm zu arbeiten, war vielen eine freundliche Schickung, und sie alle werden sein Gedächtnis allezeit in dankbarer Gesinnung bewahren. Ch. K.

— **Personalnachrichten.** Im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist der Rechnungsrat Winzerling zum Vorsteher des Zentralbureaus ernannt worden.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Röhmer, bisher in Kreuznach, ist nach Darmstadt versetzt als Vorstand der Eisenbahnbauabteilung daselbst. — Der Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Erich Riemer aus Königsberg i/Pr. ist zum Regierungsbaumeister ernannt und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Brenner in Luxemburg infolge Ernennung zum Kaiserlichen Eisenbahn-Bauinspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen aus dem preußischen Staatseisenbahndienst ausgeschieden. — Der Regierungs- und Baurat Hoffmann, Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion in Bremen, ist gestorben.

Österreich.

— **Die Konvertierung der Nordwestbahnprioritäten.** Die österreichische Nordwestbahn strebt bekanntlich schon seit Jahren die Genehmigung zur Konvertierung ihrer 5 prozentigen Prioritätsanlehen in geringer verzinsliche an. In der jüngsten Zeit wurden die einschlägigen Verhandlungen neuerlich aufgenommen, und sind diese dank dem Entgegenkommen der Regierung zu einem günstigen Abschluß gebracht worden.

Es bestehen drei Kategorien von 5 prozentigen Prioritäten. Ein 5 prozentiges Anlehen betrifft das garantierte Netz, und es befinden sich hiervon noch 81 770 000 Kr. im Umlaufe, welche bis zum Jahre 1950 zu tilgen sind und deren Dienst jährlich 4 593 300 Kr. erfordert. Das zweite 5 prozentige Anlehen, für welches die Elbetalbahn haftet, sollte in der Höhe von 59 600 000 Kr. ausgegeben werden, doch wurde im Jahre 1874 der Betrag von 10 424 400 Kr. eingezogen und vernichtet; seither sind weitere 2 686 000 Kr. getilgt worden, so daß noch 46 489 600 Kr. im Umlauf sind, welche bis zum Jahre 1955 zu tilgen sind. Das Erfordernis für den Dienst dieses Anlehens beträgt jährlich durchschnittlich 2 514 700 Kr. Außerdem besteht eine 5 prozentige Goldanleihe vom Jahre 1874, welche auf beiden Netzen pfandrechtlich sichergestellt ist. An den Lasten derselben ist das garantierte Netz mit 45 %, das Ergänzungsnetz mit 55 % beteiligt. Von dieser Anleihe, welche bis zum Jahre 1957 zu tilgen ist, sind noch 26 679 600 *M.* im Umlauf. Das Jahreserfordernis für diese Anleihe beträgt 1 431 800 *M.*

Über das Ergebnis der Verhandlungen hinsichtlich der Prioritätenkonvertierung wird amtlich folgendes gemeldet:

„Die Verwaltung der österreichischen Nordwestbahn, welche vor der Aufgabe steht, behufs Bedeckung notwendiger Investitionen auf dem ungarantierten Netz, insbesondere behufs Herstellung des zweiten Gleises auf mehreren Strecken der Elbetalbahn neues Kapital zu beschaffen, hat zu diesem Zwecke die Aufnahme eines Investitionsanlehens ins Auge gefaßt und sich schon vor einiger Zeit an die Regierung mit dem Antrage gewendet, ihr die Bewilligung zur Aufnahme eines derartigen Anlehens für das Ergänzungsnetz zu erteilen. Im Laufe der hierüber eingeleiteten, einer künftigen Verstaatlichung in keiner Weise vorgreifenden Unterhandlungen wurde allseits anerkannt, daß zum mindesten, was die Kosten des zweiten Gleises auf dem Ergänzungsnetz betrifft, vorerst außerhalb der geplanten Neuausgabe von Prioritäten jener Kapitalgewinn zur Kostendeckung heranzuziehen sei, welcher bei der seit langem geplanten Konvertierung der gesellschaftlichen Prioritätsanleihen des Ergänzungsnetzes erzielt werden könnte, und wurde daher mit Rücksicht auf die einer solchen Prioritätenkonvertierung besonders günstige Lage des Geldmarktes auch die Frage dieser Konvertierung in den Kreis der Erörterungen einbezogen. Ebenso wurde anerkannt, daß gleichzeitig mit der vorgedachten Konvertierung jene der 5 prozentigen Prioritätsanleihen des garantierten Netzes zu erfolgen hätte und der hieraus erzielte Kapitalgewinn dem gleichen Zwecke, das ist der Herstellung des zweiten Gleises auf einzelnen Strecken der garantierten Linien, als Kostendeckung vorzubehalten sei.

Seitens der Staatsverwaltung wurde in erster Linie von dem Gesichtspunkte ausgegangen, daß durch die zu treffenden Vereinbarungen jegliches ungünstige Präjudiz nicht nur für die künftige Verstaatlichung, sondern auch für den Ausgang des vor dem Verwaltungsgerichtshof anhängigen Rechtsstreites über die Kostendeckung des zweiten Gleises und sonstiger Investitionen auf dem garantierten Netze unbedingt ausgeschlossen bleiben müsse. Die bezeichneten Gesichtspunkte wurden auch beim Abschlusse der Vereinbarung strengstens festgehalten.

In Gemäßheit des im Eisenbahnministerium abgeschlossenen Protokollarübereinkommens sollen die bestehenden 5 prozentigen Proritätsanleihen der österreichischen Nordwestbahn, und zwar:

das Anlehen des garantierten Netzes Lit. A im ursprünglichen Betrage von 44 177 000 fl. Silber (88 354 000 Kr.), das Anlehen des Ergänzungsnetzes Lit. B im ursprünglichen Nennbetrage von 24 587 800 fl. Silber (49 175 600 Kr.) sowie das gemeinsame Anlehen beider Netze Lit. C von ursprünglich 27 999 600 ℳ in 3,5 prozentige Anlehen konvertiert werden. Hierbei sind zwei Lösungen ins Auge gefaßt, und zwar entweder in der Ausgabe neuer 3,5 prozentiger Anlehen in dem den gegenwärtigen Tilgungsraten der zu konvertierenden 5 prozentigen Anlehen entsprechenden Kapitalbetrage oder die Abstempelung der alten Obligationen unter gleichzeitiger Ausgabe einer 3,5 prozentigen Ergänzungsanleihe. Der aus diesem Vorgehen zu erhoffende Kapitalgewinn ist bezüglich jedes der beiden Netze ausschließlich zur Kostendeckung für die streckenweise Anlage des zweiten Gleises gewidmet und diese Widmung bezüglich des garantierten Netzes auch für den Fall der Verstaatlichung gesichert.

Des weiteren ist die Ausgabe einer neuen 3,5 prozentigen Investitionsanleihe im Betrage von 28 000 000 Kr. für das Ergänzungsnetz in Aussicht genommen, deren Erlös, abgesehen von der Fundierung der bestehenden schwebenden Schulden des Ergänzungsnetzes, der Deckung der Kosten für künftige Anschaffungen und Investitionen sowie der Legung des zweiten Gleises auf einzelnen Strecken dieses Netzes zu dienen hat.

Bei diesem Anlasse wurde, abgesehen von der Vorsorge für den fortschreitenden Bau des zweiten Gleises, für welchen voraussichtlich schon im Laufe dieses Jahres aus dem Konvertierungsgewinn erhebliche Bestellungen an Oberbaumaterialien zu gewärtigen sind, vor allem die Ausführung einiger aus Sicherheitsrücksichten dringlichen Investitionen sowie im Interesse der Industrie die sofortige Bestellung von Fahrbetriebsmitteln im Kostenbetrage von 3 000 000 Kr. bedungen."

— **Wissenschaftliche Forschung bei Tunnelbauten.** In einer im österreichischen Abgeordnetenhause an den Eisenbahnminister gerichteten Anfrage wird erwähnt, daß die Akademie der Wissenschaften und der Ingenieur- und Montanverein von den Ergebnissen der anläßlich der Durchtreibung des Tunnels der neuen Alpenbahnen in geologischer, mineralogischer, bohr- und sprengtechnischer Hinsicht durchgeführten systematischen Erhebungen unterrichtet werden wollen und sich bereit erklären, durch ihre Fachmänner in diesen Richtungen Erhebungen zu pflegen. Zu diesem Zwecke benötigen die genannten Körperschaften die ausdrückliche Erlaubnis des Eisenbahnministers, die örtlichen Erhebungen selbst zu pflegen und technische Mitteilungen von den Bauleitungen verlangen zu dürfen. Solange dies nicht ausdrücklich gestattet werde, stehe nicht zu erwarten, daß diese bei den großen Tunnelbauten für die technische Welt außerordentlich wichtigen Ergebnisse der Öffentlichkeit zukommen können, weshalb der Minister gefragt wird, ob er jenen technischen Vereinen, welche sich darum bewerben, örtliche Erhebungen bei den Tunnelbauten und die Sammlung von technischen Mitteilungen aus den bezüglichen Aufschreibungen der Bauleitungen gestattet.

— **Auszahlung der Bahnnachnahmen im Postwege.** Seit 1. Juni 1901 werden im Lokalverkehr der österreichischen Staatsbahnen Nachnahmen von mehr als 4 Kr. nach Wahl des Absenders entweder durch die Versandstation ausgezahlt oder aber durch die Bestimmungsstation im Postwege beglichen. Die Begleichung im Postwege erfolgt sowohl im Postanweisungsverkehre als auch im Postsparkassenverkehre. Auf Wunsch mehrerer Handels- und Gewerbekammern hat das Eisenbahnministerium angeregt, daß die erwähnte, bei den österreichischen Staatsbahnen bestehende Einrichtung auch auf die Privatbahnen ausgedehnt werde. Diese Anregung ist von der Mehrheit der österreichischen Privatbahnen in der Direktorenkonferenz vom 18. November 1902 abgelehnt worden. Von der postmäßigen Begleichung der Nachnahmen wurde bisher infolge der Einschränkung derselben auf die Linien der österreichischen Staatsbahnen wohl zum Teil nur ein sehr geringer Gebrauch gemacht.

— **Versorgung usw. der Bediensteten der Internationalen Schlafwagengesellschaft.** Der neue, zwischen dieser Gesellschaft und der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung vom 1. Januar d. J. ab auf 30 Jahre abgeschlossene Vertrag regelt insbesondere auch die dienstlichen Verhältnisse des gesellschaftlichen Personals und sieht die Schaffung einer Dienstordnung, die Festsetzung von Dienst- und Ruhezeiten sowie die Einführung der Alters- und Invaliditätsversicherung und zwar nicht nur für die auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen, sondern auch auf den österreichischen Privatbahnen in Verwendung stehenden Bediensteten der Gesellschaft vor. Was die Alters- und Invaliditätsversicherung anbelangt, so beabsichtigt die Verwaltung eine selbständige Ruhegehaltskasse für die gesellschaftlichen Bediensteten zu errichten. Sie hat sich für diese Form, an Stelle des Beitritts zu dem Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen, deshalb entschieden, weil hiermit den Bediensteten die von dem Pensionsinstitut der Lokalbahnen gewährten Alters- und Invaliditätsbezüge bei kleineren Beitragsleistungen gesichert werden.

Ungarn.

— **Die österreichisch-ungarischen Eisenbahntarife.** Der Landesverband der ungarischen Fabrikindustriellen hielt dieser Tage eine Sitzung ab, auf deren Tagesordnung die österreichisch-ungarischen Eisenbahntarife standen. Der Vorsitzende verwies mit Befriedigung darauf, daß die ungarischen Staatsbahnen einen Teil der infolge Kündigung der österreichisch-ungarischen Eisenbahntarife für die ungarische Industrie erwachsenen Nachteile durch Herabsetzung ihrer Tarifanteile auf sich genommen haben. Trotz dieser anerkennenswerten Opferwilligkeit der ungarischen Staatsbahnen erwachsen aus der neuen Regelung der Tarife im Verkehr mit Österreich für die ungarische Industrie Lasten, welche sie unter den heutigen Verhältnissen nicht zu tragen vermöge. Nach dem vom Verbande gefaßten Beschlusse soll der Handelsminister ersucht werden, unverzüglich Verhandlungen zu dem Zwecke einzuleiten, damit die Angelegenheit in einer für die ungarische Industrie befriedigenden Weise geregelt werde. Die Neuregelung solle den Bedingungen der Gegenseitigkeit entsprechen und ausschließen, daß die ungarischen Staatsbahnen einseitig, das heißt ohne jede Gegenleistung, im Interesse der österreichischen Einfuhr Opfer bringen. Zugleich lenkt der Bund die Aufmerksamkeit der Regierung auf die Tatsache, daß die von der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft erfolgte Kündigung der Verbandstarife nicht auf finanzielle oder tarifarische Gründe zurückgeführt werden könne, sondern daß diese Kündigung und die im Laufe der Verhandlungen beobachtete Haltung der genannten Gesellschaft eine Folge des in Österreich herrschenden Bestrebens sei, den ganzen auswärtigen Verkehr Ungarns von der Entschließung der österreichischen Regierung abhängig zu machen und durch tarifarische Maßnahmen zu erschweren. Es sei aber zweifellos, daß die Macht Ungarns stark genug sei, um einerseits die ungarische Ausfuhr in befriedigender Weise zu unterstützen und anderseits auch einen Tarifkrieg erfolgreich aufzunehmen.

Die der Regierung vorzulegende Eingabe führt eine Reihe von Gegenmaßnahmen an, welche im Notfalle sowohl im Eisenbahn- wie im Schiffahrtverkehr teils den österreichischen Eisenbahnen, teils der österreichischen Industrie gegenüber anzuwenden wären.

— **Neue Obstwagen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat 400 neue Sonderwagen für Obstsendungen in ihren Fahrpark eingestellt. Diese haben eine Tragfähigkeit von 15 t, das Ladegewicht beträgt aber nur 10 t. Die Wagen sind mit den modernsten Vorrichtungen für die Beförderung von frischem Gemüse und Obst versehen. Ihre Verwendung ist hauptsächlich für die Ausfuhr und nur in zweiter Linie für den Budapester Markt bestimmt.

— **Lokalbahn Körmend-Muraszombat.** Kürzlich erschien eine Abordnung des Komitats Vas beim Ministerpräsidenten, beim Handelsminister und beim Ackerbauminister in Angelegenheit der Lokalbahn Körmend-Muraszombat. Das Komitat Vas bittet um den alsbaldigen Ausbau dieser Bahn, weil die hiermit geplante Verbindung mit den ungarischen Staatsbahnen zur Verwertung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Komitats dringend geboten sei. Die Baukosten sind mit 2 500 000 Kr. veranschlagt, von welchen eine Million bereits gedeckt ist; bezüglich des Restbetrages wird staatliche Hilfe angesprochen. Die Minister versprachen tunlichste Berücksichtigung des Ansuchens.

— **Eine Waldbahn auf die Görgényer Alpe.** Das Holz der Görgényer Alpe wurde bisher durch Schwemmvorrichtungen bis zum Herbuser Holzlager befördert. Hierdurch erlitt das Holz eine bedeutende Entwertung. Um diesem Übelstande abzuhelfen, hat der ungarische Ackerbauminister den Bau einer 42 km langen Waldbahn angeordnet. Die Baukosten beziffern sich auf 700 000 Kr., welche aus der Investitionsanleihe gedeckt werden sollen. Durch die höhere Bewertung des gewonnenen Holzes werden die Baukosten bereits innerhalb fünf Jahren gedeckt sein. Die Bahn wird Ende September 1904 in Betrieb gesetzt werden.

— **Der Preßburger Tunnel.** Im ungarischen Ingenieur- und Architektenverein hielt der Oberingenieur der ungarischen Staatsbahnen Kain einen Vortrag über den Bau des neuen Preßburger Eisenbahntunnels, eines des interessantesten Bauwerke, welche im Laufe der letzten Jahre auf den Linien der

ungarischen Staatsbahnen hergestellt wurden. Die Länge des alten Tunnels betrug 703 m. Er war zwar zweigleisig angelegt, doch betrug die Breite im Bahnplan nur 6,95 m, so daß zwei Züge nicht gleichzeitig den Tunnel in entgegengesetzter Richtung durchfahren konnten. Während man nun daran ging, durch eine Erweiterung Abhilfe zu schaffen, stürzte der Tunnel ein. Die Erfahrungen der Vergangenheit veranlaßten die leitenden Kreise, von dem Neubau eines zweigleisigen Tunnels abzusehen und anstatt dessen den alten Tunnel umzubauen, eingleisig auszustatten und außerdem einen zweiten eingleisigen Tunnel zu bauen. Der neue Tunnel läuft mit dem alten in einer Axentfernung vom 25 m parallel. Die beiden Tunnel werden mit Querstollen verbunden.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen.** Es ist wieder einmal von einem neuen Plan die Rede. Diesesmal soll es sich um eine unterirdische Bahn handeln. Der doppelgleisige Tunnel würde in gerader Linie erstellt und 42 km lang werden. Man schätzt die Kosten auf 65 000 000 Fr. und die Dauer der Arbeiten auf 2 Jahre.

— **Belgische Eisenbahnbedienstete in China.** Eine Anzahl Bahnwärter wird soeben von Brüssel nach China an die französisch-belgische Eisenbahn gesandt. Der belgische Eisenbahnminister hat diesen Bediensteten einen Urlaub von 3 Jahren gewährt; während dieser Zeit werden sie mit ihrem Titel und Dienstalter zur Disposition gestellt. Die Bezüge dieser Wärter belaufen sich laut „Indep. belge“ auf ungefähr 5000 Fr. im Jahre.

— **Rückkauf der Jura-Simplonbahn.** Eingehende Unterhandlungen, welche zwischen dem schweizerischen Bundesrat und der Direktion der Jura-Simplonbahn geführt wurden, haben am 7. d. M. den Beschluß des Bundesrats veranlaßt, den Vorschlägen der Bahndirektion zuzustimmen. Danach soll eine „Liquidationskommission“ für die Bahn eingesetzt werden, welche an die Stelle der Direktion, des Verwaltungsausschusses und des Verwaltungsrats treten und die Unterhandlungen für den freihändigen Rückkauf weiterführen wird. Dieser ist immer noch in Aussicht genommen, wenn er auch vielleicht für den 1. Mai d. J., an welchem Tage nach dem Rückkaufsgesetz die Bahn an den Bund übergehen soll, nicht durchgeführt werden kann. Die im April einzuberufende Generalversammlung der Aktionäre hätte dann noch die Beschlüsse der Liquidationskommission zu genehmigen. Bekanntlich ist zwar schon ein Abkommen für den freihändigen Rückkauf zum 1. Mai zustande gekommen, aber es kann in der jetzt begonnenen Märzsitzung des Bundesrats noch nicht genehmigt werden. Die Zustimmungen der beteiligten Kantone, Städte und italienischen Provinzen sind zum Teil verzögert; das Haupthindernis bilden indes die mit Italien entstandenen Schwierigkeiten wegen der Übertragung der Konzession der italienischen Strecke der Linie Brig-Domodossola von der Jura-Simplon-Gesellschaft auf den Bund. Früher ist diese Übertragung bekanntlich vom italienischen Minister des Äußern Visconti Venosta ohne weiteres zugesagt worden, jetzt macht es in der Schweiz böses Blut, daß, so meint man, ein richtig eingegangenes Versprechen nicht eingehalten werde. Wie der Berner „Bund“, jedenfalls gut unterrichtet, schreibt, könne der schweizerische Bundesrat auf das vorgeschlagene Aushilfsmittel, den Betrieb von Iselle nach Domodossola durch Italien führen zu lassen, nicht eingehen; es würde sich für den modernen Verkehr zu kleinlich ausnehmen und in Iselle sei kein rechter Platz für den Wechsel. Sollte Italien auf seiner Weigerung beharren, so müßte allerdings die Frage in Erwägung gezogen werden, ob nicht die Jura-Simplon-Bahngesellschaft für den Betrieb von Brig nach Domodossola fortbestehen solle. Übrigens werden die Reihen des Personals der Bahn durch schon jetzt bestehende Abmachungen stark gelichtet, am 1. Mai läuft die Amtsdauer anderer Beamten ab, sie würde nachher fast kein Personal mehr haben; die Direktoren Stockmar und Colomb haben an diesem Termin in die Verwaltung der Bundesbahnen einzutreten, von der Direktion bliebe nur noch der Vorsitzende Ruchonnet.

— **Der Wettbewerb zwischen dem Faucilleplan und der Linie Frasne-Vallorbe.** Der schweizerische Bundesrat hat der Regierung des Kantons Genf mitgeteilt, daß er ihre Anträge betreffs der geplanten Faucillebahn, für welche Genf im gegebenen Falle 20 000 000 Fr. Beitrag zahlen will, der französischen Regierung derzeit nicht übermitteln könne. Der Bundesrat beruft sich darauf, daß laut erteilter Konzession und laut den Verträgen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft zunächst die Linie Frasne-Vallorbe als französische Zugangslinie zum Simplon hergestellt werden solle. Diese Antwort hat in Genf, wo man mit dem größten Eifer auf die Erstellung der Faucillebahn hinwirkt, unangenehm berührt, zumal man meint, daß sie mit früheren Erklärungen der schweizerischen Zentralregierung nicht ganz übereinstimme. Der Genfer Staatsrat weist in einer Erwiderung an den Bundesrat als Rechtfertigung für seine Haltung auf seine Stellung als Regierung eines „souveränen“ Kantons und die für den Verkehr der Kantonsregierungen mit einer fremden Regierung bestehenden Bestimmungen hin, die er eingehalten habe. Die Genfer Regierung erachtet, daß der Bundesrat die Tragweite ihres Begehrens nicht genügend gewürdigt habe, und hält deshalb ihren bezüglichen Brief vom 4. Februar aufrecht. Sie erklärt sich überzeugt, daß ein einläßlicheres Studium der Frage den Bundesrat zu der Überzeugung bringen werde, daß das Begehren der Genfer Regierung nicht übertrieben sei.

— **Zugentgleisung auf der Bahn Rom-Neapel.** In der Nacht vom 9. zum 10. d. M. entgleiste auf der Strecke Rom-Neapel ein Güterzug zwischen den Stationen Roccasecca und Isoletta. Mehrere Wagen wurden zertrümmert. Von dem Zugpersonal wurden drei Personen getötet, zwei verletzt. Der Verkehr ist unterbrochen; auch der Luxuszug Rom-Neapel konnte nicht verkehren.

Neueren Nachrichten zufolge sind bei dem Unfall sechs Personen ums Leben gekommen, welche sämtlich dem Zugpersonal angehörten.

— **Wieder einmal eine Tariferhöhung in Rußland.** Dieses Mal aber nicht für die Beförderung von Gütern, sondern auf dem Gebiete der Personenbeförderung. Die amtliche Handels- und Industrie-Ztg. meldet nämlich, daß es beschlossene Sache sei, den Tarif für die Personenbeförderung im Vorortverkehr auf sämtlichen Staats- und Privatbahnen gleichzustellen, und zwar soll das auf dem Wege erreicht werden, daß die Preise für Einzel-, Monats-, Saison- und Jahresfahrkarten in den Städten St. Petersburg, Moskau, Warschau, Kiew, Charkow und Riga um 10 % erhöht werden. Wie bekannt, wurde für die oben erwähnten Städte in Vergleich zu anderen Städten Rußlands ein besonders ermäßigter Vororttarif festgesetzt und zwar wird von den Reisenden III. Klasse für eine Werst 0,9 Kop. erhoben, während der Tarif in allen anderen Städten 1 Kop. für Reisende III. Klasse und eine Werst betrug. Nunmehr sollen die Vororttarife für alle Städte, wie schon vorstehend angegeben, gleichgestellt werden, und zwar soll auch im Vorortverkehr der obengenannten 6 Städte 1 Kop. für einen Reisenden III. Klasse und für eine Werst erhoben werden. Es bröckelt so ganz allmählich ein Stück nach dem anderen von dem so vielfach gerühmten billigen Personentarif ab. Allerdings bleibt das Reisen in Rußland noch immer billig genug.

— **Die Gebühren für das Wiegen der Waren auf den russischen Eisenbahnstationen** werden, wie die Rigaer Börsen- und Handels-Ztg. mitteilt, vom Tarifbeirat des Finanzministeriums einer Durchsicht und voraussichtlich einer Änderung unterzogen werden. Diese Maßregel kommt durchaus erwünscht, da bei der bisherigen Sachlage beständig Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnen und den Versendern entstanden, die nicht selten gerichtliche Auseinandersetzungen zur Folge hatten.

— **Das russische Eisenbahnnetz im Jahre 1902.** Unter dieser Überschrift bespricht die „Now. Wr.“ die Tätigkeit der russischen Eisenbahnverwaltungen im verflossenen Jahre. Nachdem über die Fortschritte im Ausbau des Eisenbahnnetzes eingehend berichtet worden ist, wendet sich das russische Blatt der Besprechung der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf den zum Beginn des Jahres 1902 vorhandenen Bahnen zu und führt als solche auf: die Durchsicht und Veränderung des Tarife für Bauholz, Baumwolle und Salz; die Herausgabe eines neuen Tarifs für die Beförderung des Militärs; die Festsetzung von Regeln für den Transport von Kranken; die Gewährung von Erleichterungen für das reisende Publikum bei der Forderung und dem Empfange von Entschädigungen für verlorenes Gepäck und endlich die Schaffung eines direkten Verkehrs über Odessa mit Serbien, der Türkei und den Häfen des Mittelmeeres und des Stillen Ozeans, über Sibirien mit China, Japan und Korea für Reisende und über Sibirien mit den Stationen der chinesischen Ostbahn für Frachten.

Fremde Weltteile.

— **Zur Bagdadbahn-Angelegenheit** wird der Köln. Ztg. aus Konstantinopel geschrieben: Indem sich die Deutsche Bank entschloß, durch Umwandlung der 5prozentigen Anleihe von 1888 in eine 4prozentige Anleihe dem türkischen Staate einen beträchtlichen Barbetrag zur Verfügung zu stellen, erleichterte sie damit auch den Abschluß der Verhandlungen wegen der

Bagdadbahn. Das neue 4prozentige Anlehen wird 60 000 000 Fr. betragen und auf den gleichen Sicherheiten beruhen, wie das zur Rückzahlung kommende. Aus den Bahnverhandlungen ist als wesentlich die Kapitalisierung der kilometrischen Gewährleistung zu erwähnen. Diese war in der ursprünglichen Vereinbarung mit 12 000 Fr. angesetzt. Die Anatolische Bahngesellschaft ermäßigte den Satz auf 11 000 Fr., wogegen sie von der Regierung eine Kapitalisierung der jährlichen Gewährleistung in 4prozentiger türkischer Staatsrente erhält. Zunächst ist der Bau einer 200 km langen Strecke von Konia aus ins Auge gefaßt. Diese Teilstrecke wird über Karaman nach Eregli geführt. Die Gesellschaft erhält 54 000 000 Fr. 4prozentige Staatsschuldscheine. Falls sich bei endgültiger Abmessung der Linie ein Überschuß zu gunsten der Regierung ergibt, wird dieser an die Regierung ausbezahlt. Die Gewähr für die Betriebskosten ist 4500 Fr. für das Jahr und Kilometer geblieben, mit Teilung der Betriebseinnahmen über 10 000 Fr. für das Kilometer. Die Anatolische Bahngesellschaft wird für die Bagdadbahn eine besondere Gesellschaft mit einem Aktienkapital von vorläufig 15 000 000 Fr. errichten. Die in der Konzession vorgesehenen Sonderrechte der Anatolischen Bahn verbleiben dieser; so ist insbesondere die Dauer der bisherigen Konzessionen der Anatolischen Bahn Haidar=Pascha-Angora und Eskischehir-Konia verlängert und von jetzt ab der Lauf von neuem auf 99 Jahre festgesetzt. Das bereits erwähnte Irade genehmigt die Vereinbarungen.

— **Chinesische Ostbahn.** Nach einem Telegramm aus Petersburg werden seit 8. d. M. die in Dalni mit dem Frühexpreßzug der Chinesischen Eisenbahn eintreffenden Reisenden auf zwei Dampfern dieser Gesellschaft nach Schanghai bezw. Nagasaki weiterbefördert. Durch die nunmehr hergestellte Verbindung erfordert die Reise von Paris nach Schanghai oder Nagasaki vorläufig 18 Tage.

Um übrigens die Schwierigkeiten der Paßrevision auf den direkten Linien der russisch-chinesischen Bahn zu beseitigen, wird beabsichtigt, sämtlichen Fahrkarten für die direkte Linie Peking-Yokohama Photographien der betreffenden Reisenden mit deren eigenhändiger Unterschrift beizufügen. Diese Fahrkarten würden dann auf der ganzen Fahrt als Reisepaß dienen.

— **Materiallieferungen für die Otavi-Eisenbahn.** Nach den Bestimmungen des Protokolls vom 14. November 1892 zu § 15 der Damaralandkonzession in Verbindung mit Punkt 1 der Otavikonzession vom 15. März 1901 hat die Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung, bei Vergebung der Lieferungen für alle zum Bau und Betriebe der in der Konzession vorgesehenen Eisenbahnen, Hafen- und sonstigen Anlagen erforderlichen Materialien, Maschinen usw. bei gleichen Angeboten deutschen Werken den Vorzug zu geben. Auf eine Eingabe der Deutschen Kolonialgesellschaft hat der Direktor der Kolonialabteilung nunmehr geantwortet, die Kolonialverwaltung stelle gern in Aussicht, ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß Vergebungen der beregten Art unter den für die preußischen Staatsbahnen maßgebenden Vorschriften erfolgen.

— **Frachttarife der Usambarabahn.** Auf eine wegen Herabsetzung dieser Tarife von der Deutschen Kolonialgesellschaft an den Reichskanzler gerichtete Eingabe hat der Direktor der Kolonialabteilung den erfreulichen Bescheid erteilt, daß die Tarife der Usambarabahn auf Grund eingehender, seitens des Gouvernements in Dar=es=Salaam eingereichter Vorschläge demnächst eine vollständige Umgestaltung erfahren werden. Bei Ausarbeitung des neuen Tarifs ist dem Bestreben, den Transport von Massengütern einheimischer Produktion durch entsprechende Herabsetzung der Frachtkosten zu ermöglichen und eine Konkurrenz durch den Trägertransport auszuschließen, im weitesten Maße Rechnung getragen worden. Schon jetzt könne mitgeteilt werden, daß sich in Zukunft für den Transport von Produkten der Forstwirtschaft und der Landwirtschaft aus dem Innern nach Tanga das Tonnenkilometer voraussichtlich auf rund 10 ₰ stellen werde. — Das ist also etwas weniger als die Stückgutfracht der deutschen Eisenbahnen, aber immerhin gegenüber den jetzigen Tarifen eine wesentliche Ermäßigung.

— **Ostafrikanische Mittellandbahn.** In einer Ansprache auf dem Bierabend der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonialgesellschaft sagte der derzeitige Gouverneur Deutsch-Ostafrikas, Graf Goetzen, über die Notwendigkeit des Bahnbaues goldene Worte. Im Anschluß an die Frage der Ansiedlung von Buren bedauerte Redner, daß es leider heute unmöglich sei, einen Ochsenwagen von der Küste nach dem Innern zu fahren, ohne fürchten zu müssen, daß das Texasfieber von der Küste sich ins Innere verbreitet. „Und da sagt man noch, wir brauchten keine Eisenbahn! Wir können eben nicht mit Ochsenwagen operieren, und auch der Straßenbau kostet hier fast ebensoviel wie ein billiger Bahnbau. Es wäre ein Verkennen der Entwicklung menschlicher Wirtschaft, wenn man hier nicht gleich den Sprung vom Trägerverkehr zur Eisenbahn machen und erst den Ochsenwagen dazwischen schieben wollte.“ Zum Schluß streifte Redner noch mit einigen Worten die Eisenbahnfrage. „Sie wissen, daß von ihr die Zukunft Ostafrikas abhängt. Ich hebe hervor, daß die Eisenbahn von Dar=es=Salaam nach Mrogoro, über die leider gespottet wird, geradezu eine Lebensfrage ist für das Schutzgebiet, weil das Reich damit zeigt, ob es für das Schutzgebiet überhaupt noch etwas tun will oder nicht. Die Kosten der Kolonie sollten von der Kolonie selbst getragen werden; das geht aber nur, wenn man der Kolonie die Mittel, sich zu entwickeln, gibt. Ebenso wie ein Vater, der seinen jungen Sohn in die Welt schickt, ihm kein Wirtschaftsgeld gibt und dann erwartet, daß er sich, ohne alle Hilfe, selbständig macht; das wird sehr oft fehlschlagen, wenn die schlummernden Kräfte in dem jungen Mann nicht durch Erziehung geweckt wurden. Daß schlummernde Kräfte in Ostafrika ruhen, sehen wir an der erfreulichen Entwicklung des Bezirks Tanga, wo eine Eisenbahn geht. Wenn man aber sagt, durch den Vertrag mit den Banken verdienen die Banken zu viel, dann übersieht man, daß, wenn das Kapital nichts verdient, es auch nicht in die Kolonie geht. Das Deutsche Reich kann uns keine bessere Unterstützung geben, als daß es 1000 Menschen dort verdienen läßt; dann werden 5000 andere sich dafür interessieren. Selbstverständlich kümmern wir uns auch um andere wichtige Projekte, wie z. B. die Südbahn; aber das ist eine Bahn, die einen Handel an sich ziehen soll, der bereits besteht; diese Bahn strebt einem Ziele zu, das bereits da ist. Die Mrogorobahn dagegen soll erst einen Handel schaffen, und zwar in dem wichtigsten Wirtschaftsgebiet Ostafrikas, den Hinterländern von Dar=es=Salaam, Bagamoyo und Sansibar. Wir kommen dadurch in neue Gegenden, schließen neue Gebirge auf, wo lohnender Bergbau möglich ist und wo wir endlich Ansiedler hinziehen könnten. Bevor die Bahn nicht fertig ist, kommen auch Prospektoren ungern ins Land. Als die Ugandabahn fertig war, erschienen dort 35 Prospektoren, die nie hingekommen wären, wenn die Eisenbahn nicht gewesen wäre. Man muß mit Verkehrswegen vorangehen, und wenn keine schiffbaren Flüsse da sind, so bleibt nur die Eisenbahn. Daß die Eisenbahn von hervorragender Bedeutung ist, sagen auch die Missionen. Man hört so oft die Klage, daß wir nichts Genügendes täten, um die Sklaverei zu bekämpfen; das können wir aber nicht. Wir können die bestehende Wirtschaftsform nicht mit Stumpf und Stiel und sofort ausrotten, ohne etwas anderes dafür zu schaffen. Wir müssen die Verhältnisse also von Grund aus ändern. Meine Herren! Die Unterstützung, die ich vor allem von Ihnen erbitten möchte, ist die, daß Sie in Ihren Bekanntenkreisen dafür eintreten, daß wir die Regierungsvorlage der Mrogorobahn im Reichstag durchbringen. Jetzt muß ich jeden, der mich darüber befragt, warnen, ins Land zu kommen, ehe nicht bessere Verbindungen da sind. Ich fasse meine Ansicht dahin zusammen, daß die Verlängerung der Tangabahn eine große Bedeutung für den nördlichen Teil des Schutzgebietes hat und wesentlich ist für die Lösung der Ansiedlungsfrage; von politischer Bedeutung aber ist die Bewilligung der Zinsgarantie für die Mrogorobahn; diese ist zwar an sich eine Lokalbahn, ihre Genehmigung hat aber mehr als lokale Tragweite, denn an ihr wird gezeigt werden, wie sich das Reich in Zukunft zur Entwicklung Ostafrikas stellen will. Vor diese Lebensfrage werden wir, sollte die Bahn diesmal abgelehnt werden, die gesetzgebenden Körperschaften immer und immer wieder stellen müssen.“

— **Eisenbahnunglück bei Olean im Staate Newyork.** In der Nähe der genannten Station trennte sich am 9. d. M. Abends eine Anzahl Wagen eines hauptsächlich aus Petroleumwagen bestehenden Eisenbahnzuges von dem vorderen Teil des Zuges und lief auf diesen auf. Bei dem Zusammenstoß geriet der Zug in Brand. Eine dichte Menschenmenge umstand die Unfallstelle, als mehrere Explosionen erfolgten. Die Flammen ergriffen die Umstehenden, von denen eine große Anzahl verbrannte. Die Zahl der Umgekommenen ist noch unbekannt, da die Leichen vieler Getöteter vollständig verbrannt sind. Es wird berichtet, daß 22 Personen tot aus den Trümmern hervorgezogen seien. Nach weiteren Nachrichten kann sich die Zahl der Toten in Olean auf 30 bis 40 belaufen. Der Ort hat 10 000 Einwohner. Es wird ein Namensaufruf der Lebenden vorgenommen, um die Vermißten festzustellen. Da das Hospital und die Zahl der Ärzte im Orte unzureichend sind, wurden andere Städte um Hilfe ersucht.

— **Die Ursachen des schweren Eisenbahnunglücks bei Westfield (Newjersey)**, das sich, wie in Nr 9 S. 128 d. Ztg. gemeldet ist, am 27. Januar d. J. im Newyorker Vorortverkehr zugetragen hat, liegt nach dem Urteilsspruch der Coroner's jury darin, daß der Lokomotivführer die Haltsignale nicht beachtet hat. Doch lägen, wie der Urteilsspruch erklärt, für seine Handlungsweise gewisse mildernden Umstände vor. Die Lokomotive

habe Dampf ausgelassen und dadurch das Erkennen der Signale erschwert (!), der Schnellzug habe für gewöhnlich (!) freie Fahrt an der Stelle gehabt, wo bei jener Gelegenheit der vorhergehende Zug wegen eines erhitzten Maschinenteils gehalten habe. Der Bericht gibt eine Beschreibung der Signale und erklärt, daß das angewandte System, das elektrisch-pneumatische Blocksystem, bekanntlich (?) das denkbar beste sei. Die Central Railroad Company von Newjersey und die anderen Hauptbahnen hätten wahrscheinlich die Grenze des Möglichen in der Vervollkommnung der angewendeten gewöhnlichen Signale erreicht, doch wäre es ihnen noch nicht gelungen, menschliche Irrungen in kritischen Augenblicken unmöglich zu machen. Der Bericht fordert eine staatliche Eisenbahnkommission, deren Aufgabe es wäre, zu bestimmen, ob man nicht alle Öfen in den Wagen verbieten und alle Personenwagen mit Dampf aus der Lokomotive heizen sollte, ob die Kopflaternen der Lokomotiven nicht elektrische Beleuchtung oder doch eine sicherere Beleuchtung als Öllampen erhalten müßten, ob es nicht ratsam wäre, auf der Lokomotive einen zweiten Beamten mitzunehmen, dessen einzige Aufgabe das Beobachten der Signale wäre, ob nicht überhaupt schärfere Bestimmungen nach dieser Richtung hin am Platze wären, ob die Eisenbahnen nicht eine der Sicherheitsvorrichtungen anzunehmen hätten, welche tatsächlich den Dampf absperren, die Bremsen in Tätigkeit setzen und den Zug zum Stehen bringen, wenn die Strecke geblockt ist.

— **Verwendung von Nickelstahlschienen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Nach einer Mitteilung der „Railr. Gaz." hat die Carnegie Steel Company Aufträge für 9000 t Nickelstahlschienen erhalten, von denen auf die Pennsylvaniabahnen 8000 t und auf die Baltimore und Ohiobahn 1000 t fallen. Die Schienen werden aus dem gewöhnlichen Bessemer Stahl mit einer Hinzufügung von 3,5 % Nickelstahl angefertigt. Die Kosten der neuen Schienen werden auf das zweifache der gewöhnlichen Schienen geschätzt, doch nimmt man an, daß sie drei- bis viermal so lange halten werden. Augenblicklich will man sie nur bei scharfen Krümmungen verwenden. Schon vor fünf Jahren legte die Pennsylvania-Bahngesellschaft 50 t Nickelstahlschienen in einer scharfen Krümmung bei New-Salisbury und im Juni 1899 bestellte dieselbe Gesellschaft bei der Carnegie Company 300 t Nickelstahlschienen, die bei der scharfen Steigung und Krümmung oberhalb von Altoona zur Verwendung kamen. Die neuerliche Bestellung ist das Ergebnis der damit gemachten Erfahrungen, die also mindestens keine entmutigenden gewesen sein können. Ein großer Teil der von der Carnegie Company angefertigten ersten Nickelstahlschienen wurde von den Fabrikanten ausgeschlossen, aber die Schwierigkeiten in der Anfertigung scheinen jetzt, vielleicht durch die niedrigere Temperatur, bei welcher die Schienen fertig gemacht werden, überwunden zu sein. Während der früheren Versuche mit diesen Schienen wurde oftmals behauptet, daß die Adhäsion der Triebräder dabei wesentlich vermindert werde, doch ist dies nie bewiesen worden. Die rauhe Oberfläche der Nickelstahlschienen wird zwar bald stark geglättet, doch wird der Reibungskoeffizient dabei wohl kaum bedeutend verringert, zumal bei dem Gebrauche von Sand. Die Reibung beim Rollen des Zuges muß theoretisch im umgekehrten Verhältnis zu der Härte der Schienen stehen. Alsdann werden die Nickelstahlschienen dazu beitragen, den Zugwiderstand zu verringern, und so einen etwaigen Verlust an Zugadhäsion ausgleichen.

— **Verbesserung des Hochbahnbetriebes in Newyork.** Der „Railroad Gazette" entnehmen wir folgendes: Anfang Januar d. J. haben die Eisenbahnkommissare des Staates Newyork eine Vorschrift für die Verbesserung des Betriebes auf den Hochbahnen der Stadt Newyork erlassen. Danach sollen alle Züge, die bis dahin nur während der Hauptverkehrszeiten liefen, von früh Morgens bis Mitternacht im Dienst bleiben. Die Kommissare bestimmen ferner, daß in den Monaten Januar, Februar, März je 100 Wagen von bestimmter Platzzahl neu eingestellt werden sollen. Schließlich soll die Gesellschaft sofort den Bau eines dritten Gleises in bestimmten Straßenzügen in die Wege leiten. Der Zweck dieser Verfügungen ist klar. Daß sie nicht darauf ausgeht, sich mit der Gesellschaft in Widerspruch zu setzen, liegt für den Kenner der Verhältnisse auf der Hand. So könnte auch die Forderung, drei Monate lang je 100 Wagen neu einzustellen, nur durch ein Wunder erfüllt werden, wenn es nicht Tatsache wäre, daß die Wagen schon lange bestellt sind und daß die Gesellschaft sie jetzt nur abnimmt. Die Erweiterung der an einzelnen Stellen vorhandenen kurzen Ausweichen zum fortlaufenden dritten Gleise für Sonderbetrieb ist ebenfalls nur etwas, was die Gesellschaft seit langem wünschte. Der Sinn der darauf gerichteten Verfügung wird aber erst recht klar, wenn man bedenkt, daß die Konzession der Manhattanbahn nicht das Recht gibt, ein drittes Gleis anzulegen. Darin liegt die Schwierigkeit für die Gesellschaft. Es fehlt ihr nicht am guten Willen, das Gleis zu legen und die daraus sich ergebenden Entschädigungen an die angrenzenden Grundbesitzer zu zahlen, aber sie wünscht nicht, wie es ja in solchen Fällen immer versucht wird — man denke für Berlin nur an die Charlottenburger Vorgänge —, sich zum Opfer einer Ausbeutung zu machen, die ihren Grund wieder in dem Bestreben der Anwohner hat, Gewinne herauszuschlagen. Die Anordnung der Kommissare will offenbar die Manhattan-Gesellschaft diesen Anliegern gegenüber stärken, wenn sie eine Erweiterung ihrer Konzession nachsuchen oder in anderer Weise eine Vermehrung der dreigleisigen Strecken erreichen will. Jeder Sachverständige in Newyork weiß, daß das dritte Gleis für den Betrieb in der Stadt und für die volle Ausnutzung der der Manhattan-Eisenbahn verliehenen Gerechtsame eine Notwendigkeit ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 16. März 1903 werden die Personenhaltepunkte Moordorf, Roggenstede, Fulkum und Geeste sowie der zwischen Esens und Fulkum gelegene neu errichtete Haltepunkt für den Güterverkehr Holtgast des Direktionsbezirks Münster für den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für Tiersendungen in Käfigen, Kisten, Körben und dergleichen bei Aufgabe als Stückgut eröffnet. Von der Beförderung von und nach diesen Haltestellen bleiben Fahrzeuge und Sprengstoffe ausgeschlossen. Sendungen nach den Haltestellen dürfen nur frankiert, von denselben nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden. Die Haltestellen werden vom 16. März an in den Gruppentarif IV, die Gruppenwechseltarife mit der Gruppe IV und in den Oldenburg-Nordwestdeutschen Gütertarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Münster, den 10. März 1903. (644)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).

Auf den Linien der französischen Eisenbahnen ist am 1. d. M. ein neuer Spezialtarif Nr 328 für die Ausfuhr von leeren Fahrzeugen mit oder ohne mechanischen Antrieb (ausschließlich Eisenbahn- und Straßenbahnfahrzeuge und Möbelwagen) aus Frankreich als Eilgut und Frachtgut in Kraft getreten, der gegenüber den bisherigen Sätzen Frachtermäßigungen herbeiführt. Die französische Nordbahn hat daher ihre Dienststellen angewiesen, zur Erlangung der billigsten Frachtberechnung bis auf Weiteres die im dem Spezialtarife aufgeführten Fahrzeuge in gebrochenem Verkehre auf die französisch-belgischen Grenzstationen abzufertigen. In der Abfertigung von Fahrzeugen nach Stationen der französischen Nordbahn tritt keine Änderung ein.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 7. März 1903. (645)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. treten zu den vom 1. März 1893 ab gültigen Tarifheften 2 und 3 des sächsisch-ungarischen Eisenbahn-Verbandes die Nachträge XI in Kraft. Sie enthalten neue Frachtsätze für die Beförderung von Getreide usw. im Verkehr mit den Stationen Markersdorf-Taura der sächsischen Staatseisenbahnen, Priglevicza-Szt.-Iván der ungarischen Staatseisenbahnen und einer Anzahl Stationen der Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien). Abdrücke von diesen Nachträgen können von den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, den 14. März 1903. (646)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Bleihüttenbetrieb treten am 15. März d. J. die nachstehenden Ausnahmesätze in Kraft:

von Gustavsburg nach Braubach . . . . 0,25 ℳ
von Gustavsburg nach Call . 0,42 „
von Gustavsburg nach Mechernich . . . . 0,41 „
für 100 kg.

Die Ausnahmesätze finden auf Sendungen, welche vom Wasserwege herkommen, keine Anwendung.

Essen, den 9. März 1903. (647)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Berlin - Stettin - mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird die Station Alt=Neu=Döbern in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 11. März 1903. (648)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tirol-Vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April 1903 wird die Station Rechtenstein der württ. Staatseisenbahnen mit den um 0,01 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätzen der Station Ulm in den Ausnahmetarif Nr 10 (Zement) des Heftes 1 einbezogen.

Karlsruhe, den 9. März 1903. (649)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Württembergisch - bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. März l. J. wird der Ausnahmetarif 7a für Schwefelkiesabbrände wie folgt ergänzt:

Von Kelheim nach Mergelstetten 0,30 ℳ für 100 kg.

München, den 11. März 1903. (650)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Anhang zum Gütertarif für den Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehr. Gruppe II/III.

(Vereinfachte Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgüter.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die in den Gruppentarifen der Gruppen II und III für eine Anzahl Verkehrsverbindungen bestehende vereinfachte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern auf Eisenbahngüterkarte auf den Verkehr zwischen den Stationen

a) Berlin Schlesischer Bahnhof einerseits und Breslau Märkisch - Freiburger Bahnhof, sowie Liegnitz anderseits;
b) Berlin Görlitzer Bahnhof einerseits und Görlitz anderseits

ausgedehnt. Es gelten hierfür die in den vorbezeichneten Gruppenverkehren bestehenden bezüglichen Bestimmungen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Breslau, den 11. März 1903. (651)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Verband.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. wird die Station Neu=Isenburg der Königlichen Eisenbahndirektion Mainz in den deutsch - italienischen Klassentarif, die Station Cochem der Kgl. Eisenbahndirektion St. Johann=Saarbrücken in den Ausnahmetarif Nr 23 für Schwefel und die Station Remilly der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Ausnahmetarif für metallurgische Produkte nach Italien einbezogen.

Die Eilstückgutsätze der Station Isenburg werden mit Wirkung vom gleichen Tage aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 7. März 1903. (652)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Teil IV, Heft Nr 2 vom 1. Februar 1900.

(Holz- und Rinden-Ausnahmetarif mit Ungarn.)

Ab 1. Mai 1903 werden die Frachtsätze für Holz (Abschnitt A, Abteilung II) für die Station Bockenheim der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. um 0,02 ℳ für 100 kg erhöht.

München, den 10. März 1903. (653)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

In das Heft 3b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs (Belgien-Reichsbahn) vom 1. Januar 1895 wird mit Geltung vom 15. März d. J. ein Ausnahmetarif 15 für die Beförderung von gebranntem Dolomit in Ladungen von 10000 und 50000 kg von den Stationen Flawinne und Merlemont nach Diedenhofen, Düdelingen Werk, Gandringen, Hayingen und Hostenbach aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die genannten Abfertigungsstellen.

Straßburg, den 6. März 1903. (654)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ostdeutscher Güterverkehr I/II.

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. treten für Station Schlawe des Direktionsbezirks Danzig als Empfangsstation ermäßigte Ausnahmesätze für Eisen und Stahl etc. von einzelnen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Auskunftsstellen.

Bromberg, den 9. März 1903. (655)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - linksrheinischer Güterverkehr.

(Gruppen IV/VIII.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird folgende Vorschrift als besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung in den Tarif aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden.“

Cöln, den 6. März 1903. (656)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife IV/V, IV/VI und IV/VII und Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird folgender Ausnahmetarif eingeführt.

Ausnahmetarif
für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Garßen-Bergen.

1. Der Ausnahmetarif gilt für

a) Düngemittel, wie unter Ziffer 1 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) sowie in den Ausnahmetarifen 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif), 4a (Staubkalk — Kalkasche — zum Düngen), 4b (Mergel zum Düngen) und 4c (Rübenerde zum Düngen) genannt,
b) Erde, Kies, Grand und Sand des Rohstofftarifs,
c) Kartoffeln des Rohstofftarifs,
d) Holz usw., wie unter Ziffer 1 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) und unter Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) genannt,
e) Wegebaustoffe, wie im Ausnahmetarif 5 genannt,
f) Steinkohlen und Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt,

wenn die Güter mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Kleinbahn Garßen-Bergen oder in umgekehrter Richtung versandt werden und wenn der Frachtberechnung ein Gewicht von mindestens 10000 kg zugrunde gelegt wird.

2. Für die Beförderung der unter 1 genannten Güter nach oder von der Staatsbahn-Übergangsstation Garßen werden die um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze dieser Station berechnet, Ausnahmefrachtsätze jedoch nur bei Erfüllung der für den betreffenden Ausnahmetarif geltenden Bedingungen.

3. Die Beförderung auf der Kleinbahn erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Binnentarifs dieser Bahn.

Hannover, den 9. März 1903. (657
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in dem Ausnahmetarif 5a für Steine und in dem Ausnahmetarif 10 für Getreide für die Station Posen=Gerberdamm des Direktionsbezirks Posen anstatt der bisherigen Sätze für Posen zuzüglich der Überfuhrgebühr ziffermäßige Gesamtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Breslau, den 9. März 1903. (658)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai werden die besonderen Bestimmungen zu C Seite 6 bis 7 des Tarifs, betreffend Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblut-Mutterpferde einschließlich der Anmerkung aufgehoben. An ihre Stelle treten vom gleichen Zeitpunkte ab anderweite, in den Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, aufgenommene Bestimmungen, die mit einer Frachterhöhung verbunden sind.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 8. März 1903. (659)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Braunkohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die an der Strecke Goch - Boxtel der Nordbrabant - deutschen Bahn neu zu eröffnende Haltestelle Eerde mit den Frachtsätzen von Boxtel in den Ausnahmetarif vom 1. April 1897 — Abteilung A — aufgenommen.

Cöln, den 6. März 1903. (660)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 15. März 1903 erscheint zum Tarif vom 1. November 1901 der Nachtrag IV,

welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Crombach, Flandersbach, Hofermühle, Lohmar und Saßmannshausen des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Voerde des Direktionsbezirks Essen und Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl von den Stationen Barmen-Loh und Meiderich enthält.

Die Entfernungen der Stationen Crombach, Flandersbach und Hofermühle gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Die in den Nachtrag aufgenommenen Änderungen der zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Soweit durch die außerdem in dem Nachtrage enthaltenen Entfernungsberichtigungen Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Mai 1903 ab.

Abdrücke sind bei den Güterabfertigungsstellen zum Preise von 10 ₰ zu haben.

Essen, den 8. März 1903. (661)

Königliche Eisenbahndirektion.

Betrifft Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 t.

Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der nur noch in geringer Zahl vorhandenen Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ab die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitt B 2 — zu A I §§ 7—9 — in den Gruppen- und Wechseltarifen der preußisch-hessischen Staatsbahnen, im Binnentarif der Militärbahn, im Militärbahn-Staatsbahntarif, in den Wechseltarifen der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung" bis „überweisen" gestrichen.

Berlin, den 7. März 1903. (662)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai 1903 treten die folgenden Ausnahmetarife und Einzelfrachtsätze für Holz im nachstehend angegebenen Umfange außer Kraft:

1. Teil IV, Heft Nr 1 vom 1. Oktober 1898 nebst Nachträgen und den verfügungsweise hierzu eingeführten Frachtsätzen. Dieses Tarifheft wird vollständig aufgehoben;
2. Teil IV, Heft Nr 2 vom 1. Februar 1900. Aufgehoben werden die Ausnahmefrachtsätze für Holz der Abteilung I vollständig, ferner die Sätze der Abteilung II für die Artikel Stamm- und Stangenholz.
   Für die Artikel Faßholz, Schnittholz, chemisch präparierte Hölzer, Radfelgen usw., wie unter Ziffer 2—5 des Warenverzeichnisses der Abt. II genannt, ferner für Borke (Rinde) bleibt dieses Tarifheft unverändert in Kraft;
3. Ausnahmetarif Nr 55 in den Klassentarifen Teil II, Heft Nr 7, 8 und 9 vom 1. Februar 1898 nebst Nachträgen hinsichtlich der Artikel Stamm- und Stangenholz (Ziffer 1 des Artikelverzeichnisses);
4. die im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Hopfenstangen ab einzelnen österreichischen Stationen nach den Stationen Bischweiler, Hagenau und Sesenheim der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Soweit Ersatztarife eingeführt werden, folgt weitere Bekanntmachung.

München, den 10. März 1903. (663)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Klassentarif Teil II, Heft Nr 1.)

Ab 24. März 1903 gelangen ab der Station Mannheim Industriehafen der Großh. bad. Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze für die Beförderung von Ammoniak, schwefelsaures, Guano, Knochenmehl und Superphosphat zur Verwendung als Düngemittel nach einer Anzahl tiroler Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. österr. Südbahngesellschaft zur Einführung. Die Frachtsätze gelten bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief; über die Höhe derselben und die Anwendungsbedingungen erteilt die genannte Versandstation nähere Auskunft.

Für die nach diesen Sätzen beförderten Sendungen werden keine weiteren Frachtrückvergütungen gewährt.

München, den 11. März 1903. (664)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI, rechtsrheinisch-hessischer und linksrheinisch-hessischer Gruppenwechselverkehr, sowie rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Im Übergangsverkehr mit der Höchst-Königsteiner Kleinbahn kommen mit Wirkung vom 15. d. M. bei Beförderung von:

a) Brennstoffen, wie in den Ausnahmetarifen 2 und 6a genannt,
b) Düngemittel, wie im Ausnahmetarif 2—4c genannt,
c) Erden, Kies, Grand und Sand, wie im Ausnahmetarif 2 genannt,
d) Holz des Spez.-Tar. II und III,
e) Kartoffeln, wie im Ausnahmetarif 2 genannt,
f) Rüben, wie im Ausnahmetarif 2 genannt,
g) Steinen des Spezialtarifs III,
h) Steinkohlen und Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt,
i) Wegebaustoffen, wie im Ausnahmetarif 5 genannt,

in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die um 2 ₰ für 100 kg ermäßigten Frachtsätze der Staatsbahnstation Höchst a/M. zur Anwendung, jedoch unter Beachtung der Tarifbedingungen, die für die einzelnen der vorgenannten Artikel bei ihrer Beförderung zu Ausnahmefrachtsätzen bestehen. Näheres ist bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 8. März 1903. (665)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.

Einführung von Frachtsätzen für die Beförderung von Magnesit etc. von Wartberg-Mürzthal nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von Magnesit (Bitterspath) roh, auch gebrannt oder gemahlen, sowie von Magnesitröhren, Magnesitziegel und Magnesitsteinen bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für den einzelnen Eisenbahnwagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach	bei Beförderung von: Magnesit (Bitterspath) roh, auch gebrannt oder gemahlen	Magnesitröhren	Magnesitziegel und Magnesitsteinen
		Francs Gold für 1000 kg		
Wartberg-Mürzthal, Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft	Audun-le-Roman loco	31,75	31,75	30,85
	Batilly loco	31,30	31,30	30,40
	Belfort loco und trans.	26,90	27,00	26,10
	Carignan transit	34,50	34,50	33,60
	Dieulouard	31,90	31,90	31,00
	Givet	37,00	37,05	36,15
	Hirson transit	36,80	36,80	35,90
	Homécourt-Joeuf	32,40	32,40	31,50
	Laon transit	36,45	36,45	35,55
	Mohon	35,60	35,60	34,70
	Paris (La Villette-Douane und Reuilly)	36,90	36,90	36,00
	Saint Dizier	33,10	33,20	32,30
	Villerupt-Micheville	34,10	34,10	33,20

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarifteile I, Abteil. A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarifteile I, Abteil. B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Hierdurch werden die korrespondierenden Frachtsätze für Wartberg-Mürzthal der Gruppen 42, 42d und 48a des Tarifteiles II, Heft 1 vom 1. April 1902 aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 7. März 1903. (666)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898 (Getreideverkehr Österreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 gelangt der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen zum Haupttarif und zu den Nachträgen I—IV.

München, den 9. März 1903. (666a)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge Erhöhung der Hafengebühren für die Handelskammer zu Dover erhöhen sich die Preise der Fahrkarten für den Verkehr zwischen London einerseits und schweizerischen Stationen (einschließlich Basel S. B. B.) anderseits vom 1. Juni 1903 bei einfacher Fahrt um 0,625 Fr. und bei Hin- und Rückfahrt um 1,25 Fr.

Straßburg, den 4. März 1903. (667)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreich-deutsch-englischer Personen- und Gepäckverkehr über Hoek van Holland-Harwich und Vlissingen-Queenboro.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft, wodurch der bisherige vom 1. Januar 1897 ab gültige für den österreichisch-ungarisch-deutsch-englischen Eisenbahnverband aufgehoben wird. Die neuen Tarifsätze erleiden gegen die bisherigen unbedeutende Verteuerungen. Die Tarifsätze für den Verkehr zwischen Budapest-, Aachen- und Düren-London werden wegen zu geringer Nachfrage nach Personen- und Gepäckabfertigung aufgehoben.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage unser Verkehrsbureau.

Cöln, den 9. März 1903. (668)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten
Verbandsverwaltungen.

4. Generalversammlungen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 37. (außerordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Freitag, den 24. April 1903, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ung. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Beschlußfassung über ein von dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium mit dem Verwaltungsrate der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn vereinbartes Übereinkommen, betreffend die Konvertierung sämtlicher fünfprozentigen Prioritätsanlehen und Aufnahme neuer Prioritätsanlehen behufs Bedeckung der notwendigen Investitionen auf den gesellschaftlichen Linien.
2. Beschlußfassung wegen Ermächtigung des Verwaltungsrates zur Durchführung dieser Konvertierung und Aufnahme neuer Prioritätsanlehen im Sinne dieses Übereinkommens und zur Vornahme der notwendigen Änderung der gesellschaftlichen Statuten.

Jene Herren Aktionäre, welche sich an dieser Generalversammlung zu beteiligen beabsichtigen, wollen im Sinne des § 37 der Statuten die Aktien samt den nicht fälligen Coupons bis längstens Donnerstag, den 26. März 1903, Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude der k. k. priv. österr. Nordwestbahn) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponieren und unter Einem die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponierten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sofort zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien Lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittels Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponierten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 11. März 1903. (669)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird nicht honoriert.)

5. Verdingungen.

Die Lieferung von 920 000 kg Portlandzement in Säcken soll vergeben werden. Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 26. März 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind vom Vorstand unseres Zentralbureaus Bahnhofstraße 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in bar, nicht in Briefmarken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Erfurt, den 9. März 1903. (670)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 64 000 kg Leinöl, 24 000 kg franz. Terpentinöl und 3800 kg gewöhnl. Terpentinöl für die Eisenbahndirektionsbezirke **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster** und von 1600 St. Waschschwämmen, 300 kg natürl. und 400 St. gepr. Bimstein, 500 kg Wachs, 3700 l Petroleumspiritus, 4300 kg Kolophonium, 300 kg Schellack, 300 kg blausaurem Kali, 100 kg Borax, 500 kg Leim, 320 kg Salmiak und 600 kg Salzsäure für den Bezirk **Hannover**.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 24. März 1903, Vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 22. April 1903.

Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 50 ₰ vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — **(nicht in Briefmarken)** — einzusenden.

Hannover, den 6. März 1903. (671)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 440 000 kg Holzkohlen in 6 Losen für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. März 1903, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. April 1903.

Berlin, den 8. März 1903. (672)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 26 200 Stück Anstreichpinseln in 8 Losen und 3980 Stück verschiedenen Pinseln in 10 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i/Pr., Bromberg, Halle a/S. und Magdeburg.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 2. April 1903, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, Proben an die Werkstätteninspektion Berlin 2 (Ostbahn) bis 30. März 1903 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,80 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. April 1903.

Berlin, den 6. März 1903. (673)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding

über Herstellung, Lieferung und Aufstellung eines flußeisernen Überbaues für die Erweiterung der Straßenbrücke in Km. 4,266 der Bahnlinie Cassel-Frankfurt a/M.: rd 24 t Flußeisen, rd 2,5 t Gußeisen und rd 0,4 t Gußstahl.

Die Verdingungsunterlagen sind in unseren Diensträumen während der Zeit von 10.00 Vormittags bis 1.00 Nachmittags einzusehen, können auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ für die Zeichnungen und 1 ℳ für die Bedingungen von uns bezogen werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind verschlossen bis zum Verdingstermine am Sonnabend, den 28. März d. J., Mittags 12.00, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Cassel, den 10. März 1903. (674)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. März Vorm. gemeldet.

Nr 8 Berlin, am 14. März 1903. Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	—	1	Korb	Holzmodelle —	14,5	1	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
2	A H	9	1	Bund	2 Ofenroster —	5	2	Hattingen	K. E.-D. Essen	
3	A K	931/5	5	eis. Fässer	feuergefährlich —	1350	3	Speldorf	„	
4	A K	1405	1	Korbfl.	Glyzerin —	58	4	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
5	A L	8918	1	Kiste	leere Kakesdosen —	10,5	5	Hamburg H.	„	
6	A M weiß	—	5	Stück	Pflugschare —	14	6	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
7	B	2	1	Koffer	Effekten —	54,5	7	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
8	B J N	12660, 8898	2	Kisten	? —	17	8	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
9	B T F	1900	1	Kiste	Kopiertinte —	40	9	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
10	B W	95	1	„	Malzkaffee —	33	10	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
11	B W	—	1	„	einger. Bild*) —	43	11	Leipzig M.	K. E.-D. Halle	*)KöniginLuise
12	C H	6055	1	Ballen	Oberleder —	30	12	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
13	C I	100	1	Reisekorb	Kleider —	19	13	Tennstedt	K. E.-D. Erfurt	
14	C P	469	1	Kiste	leer —	17	14	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
15	C T P	2104	1	Korb	Eisenw. —	53,5	15	Schleiz	Sächsische Stsb.	
16	D B	152	1	Kiste	leer —	50	16	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
17	D R N J G	1	1	—	Druckpumpe —	59	17	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
18	D T	533	1	Kiste	leere Zigarrenkisten	22	18	„	„	
19	E weiß	—	1	—	Pflugschar —	1,5	19	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
20	E D S	2133/35	2	Stangen	Rundeisen —	145	20	Herne	K. E.-D. Essen	Streckenfund.
21	E M	485	1	Kiste	Kautabak —	96	21	Metz	Reichsbahn	
22	E M	2	1	Faß	leer —	35	22	Cöln=Bonntor	K. E.-D. Cöln	
23	F & C	5958	1	Kiste	Papierspitzen —	31	23	Crefeld	„	
24	F K	2687	1	Korb	Likör —	48	24	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	
25	F W	—	1	Pack	alte Kartoffelsäcke —	6	25	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
26	G	1	1	—	Maschinenteil —	26	26	Lichtenberg=Fr.	K. E.-D. Berlin	
27	G A M	2	1	Faß	leer —	98	27	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
28	G B	9478	1	Kiste	gefüllt —	47	28	Falkenberg i. M.	K. E.-D. Halle	
29	G B	607	1	Ballen	7 Rollen Bettuchleinen	158	29	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
30	G G	1816	1	Kiste	Aprikosen —	25	30	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
31	G H	21524	1	„	gefüllt —	45	31	Mannheim	Badische Stsb.	
32	G H	1351	1	Ballen	Tuch —	33	32	Münster(Hannov.)	K. E.-D. Hannover	
33	G J	1945	2	Bund	12 Kohlenschaufeln —	37	33	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit Stielen.
34	G K C N	—	1	„	6 Sterngabeln —	20	34	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
35	G W	24	1	Harraß	gefüllt —	240	35	Bruchsal	Badische Stsb.	bsch. Hamburg
36	H E	1544	1	—	eis. Fensterriegel —	3,5	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	teilw. i. Leinw.
37	H G	—	1	Kiste	Teigwaren —	17	37	Bendorf Rh.	K. E.-D. Cöln	
38	H M C	493	1	„	Harz —	65	38	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
39	H S	62397	1	„	Makkaroni —	18	39	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
40	H S	1430	1	Sack	Feldsamen —	70	40	Westerstede	Oldenburgische Stsb.	
41	H W	—	2	Block	Zink —	23	41	Höhr=Grenzhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
42	H W	189	1	Kiste	Tabak —	103	42	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
43	J A J	2486	1	—	Zinkblechbüchse, leer	5	43	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
44	J G	2316	1	Ballen	Gewebe —	38	44	Posen	K. E.-D. Posen	
45	J H	2	1	Faß	gefüllt ? —	135	45	Kalk=Nord	K. E.-D. Cöln	
46	J M	2725	1	Stab	Vierkantstahl —	21	46	Darmstadt	Direktion Mainz	
47	J K G	715	1	Kiste	Bilder u. Gardinen —	28	47	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
48	J L	20	1	Ölfaß	leer —	32	48	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
49	J P	30/31	2	—	Privatketten —	—	49	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
50	J R	981a	1	Ballen	rohe Wolle —	16	50	Essen H.	K. E.-D. Essen	
51	J W S R S	47502	1	Kiste	Hülsen —	74	51	Kettwig	„	
52	K	6	1	Sack	Kleidungsstücke —	18	52	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
53	K	171	1	Korb	eis. Knöpfe —	13	53	Essen H.	K. E.-D. Essen	
54	K L	7935/9	5	Fässer	leer —	345	54	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
55	L B oder L R	124	1	Faß	ansch. eingem. Gemüse	27	55	Duisburg	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
56	L D C	1248	1	Kiste	gefüllt —	68	56	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
57	L E	3640	1	„	Wäsche u. Schlipse	32	57	Malchow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
58	L G	9320	1	Faß	Wein —	47	58	Styrum	K. E.-D. Essen	
59	L G	4645	1	Verschl.	Papier —	122	59	Essen H.	„	
60	L R	—	1	Blechkanne	gefüllt ? —	60	60	Moers	K. E.-D. Cöln	
61	L S	5832	1	Faß	leer —	5	61	Schwiebus	K. E.-D. Posen	
62	L W	100	2	Kisten	Standuhr, 2 Gewichte	106	62	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
63	M	4	1	Koffer	Muster, Bettvorleger	35	63	Berlin Fr.	„	Gepäck.
64	M	—	1	Sack	l. Säcke —	30	64	Roisdorf	K. E.-D. Cöln	
65	M B	198	1	—	Petroleumfaß, leer —	16	65	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
66	M B	6489	1	Sack	Schwefel —	10,5	66	Leinefelde	K. E.-D. Hannover	
67	MF	2342	1	Kiste	Maschinentl. —	86	67	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
68	N A	11	1	„	Kolonialw. —	48	68	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	Frau Heinr. Kahl.
69	NB	612	1	Verschlag	leer —	20	69	Altona	K. E.-D. Altona	
70	N T	2873	1	Kiste	leer —	37	70	Cöln Bonnt.	K. E.-D. Cöln	
71	O P C	132	1	—	Schraubstock —	19	71	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	f. Fortbildungssch.
72	P u. C	1584	1	Korbblechfl.	gefüllt —	58	72	Döbeln	Sächsische Stsb.	
73	P W G	18306	1	Kiste	l. Biskuitdosen —	10	73	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bez.: Dt.-Eylau 21./II.
74	R	30	1	—	hölz. Regal —	7	74	Spandau	K. E.-D. Berlin	
75	R B	6920	1	Kiste	Seife —	64	75	Schwiebus	K. E.-D. Posen	
76	R B W	43	1	eis. Faß	leer —	53	76	Duisburg	K. E.-D. Essen	
77	R N	190	2	Stück	Eisen —	30	77	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
78	S	74	1	Käfig	12 leb. Hühner —	—	78	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
79	S — weiß	—	9	Stück	Eisenrohre —	153	79	Bütow	K. E.-D. Danzig	
80	S B & C	47782	1	Kiste	gußeiserne Röhren —	122	80	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
81	S C	1775	1	„	Zollgut —	36	81	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
82	S & C	11657	1	„	gefüllt —	21	82	Loxstedt	K. E.-D. Hannover	
83	S H	3902	1	„	Garn auf Spulen —	67	83	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
84	S S	—	1	Korbfl.	leer —	14	84	Düsseldorf=Der.	„	
85	St C	6069	1	Faß	ansch. Schweizerkäse	112	85	Glogau	K. E.-D. Posen	
86	T W	137, 110	2	Ballen	Bettfedern —	323	86	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
87	N	201	1	Stab	Rundstahl —	57	87	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
88	V	1303	1	Kiste	Käse —	43,5	88	Untereschbach	„	
89	W	10252	1	Ballen	roher Kaffee —	44	89	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
90	W B	14	1	„	leer —	?	90	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
91	W E	1890	1	Sack	Pfeffer —	56	91	Peine	K. E.-D. Hannover	
92	W F	1283	1	Kiste	bw. Kleiderstoffe —	32	92	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
93	W H	40	1	Faß	ansch. Petroleum —	179	93	Glogau	K. E.-D. Posen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
94	Berlin H. u. L.	Guta	2	Kisten	Verpack.-Mater. —	37	94	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
95	Akt.-Bierbrauerei (Braunschweig)	3	1	Flasche	Kohlensäure —	78	95	Königslutter	K. E.-D. Magdeburg	
96	Fritz Decker	20318	1	Zylinder	leer —	38,3	96	Brohl	K. E.-D. Cöln	
97	J. S. Franke	—	1	Pack	25 l. Säcke —	21	97	Posen	K. E.-D. Posen	
98	(Franz) — ?	—	1	Schließkorb	ansch. Kleider —	45	98	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	Hauptmagazin	—	1	Faß	Fensterkitt —	125	99	Hagen=Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
100	Heiseke, Handelsm.	—	1	Sack	alte Kleider, Lumpen	12	100	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
101	Akt. Gesellsch. f. Kohlens.-Ind. (Berlin)	20154	1	Zylinder	leer —	38	101	Niedermendig	St. Johann=Saarbr.	
102	Naumann	—	3	—	gußeis. Fußbänke —	5	102	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
103	Portl.-Zementwerk	—	2	Säcke	gebr. Säcke —	9	103	Mannheim	Badische Stsb.	
104	Wotan	2677	1	—	Fahrrad —	20	104	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
105	Würzburger Hofbräu	11315	1	Faß	leer —	32	105	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
106	—	VI	1	Pack	7 alte l. Körbe —	19	106	Mainz	Direktion Mainz	
107	—	—	1	Stab	Reifeisen —	42	107	Langenlonsheim	„	Streckenfund.
108	70 u. 20	—	2	Stäbe	Reifeisen —	42 u. 48	108	Langenlonsheim	„	Streckenfund.
109	—	71	1	Sack	l. Säcke —	6	109	Porz=Urbach	K. E.-D. Cöln	
110	—	566	1	—	eis. Benzinfaß, leer —	59	110	Recklingh.=Bruch	K. E.-D. Essen	
111	—	805	1	—	Zylinder, leer —	32	111	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
112	—	51378	1	—	½ Achsschenkel —	13	112	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
113	roter Strich	—	1	—	Bretterwand m. eis. Haken	60	113	Winsen a/Luhe	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
114	—	—	1	Sack	2 eis. Achsbuchsen —	29	114	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
115	—	—	1	Kiste	Bettzeug etc. —	44	115	Erdorf=Bitburg	St. Johann=Saarbr.	
116	—	—	1	Verschlag	Bild (Stickerei) unter Glas	—	116	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
117	—	—	1	—	verz. Blechflasche —	6	117	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
118	—	—	1	Rolle	Blei —	25	118	Löwenberg i. d. M.	„	
119	—	—	1	—	hölz. Bohle —	22,5	119	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bez.: Magdeburg 10/2.
120	—	—	5	Stück	hölz. Bohlen —	138	120	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	bez.: Hamburg B. 4/3.
121	—	—	50	„	Bretter, 3 m lang —	—	121	Wutha	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund.
122	—	—	1	—	Cementfaß*), leer —	10	122	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	*) ohne Deckel.
123	—	—	1	—	silb. Damenuhr —	—	123	Soest	K. E.-D. Cassel	Nr 26707.
124	—	—	1	Pack	19 eis. Eggenspitzen	11	124	Wiedenbrück	K. E.-D. Münster	
125	—	—	1	Stück	Eisen, walzenförmig —	116	125	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	0,83 m.
126	—	—	1	—	Eisenrohr —	20	126	Dinslaken	K. E.-D. Essen	5,5 m lg.
127	—	—	8	—	Eisenrohre —	48	127	Mocker i/Wpr.	K. E.-D. Bromberg	
128	—	—	1	Bund	3 Eisenstangen —	4	128	Dalheim	K. E.-D. Cöln	m. Öse.
129	—	—	1	—	Feldbahngleis —	91	129	Vechelde	K. E.-D. Hannover	m. 5 Schw.
130	—	—	1	Bund	Flanschen —	34,5	130	Essen N.	K. E.-D. Essen	
131	—	—	1	„	9 eis. Flanschen —	36	131	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
132	—	—	1	Pack	Gardinenstangen —	27	132	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
133	—	—	1	Bund	eis. Gardinenstg. —	20	133	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
134	—	—	2	—	Gashahnschlüssel —	9	134	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
135	—	—	1	Pack i. L.	eis. Gelenke, kettenartig	17	135	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
136	—	—	2	—	laufd. Gewichte —	20	136	Illingen	Württemberg. Stsb.	
137	—	—	1	—	Holzschraubzwinge —	2	137	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
138	—	—	1	—	polierter Holzstuhl —	3	138	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	mit gebranntem Muschelsitz.
139	—	—	1	Sack	Kaffee —	12	139	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	
140	—	—	1	Ballen	roher Kaffee —	60	140	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
141	—	—	1	Sack	Kaffee, gebr. —	28	141	Czarnikau	K. E.-D. Bromberg	
142	—	—	1	Ballen i. L.	Kalbleder —	26	142	Brakel	K. E.-D. Cassel	
143	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	79	143	Gräfenhainichen	K. E.-D. Halle a/S.	
144	—	—	1	Verschlag	Kesselfeuerung —	155	144	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
145	—	—	1	—	Kette, 9 m —	15	145	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
146	—	—	1	Wagen	Kies —	10 000	146	Hamburg=Sternsch.	K. E.-D. Altona	Bsl. 37696.
147	—	—	2	Stück	Kinderstühle —	1	147	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
148	—	—	1	Sack	Kleesamen —	100	148	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
149	—	—	1	„	vermutlich Kleider —	84,5	149	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
150	—	—	1	Holzkoffer	Kleider u. Geschirr —	43	150	Straßburg C. B.	Reichsbahn	
151	—	—	1	Korb	Kleider, Wäsche —	20	151	Neumünster	K. E-D. Altona	
152	—	—	1	Bund	4 l. Körbe —	15	152	Radolfzell	Badische Stsb.	
153	—	—	1	Pack	2 l. Körbe —	10	153	Perleberg	Wittenb.-Perleb. E.	
154	—	—	1	Bund	2 Körbe —	7	154	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
155	—	—	2	—	Korbbüchsen, l. —	9	155	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
156	—	—	1	Korbfl.	gefüllt —	35	156	Magdeburg W.	K. E.-D. Magdeburg	
157	—	—	2	Korbk.	alt, leer —	18	157	Mainz	Direktion Mainz	
158	—	—	1	Sack	Kuhschwänze —	26	158	Darmstadt	„	
159	—	—	1	Bund	eis. Lampenkugeln —	31	159	Mülhausen St.	Reichsbahn	
160	—	—	1	in Leinen	Leder u. Garn für Sattler	18	160	Lublinitz	K. E.-D. Kattowitz	
161	—	—	1	—	Manchestermuffe —	—	161	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	mit Pelzbesatz.
162	—	—	1	Ballot	2 Pakete Maschinenteile	35	162	Unterboihingen	Württemberg. Stsb.	
163	—	—	1	Bund	6 Messingrohre —	5	163	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
164	—	—	9	Stück	Meßstäbe —	10	164	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	3 hölz., 6 eis.
165	—	—	1	Sack	Muskatnüsse u. ansch. Lindenblütenblätter	7	165	„	„	
166	—	—	2	—	gußeis. Ofenteile —	3	166	Hattingen	K. E.-D. Essen	ansch. Schieber.
167	—	—	4	—	Ofenroste —	26	167	Stolberg Ham.	K. E.-D. Cöln	
168	—	—	1	Kiste	Orangen —	38	168	Offenburg	Badische Stsb.	
169	—	—	1	Sack	Pflaumen —	100	169	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
170	—	—	1	—	eis. Pflugrad —	2	170	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	mit Stellstg.
171	—	—	1	Bund	4 Pflugschare —	12,5	171	Havelberg	K. E.-D. Altona	
172	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	45	172	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
173	—	—	4	Block	Rohguß —	100	173	Porz=Urbach	K. E.-D. Cöln	
174	—	—	1	Pack	3 eis. Flanschen —	18	174			
175	—	—	1	Bund	spanisch. Rohr —	9	175	Osterode	K. E.-D. Königsberg	
176	—	—	8	—	gußeis. Rohre —	180	176	Ellrich	K. E.-D. Cöln	
177	—	—	1	Pack	24 Säcke —	26	177	Magdeburg=Sud.	K. E.-D. Magdeburg	
178	—	—	1	Sack	Samen —	24	178	Blankenloch	Badische Stsb.	
179	—	—	4	—	eis. Sargfüße —	7	179	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
180	—	—	1	Sack	rohe Schafwolle —	10	180	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
181	—	—	1	—	Schale zur Dezimalwage	5	181	Spremberg	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
182	—	—	2	—	Schiebefenster —	8,5	182	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	m. eis. Stäben.
183	—	—	1	Ballen	ger. Schinken oder Speck	12,5	183	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
184	—	—	1	Schließkorb	leer —	4,5	184	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
185	—	—	1	Pack	2 Schließkörbe —	3	185	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	—	1	Bund	13 eis. Schlüssel —	12	186	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
187	—	—	1	—	Schmirgelrad —	50	187	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a./M.	50 cm Durchm.
188	—	—	1	Pack i. P.	Schrauben, 1 Rolle Gurt, Eisen etc.	5	188	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
189	—	—	1	Stange	Stahl —	7,5	189	Greiffenberg	K. E.-D. Breslau	2,75 m.
190	—	—	1	Haufen	Steinkohlen —	648	190	Argenau	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
191	—	—	1	Bund	leb. Sträucher —	30	191	Hannover	K. E.-D. Hannover	
192	—	—	9	Ballen	Tannenbäume —	29	192	Hildesheim	„	
193	—	—	30	Stück	Tannenbretter —	—	193	Fröttstädt	K. E.-D. Erfurt	3 m lang, Streckenfund.
194	—	—	1	Ballen i. L.	Teppich —	12	194	Magdeburg Eil-A.	K. E.-D. Magdeburg	
195	—	—	1	Ballen	Teppiche —	47	195	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
196	—	—	1	Faß	ansch. Teer —	230	196	Kiel	K. E.-D. Altona	
197	—	—	1	—	hölz. Tisch —	15	197	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	mit 4 Beinen, hellbraun gestr.
198	—	—	1	Ballen	farbiges Tischzeug, ansch. Halbleinen	10	198	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	—	—	1	Wagen	Tomasschlacken —	—	199	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	Bbg. 13237.
200	—	—	3	Stück	Unterlaghölzer —	36,5	200	Gustavsburg	Direktion Mainz	Dienstgut.
201	—	—	6	„	eis. Schrauben —	28	201			
202	—	—	1	Kiste	Verdichtungsringe —	5	202	Görlitz	K. E.-D. Breslau	aus Kupfer.
203	—	—	2	—	verz. Waschkessel —	14	203	Elsdorf	K. E.-D. Cöln	
204	—	—	2	Fässer	ansch. Wein —	50	204	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
205	—	—	1	Ballen	leb. Weißdornpflanzen	14	205	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
206	—	—	1	—	Winkeleisen —	5	206	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	m. 3 Schr.
207	—	—	1	—	eis. Zahnrad —	6	207	Duisburg	K. E.-D. Essen	
208	—	—	1	—	gußeis. Zahnrad —	8	208	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
209	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	50	209	Frankenberg H. N.	K. E.-D. Cassel	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 22. 18. März 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die deutschen Kleinbahnen im Jahre 1901.

(Schluß aus Nr 21.)

II. Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen

haben Ende 1901 eine Länge von 5711 km erreicht, d. s. 746 km oder 15 % mehr als am Ende des Vorjahres; davon entfallen auf Preußen 5429 km oder 702 km mehr als im Vorjahr. Konzessioniert sind dagegen in Preußen 6847 km am 31. März 1902 gewesen, d. s. 609 km oder 9,8 % mehr als im Vorjahr.

Trotz ihrer Höhe lassen diese Zuwachszahlen bereits einen Rückschritt in der Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen erkennen. Aus den amtlichen Nachweisungen Preußens ist nämlich zu entnehmen, daß Kleinbahnkonzessionen insgesamt, d. h. ohne Ausscheidung der Straßenbahnen, erteilt worden sind in der Zeit

vom 1. Oktober 1892 bis 30. September 1896 für . 2257 km
oder durchschnittlich in jedem dieser vier Jahre . 564 „
dagegen in der Zeit
vom 1. Oktober 1896 bis 30. September 1900 für . 4791 „
oder durchschnittlich in jedem dieser vier Jahre . 1198 „
endlich in der Zeit
vom 1. April 1901 bis 31. März 1902 für . . . . . 774 „

In diesem letzten Jahre befinden sich in der Gesamtzahl nur 164,8 km Straßenbahnen und in den früheren Jahren ist diese Anteilziffer noch erheblich geringer gewesen; das Zahlenbild gibt also im wesentlichen die Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen wieder. Der stärkste Andrang nach Konzessionen hat unmittelbar nach dem Erlaß des Gesetzes vom 8. April 1895 eingesetzt, durch das zum erstenmal staatliche Mittel für den Kleinbahnbau zur Verfügung gestellt worden sind. Die Länge der neu konzessionierten Bahnen betrug im Jahre 1896/97, obwohl nur wenige Projekte schon reif geworden waren, doch bereits 967 km, im Jahre 1897/98 dagegen 1414, in den beiden folgenden Jahren 1211 und 1199 km. Der Abstand zwischen dieser letzten Zahl und der Zunahme des nächsten Jahres, 1199 : 774, läßt scharf die Einwirkung des wirtschaftlichen Niederganges erkennen.

Die reichste Kleinbahnenausstattung hat nach wie vor die Provinz Pommern mit 1192 km; ihr folgen Brandenburg mit 563, die Rheinprovinz mit 494, Sachsen mit 477, Posen mit 470, Schleswig-Holstein mit 420, Hannover mit 410, Ostpreußen mit 373, Schlesien mit 368, Westpreußen mit 239, Hessen-Nassau mit 196, Westfalen mit 188 und endlich Hohenzollern mit 39 km. Faßt man aber die voll- und schmalspurigen Vollbahnen mit den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zu einer Einheit zusammen, um die Verschiedenheiten der Anschreibung nach Möglichkeit auszumerzen, so ergibt sich folgendes Bild: es betrug

in	die Gesamtlänge sämtlicher Bahnen km	die Länge auf je 100 qkm km	je 10 000 Einwohner km
Preußen:			
Ostpreußen	2 691,98	7,28	13,46
Westpreußen	1 911,10	7,48	12,14
Brandenburg	4 136,70	10,37	8,20
Pommern	3 107,73	10,32	18,90
Posen	2 569,14	8,87	13,53
Schlesien	4 445,41	11,03	9,45
Sachsen	3 301,61	13,07	11,58
Schleswig-Holstein	1 875,00	9,87	13,40
Hannover	3 225,11	8,37	12,34
Westfalen	2 854,96	14,13	8,81
Hessen-Nassau	1 927,83	12,28	10,07
Rheinprovinz	4 410,83	16,34	7,56
Hohenzollern	129,33	11,32	19,31
Preußen zusammen	36 586,73	10,49	10,52
dagegen 1900	35 181,79	10,09	10,11
Außerpreußen zusammen	22 057,27	11,48	9,99
dagegen 1900	21 461,70	11,17	9,72
Deutschland zusammen	58 644,00	10,85	10,31
dagegen 1900	56 643,49	10,48	9,96

Für dieses Gesamtnetz ist ein Vergleich mit Frankreich zulässig. Stellt man nämlich, wie für Deutschland die Hauptbahnen, Nebenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, so für Frankreich die chemins de fer d'intérêt général, chemins de fer d'intérêt local und tramways pour voyageurs et marchandises zusammen, so ergibt sich ein Gesamtbahnbesitz

für	1900	1901
Deutschland von	57 006 km	58 644 km
Frankreich von	45 751 „	46 698 „

Deutschland ist also seinem westlichen Nachbar um 12 000 km voraus. Jenseits des Wasgenwaldes kommen nur 8,7 km auf je 100 qkm Fläche, d. h. 2,1 km weniger als diesseits des Waldes; dagegen zählt Frankreich im Verhältnis zur Bevölkerung, seiner geringeren Volksdichte entsprechend, 11,9 km auf je 10 000 Einwohner, also 1,6 km mehr als Deutschland. Da jedoch bei hochentwickelten, vollbesiedelten Ländern das Verhältnis zur Gebietsfläche der maßgebende Wertmesser ist, so tritt aus dem Längenvergleich Deutschland als das günstiger gestellte Land hervor. Ausdrücklich sei noch darauf hingewiesen, daß der Reichtum Frankreichs an Hauptbahnen (38 299 km) auch nur scheinbar die deutsche Ausstattung (32 387 km) übertrifft; den französischen chemins de fer d'intérêt général werden statistisch alle den großen Hauptbahngesellschaften konzessionierten Linien zugezählt, obwohl sich darunter eine große Anzahl von Bahnen minderer Bedeutung befindet.

In der Spurweite scheint die Entwicklung auf eine Bevorzugung der Vollspur einerseits, der ganz schmalen Weiten von 60 und 75 cm anderseits hinzudeuten; wenigstens ist die Länge der mit 1 m-Spur versehenen Bahnen unverändert geblieben, während die Vollspur um 240 km, die anderen, d. h. tatsächlich vor allem jene kleinen Weiten um 530 km ausgedehnt worden sind. Insgesamt kommen jetzt 1286 km auf die Vollspur, 1195 km auf die Weite von 1 m, 1160 km auf die Weite von 75 cm und 436 km auf die von 60 cm; das größte der bestehenden Kleinbahnnetze, das der Mecklenburg-Pommerschen Kleinbahnen-Aktiengesellschaft, hat die Spur von 75 cm angenommen. Gemischte Spur haben Bahnen von 1119 km und eine abweichende Spur Bahnen von 194 km Länge.

An den Eigentumsverhältnissen ist hervorzuheben, daß ebenso wie bei den Straßenbahnen auch bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen die Kommunalisierung beträchtliche Fortschritte gemacht hat. Allein für die Linien, die auch formell einem Kommunalbetriebe gehören, ergibt sich gegen das Vorjahr eine Steigerung von 1571 auf 1952 km; 34,2 % des gesamten deutschen und 36 % des preußischen Kleinbahnnetzes stehen im kommunalen Eigentum. Auch den Betrieb führen jedoch Kommunen nur auf 957 km, d. s. 16,8 % der deutschen und 17,6 % der preußischen Bahnlänge, während es im Vorjahre 667 km waren. Das größte Unternehmen dieser Art — 89,19 km — besitzen der Kreis Lübben und die Stadt Cottbus zusammen, doch ist der Betrieb verpachtet; den größten Kommunalbetrieb hat der Kreis Apenrade mit 85,8 km.

Sehr bedeutsam ist die Beteiligung besonderer Betriebsgesellschaften, die in allen Landesteilen Einzelbahnen unter den verschiedensten Formen der Pacht betreiben, aber nur in geringem Umfange auch Bahnen besitzen. So standen am Ende des Berichtsjahres 3525 km = 61,7 % des Gesamtnetzes unter der Verwaltung derartiger Unternehmungen, aber nur 569 km = 10 % auch in ihrem Eigentum. Die Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., die größte dieser Firmen, betreibt 15 Bahnen mit 1370 km Länge, und nimmt man ihre beiden Tochtergesellschaften, die Westdeutsche und die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft, hinzu, so ergeben sich gar 2229 km oder fast zwei Fünftel des Gesamtnetzes, die unter der Leitung dieser einen Vereinigung stehen.

Als Betriebsmittel dienen, in bemerkenswertem Gegensatz zu den Straßenbahnen, bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen noch immer ganz überwiegend Dampflokomotiven. Im ganzen Reich gibt es nur 11 Unternehmungen mit 226 km oder 4 % des Gesamtnetzes, in denen elektrische Motorwagen tätig sind; darunter haben zudem noch drei Bahnen mit 70 km daneben Dampfbetrieb. Pferdebahnen sind, wie nach der Begriffsbestimmung zu erwarten, überhaupt nicht vorhanden.

Die Zahl der Angestellten betrug bei den preußischen Kleinbahnen 3483 Beamte und 3564 ständige Arbeiter, während es im Vorjahre 3141 und 3348 waren.

Die Betriebsleistungen waren diese:

Es wurden auf	im Personenverkehr		im Güterverkehr	
	Wagenachskilometer gefahren	Personen befördert	Wagenachskilometer gefahren	Gütertonnen befördert
den preußischen Bahnen				
im Jahre 1901				
insgesamt	79 482 162	39 549 151	72 123 297	8 330 591
auf 1 km*)	16 102	8 192	14 629	1 681
im Jahre 1900				
insgesamt	—	36 691 135	—	7 121 656
auf 1 km*)	—	8 895	—	1 726
den außerpreußischen Bahnen				
im Jahre 1901				
insgesamt	7 689 887	6 405 563	2 690 961	115 873
auf 1 km*)	29 922	23 743	9 555	447
im Jahre 1900				
insgesamt	—	6 668 554	—	74 373
auf 1 km*)	—	31 308	—	349
allen deutschen Bahnen				
im Jahre 1901				
insgesamt	87 172 049	45 954 714	74 814 258	8 446 464
auf 1 km*)	16 786	9 007	14 310	1 620
im Jahre 1900				
insgesamt	—	43 359 689	—	7 196 029
auf 1 km*)	—	9 995	—	1 659

Personen- und Güterverkehr stehen sich hiernach auf den preußischen Kleinbahnen in der Fahrleistung ziemlich gleich; dagegen macht sich bei den außerpreußischen Bahnen sehr deutlich die Anschreibungsweise geltend, die fast nur Spezialbahnen in die Kleinbahnen einzureihen gestattet, weil die sogen. Lokalbahnen meist als Nebeneisenbahnen charakterisiert werden. Der Gesamtleistung von 87 und 75 Millionen Wagenachskilometern sei wenigstens gegenübergehalten, daß die deutschen Vollbahnen im Jahre 1901 auf 4317 und 12 774 Millionen Wagenachskilometer im Personen- und Güterdienst gekommen sind, woraus sich eine kilometrische Leistung von 86 767 und 252 315 Wagenachskm gegenüber den 16 786 und 14 310 km der Kleinbahnen ergibt, also außer einem gewaltigen Mehr auch eine beträchtliche Verschiebung der Bedeutung der beiden Verkehrszweige.

In der Beförderungsleistung ist zwar ein geringer Zuwachs der absoluten Menge eingetreten, die Verkehrsstärke hat aber nicht unerheblich nachgelassen. Das gilt in Preußen für den Personen- wie für den Güterdienst; außerhalb Preußens hat die Güterbeförderung auch relativ zugenommen, der Personenverkehr aber noch stärker nachgelassen. Ein Vergleich mit den Leistungen der Vollbahnen ist nicht angängig, weil diese vielfach ineinandergreifen, während die Kleinbahnen meist selbständige Netze bilden.

Das Finanzergebnis ist aus der folgenden Übersicht zu entnehmen; es betrug:

*) Bei der Berechnung der Einheitsleistung ist nur die Länge der Bahnen berücksichtigt, die Angaben gemacht haben.

bei	die Einnahme aus dem Personenverkehr	die Einnahme aus dem Güterverkehr	die Einnahme insgesamt aus dem Betrieb	die Ausgabe
	M.	M.	M.	M.
den preußischen Bahnen . . .	9 940 955	8 127 454	20 001 669	14 659 681
den außerpreußischen Bahnen	831 295	158 172	997 896	728 623
allen deutschen Kleinbahnen im Jahre 1901 .	10 772 250	8 285 626	20 999 565	15 388 304
" " 1900 .	8 009 032	7 052 643	15 185 405	10 718 871
den deutschen Vollbahnen .	571 359 398	1 251 697 760	1 972 879 586	1 310 092 757

Das ergibt folgenden kilometrischen Ertrag: es betrug auf 1 km Bahnlänge

bei den	die Betriebseinnahme	die Betriebsausgabe	der Betriebsüberschuß
	M.	M.	M.
preußischen Kleinbahnen .	3 988	2 923	1 073
außerpreußischen Kleinbahnen	3 551	2 593	958
deutschen Kleinbahnen .	3 964	2 905	1 066
dagegen im Jahre 1900 .	3 513	2 513	1 001
folglich im Jahre 1901 mehr	451	392	65
bei den deutschen Vollbahnen	38 853	25 801	13 053

Die schon an sich nicht große Einnahmensteigerung ist hiernach fast ganz durch die Erhöhung der Ausgaben aufgezehrt worden. Teilt man weiter die preußischen Bahnen nach den verschiedenen Spurweiten, so entfällt:

auf je 1 km	eine Betriebseinnahme von	eine Betriebsausgabe von	ein Betriebsüberschuß von	dagegen ein Anlagekapital von
	M.	M.	M.	M.
Vollspur . . .	5029	3299	1730	74 149
1 m-Spur . .	4142	3100	1042	51 828
0,75 m-Spur .	1949	1652	297	33 812
0,60 m-Spur .	2326	1807	519	22 189

Das Anlagekapital hat sich also durch den Betriebsüberschuß bei der Vollspur mit 2,3 %, bei der 1 m-Spur mit 2,0 %, bei der 75 cm-Spur mit 0,9 und bei der 60 cm-Spur mit 2,3 % verzinst; die Vollspur und die schmalste Spur haben hiernach am günstigsten abgeschnitten.

Die Einnahme für die Einzelleistung des Personen- und Gütertonnenkilometers bewegt sich, soweit die nur lückenhaft gemachten Angaben es erkennen lassen, in nicht allzu großen Grenzen. So schwanken die Erträge für ein Personenkilometer bei den weitaus meisten Bahnen nur zwischen 0,02 und 0,07 M.; nur ganz wenige Linien erheben sich über einen Durchschnittsertrag von 0,10 M. Die Einnahme für ein Tonnenkilometer bewegt sich bei den meisten Unternehmungen zwischen 0,10 und 0,20 M.; die unterste, nur in zwei Fällen berührte Grenze stellt der Betrag von 0,02 und 0,03 M. dar, nach oben zu werden einige Male 0,77 M. erreicht. Bei den Vollbahnen ist der Durchschnittsertrag 0,0267 M. für ein Personen- und 0,0369 M. für ein Gütertonnenkilometer gewesen.

Mit einem Betriebsverlust haben im ganzen 23 Bahnen von 693,81 km Gesamtlänge (= 12,9 %) abgeschlossen, sie liegen sämtlich in Preußen; davon sind aber 415 km erst in den beiden letzten Jahren, 1900 und 1901, eröffnet worden. Außerdem haben 14 Bahnen mit 501 km Länge ihren Obligationendienst und weitere sieben Bahnen mit 164 km Länge zwar diesen, nicht aber die Ausstattung der Rücklagefonds aus dem Betriebe herausgewirtschaftet. Im ganzen haben 40 von den 181 Bahnen, die zur Statistik beigetragen haben, mit einem Verlust abgeschnitten, ihre Länge umfaßt 1245 km oder 23 % der berichtenden Bahnen; auf Preußen allein entfallen 39 unter 172 Bahnen und 1237 km oder 24 %.

Die Dividende hat nur bei einer einzigen Bahn, der Marienborn-Beendorfer Kleinbahn, sich auf mehr als 5 %, und zwar auf 8 %, gestellt; auch haben nur 21 Einzelunternehmungen mit 675,38 km Gesamtlänge zwischen 3 und 5 %, weitere 15 Bahnen mit 399,19 km noch eine Dividende von weniger als 3 % verteilt. Doch sind hierbei die Bahnen, die im Eigentum von Kommunen und von Betriebsgesellschaften stehen, nicht mitgerechnet, weil für sie keine besonderen Dividenden erklärt werden; das sind aber, wie oben gesagt, 1952 und 569 km.

Das Anlagekapital sämtlicher preußischen Bahnen stellte sich am 31. März 1902 auf 354 063 137 M.; das ergibt für 1 km den Betrag von 51 711 M., und zwar 74 149 M. in Vollspur und 43 853 M. in Schmalspur. Die Gesamtsumme ist derart aufgebracht, daß

der Staat	45 493 065 M.
die Provinzen	38 758 204 "
die Kreise	79 362 869 "
die Nächstbeteiligten . .	28 822 556 "

beigetragen haben, während die übrigen 161 626 443 M. in sonstiger Weise zusammenkommen.

Die Jahresbelastung der an Kleinbahnen beteiligten Kommunalverbände Preußens stellt sich für das Jahr 1901 wie folgt: Insgesamt haben die Provinzialverwaltungen für die Verzinsung und Tilgung von Kleinbahnanleihen, aus Zinsbürgschaften und vertraglichen Zuschußverpflichtungen 1 710 944 M. ausgegeben, dagegen nur 537 116 M. aus ihrer Kleinbahnbeteiligung eingenommen, im ganzen also 1 173 828 M. zugesetzt; für die Kreise hat sich bei 6 914 810 M. Ausgabe und 5 351 915 M. Einnahme eine Zubuße von 1 562 895 M. ergeben. Diese Summen verteilen sich auf die einzelnen Provinzen derart, daß

in	die Provinzialverwaltung einen Zuschuß von	die Kreisausschüsse einen Zuschuß von	die Kreisausschüsse einen Überschuß von	die Kreisausschüsse insgesamt also einen Zuschuß von
	M.	M.	M.	M.
Ostpreußen	115 427	128 307	—	128 307
Westpreußen	68 636	90 298	—	90 298
Brandenburg	97 142	249 973	—	249 973
Pommern	377 483	485 265	—	485 265
Posen	30 087	365 197	747	364 450
Schlesien	41 826	64 026	—	64 026
Sachsen	44 405	62 248	—	62 243
Schleswig-Holstein . . .	125 613	299 092	—	299 092
Hannover	85 610	203 981	1 338	202 643
Westfalen	23 288	243 692	213 677	30 015
Bezirk Cassel	30 860	53 967	1 040 935	(+986 968)
" Wiesbaden . . .	27 314			
Rheinprovinz	75 080	654 705	85 854	568 851
Hohenzollern	31 057	4 700	—	4 700

aufzuweisen haben. Der Überschuß, der sich für die Kreise der Provinz Hessen-Nassau rechnerisch ergibt, rührt lediglich von den Bahnen des Stadtkreises Frankfurt a/M. her; im übrigen haben in den Provinzen Posen und Hannover je ein, in Westfalen 4 und in den Rheinlanden 5 Kreise mit einem Überschuß

abgeschlossen. Sieht man vom Stadtkreis Frankfurt ab, so bewegen sich die Überschüsse zwischen 747 ℳ. (Wreschen) und 190 512 ℳ. (Stadtkreis Bielefeld), während die Zuschüsse von 64 ℳ. (Merzig in der Rheinprovinz) bis auf 285 543 ℳ. (Stadtkreis Düsseldorf) ansteigen. Nicht zu vergessen ist jedoch, daß diesen rechnerischen Zubußen meist recht erhebliche, wenngleich nicht leicht zu messende Aktivposten gegenüberstehen; der Kleinbahnenbau ist als eine Landesmelioration, nicht als ein auf Gewinn abzielendes Geschäft zu beurteilen, wie ja auch die Provinzen für ihre Chausseebauten auf jedes unmittelbare Entgelt verzichten. So hat denn auch der Landeshauptmann der Provinz Pommern, obwohl diese weitaus am stärksten belastet ist, doch gelegentlich einer Besprechung der Kleinbahnenpolitik ausdrücklich hervorgehoben, daß seine Provinz trotz dieser finanziellen Belastung ihre Entschlüsse nicht bereue, sie vielmehr jetzt nach den neueren Erfahrungen ebenso wie vorher fassen würde. Ob im einzelnen vielleicht Fehler begangen sind, ist hier nicht zu untersuchen; das würde die Aufgabe von besonderen Arbeiten sein, denen allerdings die Statistik in ihren Einzelheiten wertvolles Material bietet.

Im ganzen haben sich im Jahre 1901 die deutschen Kleinbahnen als ein wichtiges, nicht mehr zu entbehrendes Glied der Verkehrsorganisation erwiesen; man wird erwarten dürfen, daß auch die finanziellen Schwierigkeiten, mit denen noch eine größere Zahl jüngerer Unternehmungen zu kämpfen hat, sich werden überwinden lassen; die Zunahme der Beförderungsleistung, die ebenso bei dem Gesamtnetz wie bei den meisten Einzelbahnen zu beobachten ist, spricht dafür, daß der Ausbildung dieses Verkehrszweiges tatsächlich ein Bedürfnis zugrunde liegt.

Die sibirischen Verkehrswege.

Eine Sitzung des Komitees der sibirischen Bahn unter Vorsitz des Zaren hat am 15./27. Januar d. J. stattgefunden, in welcher die Kreditforderungen dieses Jahres zur Durchsicht kamen und ein Rückblick auf die 10jährige Tätigkeit des Komitees verlesen wurde, dem wir folgendes entnehmen.

Zunächst wandte sich der Graf Ssolski an den Zaren und erinnerte in einer Ansprache daran, daß nunmehr 10 Jahre verflossen seien, seitdem Kaiser Alexander III. den Auftrag erteilte zur Grundsteinlegung des Riesenunternehmens, daß seit jener Zeit der Zar ununterbrochen dem Bau der Bahn sein Interesse geschenkt habe und daß gerade der unmittelbaren Mitarbeit des Zaren die außerordentlich schnelle Bauausführung und Fertigstellung der großen Bahn gedankt werden muß.

Von ganz besonderem Interesse ist die Mitteilung des „Regierungsboten" (Prawitelstwenny Westnik) über die Verhandlungen am 15./27. Januar d. J., soweit sie den zusammenfassenden Rückblick über das, was in den abgelaufenen 10 Jahren geschehen ist, enthält.

Aus diesem dem Komitee vorgelegten Berichte geht hervor, daß die Tätigkeit des Komitees für das verflossene Jahrzehnt sich hauptsächlich auf den Bau der sibirischen Hauptbahn erstreckt hat, die gegenwärtig in ihrer ganzen Streckenausdehnung vollendet ist, mit einziger Ausnahme der Baikalringbahn, auf welcher 54 Werst Schienengleise gelegt sind und die Beendigung der Bauarbeiten auf dieser Baustrecke zu Ende des Jahres 1904 erwartet wird. Die Gesamtkosten des Baues der Hauptbahn mit der Baikalringbahn in einer Länge von 5628 Werst (= 6005 km) betragen mit Einschluß der Beträge, die zur Beschaffung de rollenden Materials und der Schaffung eines Betriebskapitalsfür die einzelnen Strecken angewiesen worden sind, 384 604 743 R. (zu 2,16 = 830 746 245 ℳ.). Von dieser Summe entfallen 51 110 367 R. auf den Bauwert der westsibirischen Eisenbahn (deren Kosten für eine Werst bei einer Länge von 1328 Werst [= 1417 km] 38 487 R. betragen), 101 481 382 R. kommen auf die mittelsibirische Bahn (1751 Werst [= 1868 km] zu 59 173 R. für eine Werst), 2 573 198 R. auf die Zweigbahn von der Station Taiga nach Tomsk (89 Werst [= 95 km] zu 28 912 R. für eine Werst), 3 171 555 R. auf die Zweigbahn von Irkutsk zum Baikalsee (64 Werst [= 68 km] zu 49 555 R. für eine Werst), 79 942 702 R. auf die transbaikalische Linie (1036 Werst [= 1105 km] zu 77 170 R. für eine Werst), 31 564 349 R. auf die Verbindungsstrecke von dieser letzteren Linie zur chinesischen Grenze (324 Werst [= 345 km] zu 97 421 R. für eine Werst), 8 113 987 R. auf die Zweigbahn von der chinesischen Grenze zur Ussuri-Eisenbahn (110 Werst [= 117 km] zu 73 764 R. für eine Werst), 46 267 088 R. auf die Ussuribahn (717 Werst [= 764 km] zu 64 529 R. für eine Werst), 53 625 745 R. auf die Baikalringbahn (244 Werst [= 260 km] zu 219 777 R. für eine Werst) und 6 744 340 Rubel auf die Dampffähre über den Baikalsee. Außer diesen Summen sind vom Komitee 94 320 660 R. zur Vergrößerung der Durchlaß- und Transportfähigkeit der sibirischen Hauptbahn angewiesen, deren Notwendigkeit infolge der raschen, die anfänglichen Voranschläge bedeutend übersteigenden Entwicklung des Reisenden- und Warenverkehrs bereits im Jahre 1898 zutage trat.

Die Verbindung der sibirischen Hauptbahn mit dem wichtigsten russischen Hafen am Stillen Ozean, mit Wladiwostok, wird durch die chinesische Ostbahn hergestellt, die zusammen mit der Zweigbahn, die nach Port Arthur gebaut wird, eine Länge von 2377 Werst (= 2535 km) hat. Der Bau dieser Linie wird auf Grund einer von der chinesischen Regierung erteilten Konzession von der chinesischen Ostbahn-Akt.-Ges. ausgeführt, deren Statuten am 4. Dezember 1896 bestätigt wurden.

Um die Beschleunigung im internationalen Verkehr zu würdigen, die durch den Bau der sibirischen Hauptbahn erreicht worden ist, genügt es, darauf hinzuweisen, daß z. B. zur Überfahrt von London nach Schanghai über Amerika $30\frac{1}{3}$ Tage und über Sibirien nur 17 Tage 20 Stunden erforderlich sind; der Weg von Hamburg nach Schanghai kann mit Dampfer durch den Suezkanal in $36\frac{1}{3}$ Tagen und auf der sibirischen Eisenbahn in 17 Tagen 7 Stunden zurückgelegt werden.

Ferner wurden vom Komitee 10 321 028 R. zu einigen die Hauptbahn berührenden Ergänzungsarbeiten angewiesen. Zu diesen gehören: der Bau des Handelshafens in Wladiwostok, die Verbesserung der Schiffahrtsbedingungen auf den Flüssen Tschulyma, Angara, Amur, Schilka und Ussuri und die Eröffnung einer staatlichen Dampfschiffahrt auf einigen von diesen, die den erfolgreichen Transport der für den Bau der einzelnen Strecken der Hauptbahn erforderlichen Eisenbahnmaterialien bezweckte. Die Arbeiten zur Verbesserung der erwähnten Flüsse bestanden in der Regulierung des Fahrwassers und in der Errichtung von Pegelposten usw.

Von hervorragender Bedeutung ist die Tätigkeit des Komitees in bezug auf die Organisation der mit dem Bau der sibirischen Bahn in Verbindung stehenden Hilfsunternehmen, zu denen 30 646 582 R. angewiesen wurden. Mit der direkten Ausarbeitung der Projekte dieser Unternehmen und der Höhe der für diese erforderlichen Kredite ist die beim Komitee befindliche Vorbereitungskommission betraut gewesen. An erster Stelle ist unter den Hilfsunternehmen die Fürsorge des Komitees für die Organisation der Übersiedlung der Auswanderer aus dem europäischen Rußland nach Sibirien anzuführen. Die Maßnahmen des Komitees erleichterten den Übersiedlern die Bedingungen ihres Umzugs und äußerten sich vor allem in der Errichtung von ärztlichen Verpflegungspunkten zur Unterstützung der Übersiedler sowohl an der Bahnlinie als auch auf dem ferneren Wege von der Eisenbahnstation zu den von ihnen erwählten Niederlassungspunkten. Zu diesem Zweck wurden vom Komitee 2 949 632 R. zur Errichtung und zum Unterhalt von 56 ärztlichen und Feldscherstationen an der Bahnlinie und 25 solcher Stationen abseits der Bahn sowie zur Errichtung von Hospitälern für 38 Betten an der Bahn verabfolgt. Die Gesamtzahl der Übersiedler, die ärztliche und Verpflegungshilfe in Anspruch nahmen, überstieg 1 410 000 Personen beiderlei Geschlechts, so daß im Mittel für jede Person 2 R. verausgabt wurden. Zur Vermessung der Landstücke für die Übersiedler wurden 4 388 693 R. angewiesen und für diese Summe Landanteile in der Gesamtfläche von 9 301 351 Dessjätinen (= 10 157 075 ha) vermessen, so daß jede eingemessene Dessjätine auf 47 Kop. zu stehen kam. Um die Möglichkeit der Vergrößerung der Ländereien besorgt, die den Übersiedlern angewiesen werden können, beauftragt das Komitee die bei dem Ministerium der Landwirtschaft bestehenden Wasserbauabteilungen mit der Trockenlegung der Moorgegenden des Gouvernements Tomsk und der Bewässerung der in den Steppengebieten belegenen Ländereien. Die Bewässerungsarbeiten bestanden in allgemeinen und speziellen Untersuchungen, die die sichere Versorgung der Ansiedlungsländereien mit Wasser bezweckten, und in der Anlage von Brunnen, deren 1235 auf 168 Übersiedlungslandstücken für den Gesamtbetrag von 185 000 R. errichtet wurden. Dank den Entwässerungsarbeiten, die sich im Kreise Kainsk verdichteten und für die 890 910 R. verausgabt wurden, gelang es, 445 535 Dessjätinen (= 486 524 ha) Land für 29 700 Personen in Gebieten zu gewinnen, wo früher sich un-

passierbare Sümpfe befanden. Die Zahl der Übersiedler, die auf Staatsländereien in Sibirien seit dem Jahre 1893 angesiedelt worden, beträgt 611 494 Personen beiderlei Geschlechts. Bei der Niederlassung wird den Übersiedlern zur Einrichtung die notwendige Unterstützung in Gestalt von Darlehen verabfolgt. Nach dem Gesetz vom Jahre 1899 darf das einer Familie erteilte Darlehen im Amurgeneralgouvernement 150 R. und in den übrigen Gegenden Sibiriens 100 R. nicht übersteigen. Die Rückzahlung der Darlehen hat nach Ablauf von 5 Jahren in den nächstfolgenden 10 Jahren in jährlichen Ratenzahlungen zu erfolgen. Die Zahl der Familien, die sich der Darlehen bedienten, belief sich für den Zeitabschnitt von 1894 bis 1901 auf 64 892 und die Höhe der ihnen verabfolgten Darlehen beträgt 12 301 811 Rubel. Um den Neuansiedlern die Möglichkeit zu gewähren, die notwendigsten Wirtschaftsgegenstände, landwirtschaftlichen Geräte und Saaten zu ermäßigtem Preise zu erstehen, wurden 29 Niederlagen mit einem Umsatzkapital von 413 000 R. errichtet. Diese Niederlagen, die seit dem Jahre 1898 landwirtschaftliche Maschinen und Apparate für den Gesamtbetrag von 3 651 400 R. absetzten, haben zur erfolgreichen Entwicklung der Niederlassungen außerordentlich viel beigetragen. Als sehr günstig erwies sich der im Jahre 1901 von der Verwaltung eingerichtete Getreideankauf dieser Niederlagen zum Wiederverkauf zu ermäßigten Preisen an die von der Mißernte betroffenen Übersiedler. Diese Maßregel ermäßigte längs der Bahnlinie die Getreidepreise bedeutend und schaltete die Spekulation aus. Um die Bedürfnisse der Übersiedler an Baumaterialien zu befriedigen, wurden im Jahre 1896 Holzvorräte in den fiskalischen Forsten der Gouvernements Tobolsk und Tomsk geschaffen und Holzlager angelegt, aus denen die bedürftigen Übersiedler mit dem nötigen Baumaterial zum Beschaffungspreise versorgt wurden. Diese Lager sind von großer Bedeutung für die neuen Ansiedler, indem sie bei den Neubauten den Bedarf an Bargeld verringern und sie gleichzeitig von der Notwendigkeit befreien, die erste Zeit in Erdhöhlen zuzubringen, was höchst ungünstig auf ihre Gesundheit einwirkt. Ernste Aufmerksamkeit wandte das Komitee auch der Befriedigung der geistigen und ethischen Bedürfnisse der neuen Ansiedler zu. Im Jahre 1894 wurde mit dem Bau von Kirchen und Schulen in den Ansiedlungen aus Mitteln des Fonds Kaiser Alexanders III. begonnen, der aus Privatspenden gebildet worden ist und gegenwärtig die Höhe von 1 658 943 R. erreicht hat. Die Gesamtzahl der zu diesem Zweck sowohl in der Nähe der Bahnstationen als auch in den entfernter gelegenen Ansiedlungen ausgeführten Bauten beträgt zur Zeit 190 Kirchen und 184 Schulen; in letzteren genießen bereits gegen 6600 Kinder Unterricht.

Zu den weiteren Hilfsunternehmen beim Bau der sibirischen Bahn gehören die Maßnahmen, die auf die Hebung der Produktionskräfte des Landes im Gebiete der Bahn und auf die Entwicklung von industriellen Unternehmungen und namentlich auf den Gewinn von Steinkohlen gerichtet sind. Zu diesem Zweck wurden nach Anweisungen des Komitees von den beim Ministerium der Landwirtschaft bestehenden geologischen Abteilungen Rekognoszierungen unternommen, die von Erfolg gekrönt waren. Besonders günstige Ergebnisse wurden bei den Schürfungen in der Nähe der Station Ssunshenka der mittelsibirischen Bahn und bei dem Dorfe Tscheremchowskoje im Gouvernement Irkutsk erreicht, wo gegenwärtig die Kohlen sowohl für den Bahnbedarf als auch für die Eisenbahnfähre über den Baikalsee gewonnen werden. Außer dem Heizmaterial gelang es den geologischen Abteilungen, auch andere nützliche Mineralien zu entdecken. Außerdem sind die erwähnten Abteilungen auch mit der Anfertigung einer geologischen Karte Sibiriens beschäftigt. Die für die Arbeiten der geologischen Abteilungen angewiesenen Summen belaufen sich auf 908 562 R.

Zur Förderung des wirtschaftlichen Gedeihens des Landes hielt das Komitee auch für notwendig, 1 574 917 R. zwecks Ergreifung einer Reihe von Maßnahmen zur Entwicklung der Goldindustrie Sibiriens anzuweisen. Zu diesem Zweck wurde im Jahre 1897 eine Expedition zur Untersuchung der Küste des Ochotskischen Meeres und der Halbinsel Kamtschatka zur Aufschließung von Goldlagern ausgerüstet. Die Arbeiten dieser Expedition waren von vollem Erfolg gekrönt und führten zur Auffindung von Goldlagerstätten sowohl in Kamtschatka als auch auf der ganzen Strecke von der Stadt Ochotsk bis Ajan sowie von goldhaltigen Schichten in den Ebenen einiger Flüsse der Ochotsker Küstengegend. Abgesehen von den Arbeiten der Ochotsk-Kamtschatkaschen Expedition werden seit dem Jahre 1898 nach einem für 10 Jahre ausgearbeiteten Plane topographische Aufnahmen im Amur-, Lena-, Jenissei-, Minussinsker und Bargusinschen Gebiete ausgeführt. Gleichzeitig findet eine statistisch-ökonomische und technische Erforschung der Goldindustrie in den erwähnten Gegenden statt, die zur Klarstellung sowohl der gegenwärtigen Lage der Goldindustrie als auch der Mittel zu ihrer Aufrechterhaltung und ferneren geregelten Entwicklung führen soll. Die auf diese Weise gewonnenen Daten wurden einzeln ausgearbeitet und von der beim Bergdepartement errichteten Kommission zur Erforschung der sibirischen Goldindustrie herausgegeben.

Ferner wandte das Komitee seine Aufmerksamkeit auch der Regelung der Schiffahrt auf dem Baikalsee zu. Zu diesem Zweck wurden vom Komitee 336 095 R. sowohl zur Erforschung des Baikalsees in hydrographischer, meteorologischer und astronomischer Beziehung, als auch der Landstrecke zwischen den Flüssen Angara und Witim angewiesen. Das Resultat sechsjähriger Arbeiten war die Aufnahme von 3900 Werst (= 4161 km) Küstengegend und 75 000 Tiefmessungen. Außer den Arbeiten zur Erforschung des Baikalsees wurden vom Komitee sodann 29 000 R. zur Errichtung von 10 Leuchtfeuern auf diesem See verwandt und angesichts der großen Bedeutung des Sees in wissenschaftlicher und industrieller Beziehung im Jahre 1901 zur Ausrüstung einer besonderen zoologischen Expedition nach dem Baikalsee 16 540 R. angewiesen.

Schließlich ist noch die für Mittel des Komitees ausgerüstete besondere Kommission zur Erforschung der Ob- und Jenisseimündungen zu erwähnen, die die Zugänglichkeit des letzteren Flusses für Ozeandampfer auf eine Strecke von 1500 Werst (= 1600 km) von der Mündung erwiesen hat.

Soweit im Auszug der amtliche Bericht über die Sitzung des Komitees der sibirischen Bahn, in dem gewissermaßen das Endergebnis der Arbeit von 10 Jahren gezogen worden ist. Auch dem Leser dieser kurzen Angaben drängt sich die Überzeugung von der überaus großen Aufgabe auf, die das Komitee zu lösen hatte. Aber die Leser der Vereinszeitung wissen auch schon aus früheren Mitteilungen, daß sich der Lösung der Aufgaben ganz außerordentliche Schwierigkeiten entgegenstellten, deren Überwindung körperliche und geistige Kräfte beanspruchte, die, ganz abgesehen von dem Kostenaufwande für den Bau, nur selten in solchem Maße beisammen gefunden werden und noch seltener in den Dienst eines Unternehmens gestellt werden können. Aber schon der Umstand, daß vor 10 Jahren der Großfürst-Thronfolger den Grundstein zum Bau im fernen Osten legte und daß später der Zar in eigener Person die Leitung des großen nationalen Unternehmens in die Hand nahm, bot die Gewähr für ein kraftvolles Durchführen des einmal begonnenen Werkes.

Eigenartig haben sich allerdings die Verhältnisse an dem Ufer des Stillen Ozeans entwickelt. Bei Begründung und Inangriffnahme des großen Baues bestand offenbar die Absicht, das Amurgebiet und den Hafen von Wladiwostok zu heben, namentlich aber dem letzteren die Vermittlerrolle für den internationalen Verkehr zu übertragen. Inzwischen sind aber die Hoffnungen jener Gebiete zerflossen. Rußland hat sich einen Hafen in Dalny gegründet, der allerdings wesentlich günstiger gelegen ist, aber dem älteren Wladiwostok die Früchte der so lange erhofften Belebung von Handel und Verkehr geraubt hat. Über diese für Wladiwostok und das Amurgebiet wenig erfreuliche Wendung der Sachlage herrschte, wie der „Petersburger Herold“ mitteilt, bei den Interessenten volle Klarheit, und die Erkenntnis kommt in dem vollständig hoffnungslosen Ton zum Ausdruck, in dem die Presse von der Gegenwart und Zukunft seit längerer Zeit schon spricht.

Alle Blätter des Amurgebietes erklären einstimmig, daß das ganze Amurgebiet durch die bestehenden Eisenbahntarife zu gunsten Dalnys zugrunde gerichtet werden wird. Die „Amurskaja Gaseta“ bestätigt, daß die Schließung des Freihafens im Amurgebiet neben der Förderung des Freihandels in der Mandschurei, die zu gunsten Dalnys ausgearbeiteten Differentialtarife, die Schließung des Transits auf dem Amur, der Bau von Zollhäusern an der Grenze der Mandschurei und eine ganze Reihe ähnlicher Maßnahmen darauf hinweisen, daß das Ministerium der Finanzen fest entschlossen ist, den internationalen Frachten- und Personenverkehr über Dalny zu leiten. Darüber kann gegenwärtig, nach der Reise des Finanzministers nach dem fernen Osten, kaum ein Zweifel bestehen, denn in Dalny ist zuviel staatliches Geld verbaut worden, als daß noch ein Rückzug möglich wäre. Das aufgewendete Kapital soll eben Zinsen tragen und das Amurgebiet kann sehen, wie es allein mit sich fertig wird. Anfangs war noch eine kleine Hoffnung vorhanden, daß die Lage der Dinge im Amurgebiet doch noch eine günstigere Wendung nehmen könnte, solange die Aussicht nicht vernichtet war, daß das rechte Amurufer in den Besitz Rußlands übergehen würde. Jetzt liegt die Sache wesentlich anders. Die mandschurische Bahn vergibt riesige Konzessionen und schaltet und waltet in dem neuen Gebiet, als wäre es ihr Eigentum. So hat die nordmandschurische Goldkompanie eine Konzession erhalten, die 58 000 Quadratwerst (= 66 004 qkm) umfaßt und von Aigun bis zur Kumara und von der Kumara bis zum Argun reicht. Ein fast ebenso großes Gebiet ist einem anderen Unternehmer zur Ausbeutung überlassen worden. Dank den Zollämtern wird es sehr schwer sein, auf eine Entwicklung der Handelsbeziehungen mit der Mandschurei zu rechnen, denn das einzige, was noch dazu verlocken kann, nach der Mandschurei zu gehen, ist das Gold, für welches die Chinesen einen weit höheren Wert zahlen, als die Staatsbank oder die russisch-chine-

sische Bank. Die Ausbeutung der Goldschätze scheint aber zum allergrößten Teile in feste Hände übergegangen zu sein. Weder Getreide, noch Spiritus, noch irgend welche Produkte können auf irgend einen Absatz in der Mandschurei rechnen, die einen Freihafen besitzt, durch den jede russische Wareneinfuhr verdrängt wird. Auf diese Weise glaubt auch die ostasiatische russische Presse, daß dem Amurgebiet keinerlei Nutzen oder Vorteil aus der Mandschurei erwachsen kann, sondern daß das Leben in dieser Grenzmark sehr bald auf dieselbe traurige Tiefe zurücksinken muß, auf welcher es sich vor dem Jahre 1891 befand.

Diese Stimme der Lokalpresse des fernen Ostens, meint das Petersburger Blatt, verdient vollste Beachtung, obwohl ihr pessimistischer Ton vielleicht ein zu starker ist. Leider wird aber diese Stimme ungehört verhallen, da das künstliche Aufblühen Dalnys entgegen allen Interessen des Amurgebietes beschlossen worden ist, welches sich ruhig zu einem hundertjährigen Schlaf niederlegen kann, bis die Bahnkonzession und die Pachtung Port Arthurs abgelaufen ist. Wie es dann aber im fernen Osten aussehen wird, wie sich dann die Besitzverhältnisse gestaltet haben werden, wer vermag das heute schon zu sagen! Unter den heutigen Verhältnissen läßt es sich aber wohl verstehen, daß Wladiwostok und das Amurgebiet ohne Hoffnung auf eine schnelle Entwicklung ihrer wirtschaftlichen Lage der nächsten Zukunft entgegensehen.

Der württembergische Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau

und für außerordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1903/04 sieht, wie bereis mitgeteilt, erste Raten vor für die Durchführung der Bahnsteigsperre (400 000 ℳ), für die Beseitigung von schienengleichen Wegeübergängen (500 000 ℳ), für Maßnahmen zur Erhöhung der Beriebssicherheit (700000 ℳ). Der Begründung für diese Forderungen ist nach dem Bericht des Staatsanzeigers für Württemberg folgendes zu entnehmen:

Die Bahnsteigsperre ist seit einiger Zeit auf den preußisch-hessischen, bayerischen und sächsischen Staatseisenbahnen sowie den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen durchgeführt, für die badischen Staatseisenbahnen ist sie in Aussicht genommen. Es wird deshalb die württembergische Eisenbahnverwaltung im Interesse einer gleichmäßigen Einrichtung auf sämtlichen deutschen Bahnen sowie zur Vermeidung von Unzuträglichkeiten auf den zahlreichen badisch- und bayerisch-württembergischen Übergangsstationen der Einführung der Bahnsteigsperre gleichfalls nähertreten müssen. Die Absperrung der Bahnsteige hat den Zweck, die Fahrkartenkontrolle in der Hauptsache aus den fahrenden Zügen weg in die Stationen zu verlegen. Hierdurch sollen einerseits die mit der Fahrkartenkontrolle bei den Abteilwagen für die Schaffner verbundenen Gefahren vermieden, anderseits Fahrgeldunterschleife verhindert, namentlich aber von den Bahnsteigen hinderliche Personen ferngehalten werden. Endlich sollen die bei einem Massenandrang durch vorzeitigen Eintritt der Reisenden in die Gleise und Züge entstehenden Gefährdungen verhindert werden. Für Württemberg kommt noch besonders in Betracht, daß auf den älteren Bahnstrecken die Bahnsteige vieler Stationen eine sehr geringe Breite haben. Die Bahnsteigsperre wird dazu beitragen, die Zahl der Unfälle zu vermindern. Der Zutritt zu den Warteräumen bleibt frei. Für die Einrichtung kommen 368 Stationen von Haupteisenbahnen in Betracht. Der Gesamtaufwand für die baulichen Einrichtungen berechnet sich ohne Verwaltungskosten auf 1 575 000 ℳ. Von dieser Summe entfallen auf die Abschrankungen der Bahnsteige 914 055 ℳ, auf die Überdachungen von Bahnsteigen 660 945 ℳ. Der Minderaufwand für Zugbegleitungspersonal nach Einführung der Bahnsteigsperre ist zu jährlich etwa 75 000 ℳ, der Mehraufwand für Stationspersonal dagegen zu etwa 100 000 ℳ veranschlagt. Die Mehreinnahme aus Bahnhofseintrittskarten ist etwa in der Höhe des Mehraufwandes für Stationspersonal anzunehmen. Die Minderausgaben für Zugbegleitungspersonal werden dem Aufwand für Verzinsung und Tilgung der Einrichtungskosten ungefähr gleichkommen. Zunächst soll die Bahnsteigsperre auf der Strecke Bretten-Ulm-Friedrichshafen-Landesgrenze gegen Bayern und Baden durchgeführt werden; hierfür wird eine erste Rate von 400 000 ℳ gefordert.

Mit dem Ersatz schienengleicher Wegeübergänge durch Wege-Unter- oder -Überführungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit und Vereinfachung des Bahnbewachungsdienstes sowie zur Vermeidung von Störungen und Gefahren im Straßenverkehr ist schon in den letzten Jahren gelegentlich der Ausführung von zweiten Gleisen und von Bahnhofumbauten vorgegangen worden. Auch auf Rechnung des Eisenbahnetats haben seit 1899 einzelne Verbesserungen dieser Art durchgeführt werden können. Bei der immer dichter werdenden Zugfolge erscheint es aber angezeigt, mit dieser Maßnahme rascher vorzugehen als bisher, und da es sich meistens um Bauarbeiten handelt, deren Kostenbetrag über den Rahmen des ordentlichen Etats hinausgeht, so sollen Anlehensmittel in Anspruch genommen werden, was auch deshalb gerechtfertigt erscheint, weil eine wesentliche Verbesserung der Bahnanlagen und eine Verminderung des Aufwands für Bahnbewachung erzielt wird. Für die Reihenfolge soll im allgemeinen der Grad der Dringlichkeit maßgebend sein, doch läßt sich die Reihenfolge im einzelnen im voraus nicht genau festlegen. Für die Finanzperiode 1903/04 kommen in Betracht die Überführung der Staatsstraße nach Nordstetten auf den Bahnhof Horb, die Herstellung einer Straßenunterführung am nördlichen Ende des Bahnhofs Ludwigsburg, die Beseitigung eines Übergangs auf der Markung Großsachsenheim, desgleichen verschiedener Wegeübergänge im Bauinspektionsbezirk Eßlingen usw. Um den schienengleichen Wegübergang am Westportal des Hasenbergtunnels auf der Station Stuttgart Westbahnhof beseitigen zu können, ist der Stadtgemeinde Stuttgart ein Beitrag von 68 000 ℳ zu den Kosten der von ihr beabsichtigten Führung der Rotenwaldstraße über das Tunnelportal zugesichert worden. — Als erste Rate werden gefordert 500 000 ℳ.

Durch Beschluß des Bundesrats vom 12. Mai 1898 wurde vorgeschrieben, daß auf den Hauptbahnen mit allen Signalen für die Einfahrt Vorsignale zu verbinden seien, daß ferner die sämtlichen mit Kreuzungs- oder Überholungsgleisen versehenen Stationen Ausfahrsignale zu erhalten haben und daß auf allen Strecken mit dichter Zugfolge Streckenblockung einzurichten sei. Für die Herstellung der auf einem großen Teil der Stationen noch fehlenden Ausfahrsignale ist eine Frist von acht Jahren und für die Durchführung der elektrischen Streckenblockung eine Frist von fünf Jahren in Aussicht genommen, die vom 1. Oktober 1898 an läuft. Zur weiteren Erhöhung der Betriebssicherheit sollen mit den Ausfahrsignalen Vorsignale verbunden sowie die Bahnwärterposten zunächst auf den Schnellzugstrecken durchweg mit Fernsprechern ausgestattet werden. Die Arbeiten zur allmählichen Herstellung der Ausfahrsignale mit Vorsignalen sowie für die elektrische Streckenblockung sind seit 1896 im Gange; es wurden hierfür in den Etatsjahren 1896/1901: 888 722 ℳ, im Etatsjahre 1902 weitere 300 000 ℳ verwendet. Außerdem wurden die erforderlichen Arbeiten auf den Strecken Waiblingen-Lorch und Plochingen-Reutlingen gelegentlich der Herstellung des zweiten Gleises ausgeführt. Dies soll auch bei der Fortsetzung des zweiten Gleises auf der Remsbahn und der oberen Neckarbahn sowie auf denjenigen Bahnstrecken geschehen, die in den nächsten Jahren zweite Gleise erhalten werden. Für die übrigen in Betracht kommenden Bahnstrecken erfordert die Herstellung der Ausfahrsignale mit Vorsignalen sowie des übrigen Teils der elektrischen Streckenblockung noch einen Aufwand von 1 300 000 ℳ. Hierzu kommen 280 000 ℳ für die Ausstattung der Bahnwärterposten auf Schnellzugstrecken mit Fernsprechern. Da im Interesse einer gesicherten Zugfolge Wert darauf zu legen ist, daß diese Sicherheitsmaßnahmen bis Ende 1906 zur Durchführung kommen, und da Titel 29 B des Eisenbahnetats für die Finanzperiode 1903/04 mit einer Forderung von 450 000 ℳ für Vervollständigung und Verbesserung der älteren Zentralweichenanlagen zu belasten war, so müssen für die Durchführung jener Maßnahmen Anlehensmittel in Anspruch genommen werden. Als erste Rate werden 700 000 ℳ gefordert.

Dem Gesetzentwurf ist eine Übersicht beigegeben über alle diejenigen Projekte von Nebenbahnen, die bis zum 1. Januar 1903 von der Eisenbahnverwaltung oder mit deren Vorwissen von Privattechnikern bearbeitet worden sind. Es sind im ganzen 27 Bahnprojekte, die ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung und auf Bauwürdigkeit nach der alphabetischen Reihenfolge der Ausgangsstationen geordnet sind. Bahnen, die bereits zur Ausführung durch den Staat gesetzlich bestimmt oder an Privatunternehmer konzessioniert sind, wurden in der Übersicht nicht aufgeführt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Über neue Eisenbahnbauten und -Konzessionen in Elsaß-Lothringen** entnehmen wir der Berl. B.-Ztg. folgendes: Die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen gehören bekanntlich dem Reiche und die Eisenbahnhoheit wird vom Reiche ausgeübt. Demnach baut auch das Reich die neuen Bahnlinien in Elsaß-Lothringen, die zur Vervollständigung des Bahnnetzes für erforderlich erachtet werden, wobei begreiflicherweise vielfach strategische Rücksichten, namentlich in Lothringen, eine große Rolle gespielt haben und spielen. Elsaß-Lothringen wiederum zahlt bei den neuen Linien einen nach langen Kämpfen und Schwierigkeiten endgültig und ein- für allemal vereinbarten Zuschuß von 45 000 ℳ. für 1 km. Infolge dieses Verhältnisses haben die Eisenbahnfragen in Elsaß-Lothringen schon seit Jahren mannigfache Erörterungen, Wünsche, Klagen und Beschwerden hervorgerufen, die häufig im Landesausschuß einen lebhaften Ausdruck fanden. Immerhin jedoch boten diese Eisenbahndebatten stets ein sehr mosaikartiges, um nicht zu sagen verworrenes Bild, indem die einzelnen Abgeordneten meistens nur für die rein örtlichen Interessen ihres Wahlbezirks eintraten. Es fehlte somit an jedem festen Plan und an einem einheitlichen Vorgehen im Sinne der allgemeinen wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen. Bei den jüngsten Verhandlungen im Landesausschuß über den Etat der Zuschüsse für Eisenbahnen hat nun die Landesregierung Mitteilung von einem Abkommen gemacht, das auf der Zusammenkunft, die zwischen Abgeordneten der Reichs- und Landesbehörden im Mai 1902 in Straßburg stattgefunden hat, abgeschlossen worden ist. Hiernach werden vom Reiche in absehbarer Zeit unter Beteiligung des Landes mit einem Zuschuß von 45 000 ℳ. für 1 km in der angegebenen Reihenfolge gebaut werden: 1. Linie Dammerkirch-Pfetterhausen bis zur schweizerischen Grenze gegen Bonfol (Largtalbahn); 2. Linie Schlettstadt-Müttersholz-Sundhausen; 3. Linie Saarburg-Drulingen-Adamsweiler; 4. Linie St. Ludwig-Waldighofen; 5. Linie Ebersweiler- (oder Anzelingen-) Waldwiese-preußische Grenze in der Richtung auf Merzig; 6. Linie Ingweiler-Lützelstein; 7. Linie Münzthal-Wolmünster-Grenze in der Richtung auf Zweibrücken; 7a. Linie Weißenburg-pfälzer Grenze in der Richtung auf Dahn. Des weiteren werden 18 genau bezeichnete neue Linien dem Bau durch Private freigegeben. Die Landesregierung kann allerdings neue Linien konzessionieren; aber die Reichseisenbahnverwaltung besitzt selbstverständlich das Recht des Einspruchs, sei es, daß sie eine zu konzessionierende Linie als eine Wettbewerbsbahn ansieht, sei es, daß sie die betreffende Linie in ihr Bahnnetz einzubeziehen und später auszubauen sich vorbehält. Die Landesregierung mußte sonach für jede einzelne Linie, die sie konzessionieren wollte, jedesmal zuvor die Einwilligung der Reichseisenbahnverwaltung herbeizuführen sich bemühen. Durch das obige Abkommen hat die Reichseisenbahnverwaltung dagegen mit einem Schlage ihre Zustimmung zum Bau jener 18 namentlich aufgeführten Linien gegeben, so daß die Landesverwaltung diese jetzt einzeln oder insgesamt, nach einander oder zu gleicher Zeit, an Privatgesellschaften oder Unternehmer konzessionieren kann, die hinsichtlich ihrer Kapitalkräftigkeit und im sonstigen die erforderlichen Garantien bieten.

Es ist damit ein festes und bestimmtes Programm von Eisenbahnbauten im Reichslande für die nächsten Jahre geschaffen worden und der gegenwärtig auf diesem Gebiete herrschenden Unklarheit und Verwirrung ein Ende gemacht. Das Reich und die in Frage kommenden Reichsbehörden haben bei der Aufstellung dieses Eisenbahnprogramms und bei dem Abschlusse des Abkommens darüber Elsaß-Lothringen ein weitgehendes Entgegenkommen bewiesen, was übrigens auch im Landesausschuß gebührend gewürdigt ist.

Über die Ende Februar d. J. stattgehabten Verhandlungen im elsaß-lothringischen Landesausschuß entnehmen wir einem Bericht der „Frankf. Ztg." noch folgendes: Beim außerordentlichen Etat wurden im Anschluß an den zwischen der Reichsregierung und der elsaß-lothringischen Verwaltung festgestellten einheitlichen Plan über den Ausbau des reichsländischen Eisenbahnnetzes eine Anzahl von Eisenbahnwünschen vorgetragen. Unterstaatssekretär Zorn v. Bulach erklärte, Elsaß-Lothringen habe allen Grund, mit dem zwischen dem Reich und der Landesverwaltung in der Eisenbahnfrage geschlossenen Übereinkommen zufrieden zu sein. Dr. Höffel gab dem Wunsche Ausdruck, daß die Wirksamkeit der Reichseisenbahnen sich auf das ganze Deutsche Reich erstrecken möge. Abg. Riff bemerkte, die von Elsaß-Lothringen an das Reich gezahlten Zuschüsse zum Bau der Reichseisenbahnen im Betrage von 45 000 ℳ. für 1 km seien zu hoch. Seit der Annexion seien 32 000 000 ℳ. Zuschüsse für Eisenbahnzwecke von Elsaß-Lothringen an die Reichskasse abgeliefert worden. Es sei eine Forderung der Billigkeit, daß man Elsaß-Lothringen an den Erträgnissen der Reichseisenbahnen teilnehmen lasse. Unterstaatssekretär Zorn v. Bulach erwiderte, Elsaß-Lothringen habe mit dem Zuschusse an das Reich zum Zwecke der Eisenbahnbauten kein schlechtes Geschäft gemacht. Abg. Wetterlé gab die Anregung, ob nicht das Land Elsaß-Lothringen Landesbahnen bauen solle. Abgeordneter Dr Fürst bedauerte gleichfalls, daß Elsaß-Lothringen keinen Anteil am Gewinn der Reichseisenbahnen habe und daß man die Reichseisenbahnverwaltung nicht zur Gewerbesteuer heranziehen könne. Auf diesem Wege ließe sich ein Teil des Überschusses der Reichseisenbahnen für Elsaß-Lothringen zurückgewinnen.

— **Genesungsheim für Eisenbahnbeamte.** Die Abgg. Ernst und Kindler haben mit Unterstützung der freisinnigen Volkspartei im preußischen Abgeordnetenhause folgenden Antrag eingebracht: Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen: die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, zur Errichtung von Kurhospitälern und Genesungsheimen für mittlere und untere Beamte der Staatseisenbahnen eine entsprechende Summe in den nächstjährigen Staatshaushaltsetat einzustellen.

— **Sommerfahrplan des Direktionsbezirks Altona.** Auf der Tagesordnung der 38. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Altona, welche am 21. d. M. in Cuxhaven stattfindet, stehen Mitteilungen über Verbesserung des Sommerfahrplans, aus denen wir nach dem „Hamb. Korr." folgendes mitteilen: Auf der Strecke Berlin-Hamburg-Altona wird im Sommer 1903 ein neues Schnellzugpaar mit I.—III. Wagenklasse verkehren: Zug Nr 13 Altona ab 7.35, Berlin an 11.38; Zug Nr 12 Berlin ab 7.12, Altona an 11.29. Durch den Schnellzug Nr 13 wird in Berlin Anschluß an einen um 1.00 von Berlin Fr. abfahrenden neuen Schnellzug Nr 9 nach Schlesien gewonnen mit Ankunft in Breslau um 6.06. Der neue Zug 12 tritt an die Stelle des früher gelegten D-Zuges 10 (Berlin ab 7.32). Er wird in Ludwigslust und Büchen mit Anschluß nach Schwerin und Lübeck anhalten, wodurch die seit langer Zeit angestrebte Abendverbindung von Berlin nach Schwerin und Lübeck hergestellt wird, und wird in Hamburg den Anschluß an Zug 38 nach Kiel und Vamdrup aufrecht erhalten. Von Berlin nach Lübeck wird Zug 12 einen Kurswagen I.—III. Klasse führen. Der zur Zeit verkehrende Zug 14 (Berlin ab 8.10) wird vom 1. Mai ab nicht mehr gefahren; an seine Stelle tritt der bisher schon während des Sommers eingelegte Frühzug Nr 14 ab Berlin 6.30.

Der von Berlin jetzt um 7.32 abfahrende D-Zug Nr 10 wird unter der Nr D 8 um 2 Stunden 7 Minuten früher verkehren: Berlin ab 5.25, Hamburg an 8.52, Altona an 9.11. Hierdurch wird eine neue direkte Verbindung von Berlin nach Hamburg mit Abfahrt von Berlin in den Nachmittagsstunden gewonnen, was vielen Reisenden, denen der Abends 7.12 abfahrende Zug Nr 12 zu spät liegt, sehr erwünscht sein wird. Außerdem wird eine neue Schnellzugverbindung von Leipzig nach Hamburg über Bitterfeld-Berlin durch Anschluß an die Züge Nr 405/D 4: Leipzig ab 2.25, Berlin an 4.55 mit einer Fahrtdauer von nur 6½ Stunden hergestellt.

Die bisher als D-Züge fahrenden Nachtschnellzüge Nr 76 und 75 zwischen Altona-Hamburg und Frankfurt a/M. werden die III. Wagenklasse erhalten und aus Abteilwagen gebildet werden. Ein Teil des Zuges wird nach wie vor mit I.—III. Klasse über Göttingen-Gemünden zwischen Hamburg und München verkehren.

— **Die Einführung der Vollringzüge auf der Berliner Ringbahn.** Der Sommerfahrplan der Eisenbahndirektion Berlin bringt in seinem soeben fertig gestellten ersten Entwurf als wichtigste Änderung die Einführung der Vollringzüge, nachdem der Ausbau der Gleise zwischen Tempelhof und Ebersstraße durchgeführt ist. Die Vollringzüge werden vom 1. Mai an, ohne die Stadtbahn zu berühren, auf der Ringbahn kreisen. Sie nehmen ihren Anfang in Westend und gehen über den Nordring bis zur Frankfurter Allee, von dort bis zum Ringbahnhof Stralau-Rummelsburg, dann nach Treptow, auf dem Südring bis Tempelhof, von hier nach den Stationen Papestraße, Ebersstraße, dann auf dem Südring weiter bis Halensee und von Halensee unmittelbar nach Westend. In Westend ist bis zur Abfahrt des nächsten Vollringzuges ein Aufenthalt von 5—7 Minuten. Der ganze Vollring mit 22 Stationen wird in 1 Stunde 25 Minuten zurückgelegt. Es sind 30 Züge in jeder Richtung vorgesehen, so daß stündlich zwei Vollringzüge verkehren. Der erste Zug geht von Westend in der Richtung rechts zur Stadt 4.13, der letzte 10.43. In der Richtung links zur Stadt geht der erste Zug von Westend 4.45, der letzte 10.45. Die Nord-Südringzüge kommen ganz in Wegfall. Auf der Stadtbahn, dem alten Nord- und dem Südring sind die üblichen Betriebsverstärkungen für den vermehrten Verkehr des Sommers vorgesehen. Für die Sonn- und Feiertage ist von 12 Uhr Mittags bis 12 Uhr Nachts ein besonderer Fahrplan zur Ergänzung aufgestellt.

— **Breslau-Warschauer Eisenbahn.** Die Generalversammlung vom 12. d. M. lehnte das Verstaatlichungsangebot mit 6646 gegen 5855 Stimmen ab, nahm dagegen folgenden Beschlußantrag an: „Die Generalversammlung erklärt sich bereit, das Unternehmen dem Staate zu überlassen, wenn für 600 ℳ Stammprioritäten 600 ℳ dreiprozentige Konsols und für 3000 ℳ Stammaktien 600 ℳ dreiprozentige Konsols gezahlt werden." Die Ablehnung erfolgte nach langen Erörterungen des Für und Wider. Sehr lebhaft trat für die Annahme des Angebots der Staatsregierung der Landrat v. Scheele, Mitglied des Aufsichtsrats, ein. Den Wert einer Bahn zu taxieren, sei ein schwieriges Unterfangen. Und wenn der Direktor der Bahn als ehrlicher Mann erklärt habe, daß die Bahn nicht mehr wert sei, als der Staat biete, so müsse sich doch über einen solchen Preis reden lassen. Der Minister sei so weit gegangen, als er habe gehen können, und dann habe er in seinen Entschließungen auch noch auf das Abgeordnetenhaus Rücksicht zu nehmen. Der Minister gebe schon mehr, als er zu geben nötig habe. Die Verbindung mit Rußland sei Zukunftsmusik. Sodann wandte Redner sich der Zukunft der Breslau-Warschauer Bahn zu. Er sei der Überzeugung, daß die Bahn immer mehr zurückgehen müsse. Die Holzindustrie, der die Bahn viele Transporte zu verdanken habe, sei zugrunde gegangen, die Bahnen Kalisch-Warschau und Öls-Ostrowo würden der Bahn einen großen Teil ihrer Einnahmen entziehen. Dann bestehe noch die Gefahr einer neuen Konkurrenzbahn Kempen-Namslau oder -Noldau. Auf diese Weise würden die Dividenden in kurzer Zeit sich vielleicht bis auf 1,5 % ermäßigen. Auch die Anlieger würden alle Mittel in Bewegung setzen um Tarifermäßigungen und Rückfahrkarten zu erlangen.

— **Um dem eingetretenen Wagenmangel auf den bayerischen Staatseisenbahnen** tunlichst zu begegnen, sieht sich die Generaldirektion veranlaßt, ihre sämtlichen Bahn- und Güterstationen sowie Lokalbahnbetriebsleitungen dahin anzuweisen, die gedeckten Güterwagen bis auf weiteres nur zur Beförderung der Stückgüter sowie der Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen und der nach Maßgabe der Tarifvorschriften bedeckt zu befördernden Güter der Spezialtarife zu verwenden. Außerdem wird auch die Zone für Rückbeladung fremder Wagen dieser Gattung von 150 auf 30 km herabgesetzt und ferner angeordnet, daß angesichts des gesteigerten Frühjahrsverkehrs die Be- und Entladung der Güterwagen, wie die Weitersendung derselben im beladenen sowohl als im leeren Zustande mit größtmöglichster Beschleunigung durchgeführt werde; nicht minder rasch sind außerdem auch die Wagenreparaturen und Desinfektionsgeschäfte vorzunehmen sowie endlich auch die gedeckten fremden Güterwagen in tunlichster Weise auszunutzen.

— **Das neue Bahnhofshauptgebäude in Nürnberg.** Der Bau des neuen Bahnhofshauptgebäudes in Nürnberg macht wesentliche Fortschritte, so daß schon im Laufe dieses Sommers die westliche Hälfte belegt werden wird. Diese Hälfte ist in ihren Räumen 1½ mal so groß, als das alte Betriebsgebäude. Letzteres wird dann abgebrochen und der Ausbau der östlichen Hälfte des neuen Gebäudes vollendet. Vom alten Gebäude soll vorerst die Südseite stehen bleiben. Der Platz vom Prinzregentendenkmal bis zum Württemberger Hof wird freigelegt, damit sich dort der Verkehr entwickeln kann.

— **Motorwagen auf den bayerischen Staatsbahnen.** Die auf der Vorortstrecke Augsburg-Friedberg und Augsburg-Mering kürzlich gemachten Versuchsfahrten mit dem auf der Bahn Augsburg-Haunstetten befindlichen Motorwagen fielen vorerst noch nicht ganz befriedigend aus. Sie sind aber die Vorboten dafür, daß bald auf Nebenbahnen und auch auf weniger gut benutzten Vorortlinien zur Ersparung von Betriebskosten elektrischer Betrieb zur Einführung gelangt. Es geschieht dies auf Grund der von der staatlichen Kommission auf den pfälzischen Bahnen im vorigen Spätherbst gemachten Beobachtungen; dort sind bekanntlich Motorwagen mit Erfolg seit längerer Zeit in Verwendung, so zwischen Speyer und Schifferstadt, ferner zwischen Neustadt und Ludwigshafen, auch nach Frankenthal und auf einigen Nebenbahnen. Von der bayerischen Bahnverwaltung werden demnächst auch mit Dampfwagen nach dem System Serpollet Versuche gemacht werden.

— **Über die Beleuchtungsanlagen bei den württembergischen Staatsbahnen** entnehmen wir dem Verwaltungsbericht für das Etatsjahr 1901 folgende Angaben: Bei der Ölgasanstalt in Plochingen zur Erzeugung von Ölgas für die Bahnhofsbeleuchtung betrugen die reinen Kosten für 100 cbm erzeugtes Gas 39 ℳ 63 ₰. Steinkohlengasbereitungsanstalten befinden sich auf den Stationen Bietigheim und Jagstfeld. Es beliefen sich die reinen Kosten für 100 cbm erzeugtes Gas auf 9 ℳ 75 ₰ und 13 ℳ 90 ₰. Die Mischgasanstalt in Cannstatt für Erzeugung von Mischgas zur Beleuchtung der Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen (mit den zugehörigen Gasfüllanstalten Stuttgart, Heilbronn, Ulm, Eutingen, Pforzheim und Gerbertingen), deren Anlagekapital 212 895 ℳ beträgt, erzeugte 126 386 cbm Ölgas und 44 412 cbm Acetylengas. Die reinen Kosten betrugen im ganzen 97 588 ℳ, für 100 cbm erzeugtes Mischgas 57 ℳ 13 ₰. Luftgasbereitungsanstalten mit Verwendung von flüssigen Kohlenwasserstoffen (Hydricin) für Innen- und Außenbeleuchtung sind vorhanden auf den Bahnhöfen Obertürkheim und Eutingen. Die reinen Kosten betrugen für 100 cbm erzeugtes Gas 25 ℳ 60 ₰ und 28 ℳ 22 ₰. Spiritusglühlichtbeleuchtung ist eingeführt auf dem Bahnhof Lauffen a/N. für Außen- und Innenbeleuchtung sowie im Heizhaus Freudenstadt für Innenbeleuchtung. Die Kosten für eine Lampenbrennstunde beliefen sich auf 3,42 ₰ und 3,19 ₰. Der Verwaltungsbericht sagt zu dieser Beleuchtung, sie liefere ein schönes, intensiv weißes Licht von der Stärke der üblichen (hierzu verwendeten) Gasglühlichtbrenner. Petroleumglühlichtbeleuchtung unter Verwendung von Lampen System Washington ist eingerichtet auf dem württembergischen Güterbahnhof Pforzheim zur Gleisbeleuchtung, dem Bahnhof Freudenstadt (Heizhaus) teilweise zur Gleisbeleuchtung und zur Innenbeleuchtung und dem Bahnhof Horb zur Außenbeleuchtung. Die Lampen für Gleisbeleuchtung hängen an 10 m hohen Masten; sie geben ein schönes, intensiv weißes Licht mit einer Lichtmenge gleich derjenigen elektrischer Bogenlampen von 6 Amp. Stromstärke. Die Kosten einer Lampenbrennstunde betrugen 14,2, 9,28, 14,5 ₰. Elektrische Beleuchtungsanlagen befinden sich auf dem Hauptbahnhof Stuttgart, auf dem Bahnhof Cannstatt-Untertürkheim, auf den Bahnhöfen Ulm, Friedrichshafen, Kornwestheim, Heilbronn, Nordbahnhof Stuttgart, Mühlacker und in der Lokomotivwerkstätte Eßlingen. Die Kosten der Stromerzeugung einschließlich des Aufwands für Bedienung und Unterhaltung der Leitungen betrugen bei den elektrischen Anlagen ohne Nebenbetrieb Stuttgart Hauptbahnhof 18,4 ₰, Cannstatt-Untertürkheim 11,5 ₰, Friedrichshafen 25,8 ₰, Kornwestheim 27,4 ₰ für eine Kilowattstunde, die reinen Stromkosten beliefen sich bei diesen Anlagen für eine Kilowattstunde auf 12,8, 10,0, 23,0, 25,9 ₰. Bei den elektrischen Anlagen mit Nebenbetrieben Heilbronn, Stuttgart Nordbahnhof, Mühlacker, Ulm, Eßlingen sind die reinen Kosten der Kilowattstunde nicht berechnet. Sämtliche Anlagen erzeugen Gleichstrom, außerdem Stuttgart Nordbahnhof und Eßlingen auch Drehstrom für motorische Zwecke. Sämtliche Anlagen werden mittels Dampf betrieben. Mit Dampfkondensation arbeiten die Anlagen in Stuttgart Hauptbahnhof, Cannstatt-Untertürkheim, Heilbronn, Ulm und Eßlingen. Akkumulatorenbatterien befinden sich in den Anlagen Stuttgart Hauptbahnhof, Cannstatt-Untertürkheim, Friedrichshafen, Heilbronn, Ulm und Eßlingen.

— **Eisenbahnmuseum für die badischen Bahnen.** Die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen plant der Frankf. Ztg. zufolge die Errichtung eines Eisenbahnmuseums und richtet an die ihr unterstellten Dienststellen und Bezirksbeamten die Aufforderung, alle Gegenstände, die für die Geschichte der Entwicklung des Eisenbahnwesens Interesse bieten, besonders Fahrpläne (graphische Pläne vor 1876, Wandfahrpläne vor 1844, Kursbücher vor 1864), nicht mehr gebräuchliche Fahrkarten, alte Modelle, Abbildungen und Pläne von Bahnhöfen, Brücken u. dergl. sammeln und nach Karlsruhe abliefern zu wollen.

— **Der Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayerischen Hochlande** ist im Begriffe, zu den in Bayern amtlich zur Ausgabe gelangenden Fahrscheinheften 70 000 Umschläge herauszugeben. Die bereits vorliegenden Musterstücke in Form eines 15 : 10½ cm großen, nur 6 mm starken Büchleins mit steifer Einbanddecke sind sehr geschmackvoll ausgeführt und werden jedem Reisenden eine um so willkommenere Beigabe sein, als das Büchlein manches enthalten wird, was für den Fremden von Wert und Interesse ist. So: eine Belehrung, in welchen Fällen es für den Fremden von Nutzen ist, sich an den Verein zu wenden, eine Hotelliste, Mitteilungen, welche geeignet sind, die Reisenden zu veranlassen, das bayerische Hochland und andere schöne Gegenden Bayerns zu besuchen. Endlich wird das Publikum aus dem Büchlein auch ersehen, daß in dem an Sehenswürdigkeit so reichen München außer der Kunst auch Handel und Industrie, insbesondere die Kunstindustrie in hervorragender Weise vertreten sind. Die Umschläge werden auf diese Weise die Kunde von Münchens und Bayerns Schönheiten und sonstigen Vorzügen in vielen Tausend Exemplaren in alle Welt tragen und dadurch gewiß von Nutzen sein.

— **Personalnachrichten.** Der Wirkliche Geheime Oberregierungsrat Möllhausen, Ministerialdirektor im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, hat aus Gesundheitsrücksichten zum 1. Mai d. J. seinen Abschied erbeten. Einer Aus-

streuung gegenüber, daß er wegen Meinungsverschiedenheiten mit dem Staatsminister Budde über die Art des Geschäftsverkehrs um seinen Abschied eingekommen sei, ist die Köln. Ztg. ermächtigt zu erklären, daß solche Meinungsverschiedenheiten in keiner Weise eingetreten sind oder sich geltend gemacht haben. Lediglich Rücksichten auf seine schon seit längerer Zeit angegriffene Gesundheit haben den Ministerialdirektor Möllhausen bestimmt, schon jetzt in den Ruhestand zu treten. Ganz ähnlich äußert sich auch die Nordd. Allg. Ztg. — Die Nachricht ruft in den Kreisen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung und darüber hinaus lebhaftes Bedauern hervor. Wir behalten uns vor, auf das amtliche Wirken des sehr verdienten Mannes ausführlicher zurückzukommen, wenn sein Ausscheiden erfolgt ist.

Der Geheime Oberregierungsrat Kieschke, vortragender Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Präsidenten bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Posen betraut worden.

Der Regierungsassessor Petzet, Mitglied der Eisenbahndirektion Kattowitz, z. Z. in Bremen, ist zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räte IV. Klasse ernannt.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurde der Vorstand der Eisenbahnbetriebsdirektion München, Generaldirektionsrat Eugen Freiherr v. Schacky auf Schönfeld, zum Oberregierungsrat außer dem Status befördert und zugleich nebst dem Direktionsrate bei der Generaldirektion Karl Völcker zur Dienstleistung in die Verkehrsabteilung des Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Äußeren ab 1. April d. J. einberufen.

Österreich.

— **Gesetzentwürfe über Lokalbahnen.** Die Regierung hat am 13. d. M. im Abgeordnetenhause Gesetzentwürfe, betreffend die Beteiligung des Staats an der Kapitalbeschaffung für die Lokalbahnen von der Station Neuhaus der Staatsbahnen nach Wobratain, von der Haltestelle Daudleb der österreichischen Nordwestbahn nach Rokitnitz und von der Station Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Grätz sowie betreffend die Herstellung von Lokalbahnen von Zwettl nach Martinsberg und von Krainburg nach Neumarktl eingebracht.

Für die erstgenannte schmalspurige, 46 km lange Bahn ist ein Staatsbeitrag von 245 000 Kr. in Aussicht genommen. — Die zweite, etwa 19 km lange Linie ist eine Notstandsbahn für den Weberdistrikt des Riesengebirges. Diese vollspurige, auf 2 450 000 Kronen veranschlagte Lokalbahn genießt die Landesgarantie für 70 % des Kapitals, während die Interessenten 125 000 Kr. aufbringen. Zur Deckung des Restes soll der Staat einen Betrag von 610 000 Kr. leisten. — Die vollspurige, ungefähr 8 km lange Lokalbahn Troppau-Grätz endlich, deren Anlagekapital mit 528 000 Kr. bemessen ist, wird in der Weise finanziert, daß das Land Schlesien 44 000 Kr., die Stadtgemeinde Troppau 328 000 Kr. und die sonstigen Interessenten 24 000 Kr. beitragen; das restliche Baukapital mit 132 000 Kr. wird durch den Staatsbeitrag gedeckt.

Durch die Herstellung einer Lokalbahn von Zwettl nach Martinsberg wird nach Fertigstellung der noch im Bau befindlichen Strecke Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings bald eine durchgehende Bahnlinie von Iglau bis Zwettl geschaffen sein. Die etwa 36 km lange vollspurige Lokalbahn Zwettl-Martinsberg wird einen Kostenaufwand von 4 450 000 Kr. erfordern. Hiervon werden durch das Land Niederösterreich und die Lokalinteressenten 750 000 Kr. aufgebracht. Nach dem vorgelegten Gesetzentwurf soll durch die Gewährung einer staatlichen Reinertragsgarantie die Beschaffung des hiernach noch zu bedeckenden Betrags von 3 700 00 Kr. ermöglicht werden.

Die Gesetzvorlage betreffend die Lokalbahn von Krainburg nach Neumarktl bezweckt die gesetzliche Sicherstellung einer etwa 15 km langen vollspurigen Eisenbahn von der Station Krainburg der Staatsbahnlinie Tarvis-Laibach nach Neumarktl. Durch diese Lokalbahnlinie soll der industriereichste Ort Ober-Krains, der Markt Neumarktl, welcher infolge der Wahl der Bärengrabenlinie für die Trasse der Karawankenbahn vom Bahnverkehr ausgeschlossen bleiben würde, mit dem bestehenden Bahnnetze verbunden werden. Die Beteiligung des Staatsschatzes an dem Bahnunternehmen, welches ein Gesamtkapital von 2 070 000 Kr. erheischt, soll in der Weise erfolgen, daß vom Staate die Reinertragsgarantie für ein Vorzugskapital von 1 750 000 Kr. übernommen wird. Den Rest steuert das Land Krain bei.

Wie bereits mitgeteilt, hat der Eisenbahnminister in einer früheren Sitzung des Abgeordnetenhauses Gesetzentwürfe über den Bau der Lokalbahnen Lemberg-Podhajce und Tarnopol-Zbaraz eingebracht. Was die erstere Lokalbahn anbelangt, so machten sich in dem zwischen den Staatsbahnlinien Lemberg-Podwoloczyska und Lemberg-Stanislau gelegenen, weit ausgedehnten Gebiete von Ostgalizien die nachteiligen Folgen des Mangels einer den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Eisenbahnlinie in dem gesamten Erwerbsleben auf das empfindlichste fühlbar. Diesem Bedürfnisse soll die 129 km lange Lokalbahn von Lemberg nach Podhajce abhelfen. Die Baukosten sind mit 15 500 000 Kr. veranschlagt. Zu diesen Kosten hat der galizische Landtag einen Beitrag von 1 500 000 Kr. zu leisten beschlossen. Die Beitragsleistungen der Interessenten dürften sich auf 2 500 000 Kr. belaufen. Hiernach bleibt noch ein Betrag von 12 000 000 Kr. zu beschaffen, für welchen die Gewährung einer staatlichen Reinertragsgarantie in Aussicht genommen ist.

Für die Lokalbahn Tarnopol-Zbaraz, welche den Zweck verfolgt, Tarnopol, die bedeutendste Stadt im galizischen Podolien, mit der in kommerzieller und gewerblicher Beziehung ansehnlichen Bezirksstadt Zbaraz zu verbinden, sind die Anlagekosten mit 2 490 000 Kr. veranschlagt; von diesem Betrage werden 255 000 Kr. durch Interessentenzeichnungen aufgebracht. Der galizische Landtag hat eine Beihilfe von 600 000 Kr. bewilligt, und soll der weitere Betrag von 1 635 000 Kr. durch Ausgabe von Prioritätsobligationen auf Grund der für das Unternehmen zu gewährenden Staatsgarantie beschafft werden.

— **Wohnhäuser für Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen.** Im Jahre 1901 haben, wie der Eisenbahnminister im Abgeordnetenhause gelegentlich einer Interpellationsbeantwortung mitteilte, auf allen Linien der österreichischen Staatsbahnen 714 Wohngebäude für Beamte, Unterbeamte, Diener und Arbeiter mit einer bebauten Fläche von 150 274 qm und 6514 Wächter- und Portierhäuser auf einer bebauten Fläche von zusammen 324 700 qm bestanden. Außerdem sind für die Unterbringung von Arbeitern in gesunden und billigen Wohnungen Arbeiterhäuser erbaut worden, deren Anzahl sich jetzt auf 153 beläuft. Diese besitzen Gärten und bieten für 624 Familien Raum. Auch in dem Gesetze des Jahres 1901, betreffend die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogramms der Staatseisenbahnverwaltung, sind zum Zwecke der Herstellung von Wohnhäusern für Bedienstete in 35 Stationen 3 389 000 Kr. eingestellt. Außerdem ist die Staatseisenbahnverwaltung stets bestrebt, die von den Bediensteten gegründeten Baugenossenschaften nach Maßgabe der ihr zur Verfügung stehenden Mittel zu unterstützen.

— **Verwendung leichter Motoren auf Lokalbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat seit längerer Zeit eingehende Studien über die Möglichkeit einer Herabminderung der Zugförderungskosten bei Verwendung von leichten Fahrbetriebsmitteln angestellt. Bis jetzt wurden je ein Motorwagen System Daimler und Serpollet in Betrieb gesetzt und zwei Motorwagen System Komarek in Bestellung gebracht. Da aber Motorwagen wegen ihrer verhältnismäßig geringen Leistungsfähigkeit in vielen Fällen den Verkehrsbedürfnissen der Lokalbahnen nicht ganz entsprechen, hat das Eisenbahnministerium den Bau einer kleinen zweiachsigen Verbund-Tenderlokomotive mit einem Dienstgewichte von 15 t und gemischter Feuerung (Kohle und Petroleumrückstände) angeordnet. Am 12. d. M. ist diese Maschine, deren Plan vom Baurat Gölsdorf im Eisenbahnministerium herrührt, nach vorheriger Besichtigung durch den Eisenbahnminister dem Betriebe übergeben worden. Bei der durchgeführten technisch-polizeilichen Erprobung wurden bei vollkommen ruhigem Gange Geschwindigkeiten bis zu 60 km in der Stunde erreicht. Die Maschine kann bei stetigen Steigungen von 10 ‰ Lasten von 45 und 50 t mit 22 und 20 km Geschwindigkeit in der Stunde, auf Steigungen von 20 ‰ bei Geschwindigkeiten von 15 km in der Stunde Lasten von 30 t, bei 10 km Geschwindigkeit in der Stunde solche von 40 t und auf Steigungen von 30 ‰ bei 10 km Geschwindigkeit in der Stunde Lasten von 25 bis 30 t anstandslos befördern. Bei dieser neuen Lokomotive wurde dem übrigens nicht im Lokomotivbetriebe allein, sondern bei jedem Dampfmotorwagen auftretenden Nachteil, daß auch während des Stillstandes des Fahrzeuges das Feuer am Rost erhalten werden muß, durch die gemischte Feuerung begegnet. Diese ist derart eingerichtet, daß an Stelle der gewöhnlichen Feuerbüchse ein Chamottevorbau vorhanden ist, welcher, nach einmaligem Anheizen mit Kohle als Wärmespeicher dienend, den bei Antritt der Fahrt durch den bekannten Holdenschen Ejektor eingespritzten Petroleumrückstand zur Entzündung bringt, so daß das Nachfeuern während des Stillstandes entfallen kann. Während der Fahrt wird bei kleinen Zugleistungen in der Regel nur mit Kohle gefeuert; bei gesteigerten Leistungen dagegen, und zwar vorzugsweise in Steigungen, wird mit dem flüssigen Brennstoff nachgeholfen. Da auf diese Art keine größeren Kohlenmengen verfeuert werden als bei Motorwagen und das Nachfeuern mit dem flüssigen Brennstoff keine physische Anstrengung erfordert, wird auch bei der Bedienung dieser Lokomotive, wie es bei Motorwagen der Fall ist, der Heizer entbehrt werden können. Ein weiterer Vorteil liegt darin, daß die neue Lokomotive mit selbsttätiger Vakuumbremse eingerichtet ist, weshalb auch die Beigabe von Bremsern entfallen kann.

— **Österreichische Nordwestbahn.** In der am 11. d. M. abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrats der Österreichischen Nordwestbahn erteilte dieser dem bereits mitgeteilten Übereinkommen mit der Regierung hinsichtlich der Konvertierung der 5 prozentigen Prioritätsanlehen sowie der Durchführung von Investitionen seine Zustimmung. Für den 24. April sind die Aktionäre zu einer außerordentlichen Generalversammlung einberufen, auf deren Tagesordnung die Genehmigung des in Rede stehenden Übereinkommens steht. Die Durchführung der Konvertierung dürfte mit Rücksicht auf die günstige Lage des Geldmarktes alsbald nach der Generalversammlung eingeleitet werden.

— **Südbahn.** Die vom Komitee der französischen Besitzer von Prioritäten der Südbahn zur Beratung des Sanierungsvorschlags einberufene Versammlung findet am 27. d. M. in Paris statt. Nach den vorliegenden Mitteilungen dürfte die Mehrheit der französischen Prioritätenbesitzer dem Vorschlage ihre Zustimmung geben. Auch den österreichischen Prioritätenbesitzern wird voraussichtlich Gelegenheit geboten werden, sich über den Sanierungsvorschlag zu äußern, da der Prioritätenkurator die Einberufung einer nichtoffiziellen Versammlung der Besitzer angeregt hat.

— **Umstellwagen im österreichisch-russischen Verkehre.** Wie bereits mitgeteilt, haben in Wien Beratungen mit den Vertretern der russischen Südwestbahnen zu dem Zwecke stattgefunden, um festzustellen, ob und in welchem Umfange die nach dem System Breidsprecher gebauten Güterwagen auch im österreichisch-russischen Güterverkehre mit Vorteil Anwendung finden könnten. Die Beratungen haben zu einer grundsätzlichen Verständigung in dieser Angelegenheit geführt. Vorläufig ist die Verwendung dieser Umstellwagen für Holzsendungen von den Sägen in Galizien und der Bukowina über Nowosielitza nach Odessa in Aussicht genommen.

— **Ausgestaltung der Triester Hafen- und Bahnanlagen.** Es wurde bereits mitgeteilt, daß mit Rücksicht auf die zu gewärtigende Entwicklung des Triester Verkehrs nach Vollendung der im Bau befindlichen Karawanken- und Tauernbahn die Notwendigkeit einer umfassenden Ausgestaltung der Hafen- und Eisenbahnanlagen in Triest sich ergibt. Die nach einem groß angelegten Plane herzustellenden Hafenanlagen werden einen Kostenaufwand von 94 000 000 Kr., die Bahnhofanlagen einen solchen von etwa 6 000 000 Kr. erfordern. Es ist der Bau von 22 Schuppen vorgesehen. Die Gesamtbelegfläche der neuen Schuppen wird 128 200 qm betragen und läßt sich diese auf etwa 160 400 qm erhöhen, wenn Obergeschosse bei diesen Gebäuden errichtet werden. Vor den Schuppen ist ein Kai mit 14 m Breite gedacht, auf welchem ein Umschlagbahngleis angelegt wird. An der Landseite der Schuppen sollen drei Gleise den Bahnverkehr vermitteln: eines für den Umschlag, das mittlere für die Wagenaufstellung, das innerste als Durchgangsgleis. Die Schuppen sollen nicht ganz bis an die Köpfe der Molen ragen, sondern dort einen freien Lagerraum für die einstweilige Lagerung von Massengütern (Mineralien, Erze, Holz) lassen. In reichlicher Weise ist die neue Anlage mit Straßenzügen in der Breite von 15—20 m durchquert. Landseits der Schuppen sind acht große Magazine in zwei Reihen geplant. Diese sollen mit Keller, Erdgeschoß und drei Stockwerken versehen werden und einen Belegraum von 180 000 qm bieten.

— **Die Stellung der Eisenbahnen in den Handelsverträgen.** Der Verein für kaufmännische Interessen in Wien hielt kürzlich eine Versammlung ab, in welcher kaiserlicher Rat Professor Freud über „Die Stellung der Eisenbahnen in den Handelsverträgen" sprach. Redner wies auf die Wichtigkeit der Eisenbahnen in den Handelsverträgen hin. Dadurch, daß die Eisenbahnen eine selbständige Tarifpolitik machen, seien sie in der Lage, die Ziele und Zwecke der Handelspolitik zu durchkreuzen. Bei einem ausgebildeten Schutzzollsystem sei ein ausgebildetes Schutzeisenbahntarifsystem unerläßlich. Redner wies an der Hand einer Anzahl von Beispielen nach, daß sich in den Tarifen von verschiedenen Staaten Bestimmungen finden, nach welchen diese Tarife nur für das heimische Gut Geltung haben, während Sendungen anderen Ursprungs zu höheren Frachtsätzen — dies gilt insbesondere bei den sogenannten Richtungstarifen — befördert werden. Er berief sich auf das Beispiel Ungarns und bemerkte, daß auch in Österreich die handelspolitische Durchbildung der Eisenbahntarife immer mehr platzgreife. Ein Umstand erscheine hierbei von größter Wichtigkeit. Es könne den Privatbahnen naturgemäß nicht verübelt werden, sondern es sei ihr berechtigtes Interesse, in erster Linie Tarifpolitik zu treiben. Selbst wenn die Autonomie des Staates größer wäre als sie ist, würde er ohne Schädigung dieser Interessen tiefgehenden Einfluß nicht nehmen können. Es sei also nur derjenige Staat in der Lage, mit seinen Eisenbahnen bezw. mit den Tarifen derselben Wirtschaftspolitik zu treiben, welche er gänzlich beherrsche. Österreich gewähre fremden Frachten dieselben Tarife wie den einheimischen, während dies bei den übrigen Staaten, selbst bei jenen, die mit Österreich Verträge abgeschlossen haben, nicht der Fall ist. Schon aus diesem Grunde sei das Inland dem Auslande gegenüber im Nachteil. So lange Österreich Privatbahnen habe, sei eine Besserung der Verhältnisse nicht zu erwarten, und dränge dieser Umstand zur Verstaatlichung der österreichischen Privatbahnen.

— **Herstellung von Gehwegen bei Bahnhöfen.** Anläßlich des von der Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen zur Durchführung gelangenden Umbaues der Lokalbahn Guntramsdorf-Matzleinsdorf verlangte die Gemeinde Wien von der Gesellschaft die Herstellung von Gehwegen an den unmittelbar an die öffentlichen Straßen angrenzenden Seiten des Matzleinsdorfer Bahnhofes. Die Gesellschaft lehnte dieses Begehren ab, und auch das Eisenbahnministerium erkannte auf Abweisung der von der Gemeinde gestellten Forderung. Vor dem Verwaltungsgerichtshofe, dessen Entscheidung die Gemeinde anrief, machte diese geltend, daß sie berechtigt war, im Sinne der Wiener Bauordnung die Herstellung von Gehwegen an dem als Bauplatz aufzufassenden Bahnhofsgebäude von der Gesellschaft zu verlangen. Der Verwaltungsgerichtshof hob die angefochtene Entscheidung des Eisenbahnministeriums als gesetzlich nicht begründet auf. Der Gerichtshof erachtete das Verlangen der Gemeinde nach Herstellung des Gehweges für berechtigt, da zwischen dem Bahnhofe und den angrenzenden Straßen eine Verbindung geschaffen werden müsse und das Bahnhofsgebäude als Bauplatz im Sinne der Wiener Bauordnung aufzufassen sei.

Ungarn.

— **Sicherheit im Eisenbahnbetrieb auf den ungarischen Eisenbahnen.** Im Jahre 1900 wurden auf den ungarischen Eisenbahnen von je 1 000 000 Reisenden durchschnittlich 0,2 Reisende durch Eisenbahnunfälle getötet und 1,95 Reisende verletzt. Diese Verhältnisziffern sind günstiger als in den meisten anderen Ländern (von Deutschland und Österreich abgesehen).

— **Auswahl von Wagen für bestimmte Frachtgüter.** Von den Versendern lebender Tiere und verderblicher Güter wurde in letzter Zeit bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wiederholt Beschwerde wegen verspäteter Ankunft ihrer Sendungen in der ausländischen Bestimmungsstation geführt. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat Anlaß genommen, der Ursache der Verspätungen nachzuforschen, und wurde festgestellt, daß die Verladung der genannten Güter in Wagen vorgenommen worden ist, welche mit Schalengußrädern versehen sind und die demzufolge in Züge, welche mit einer Grundgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde verkehren, gar nicht eingereiht werden durften. Damit nun den berechtigten Klagen der verladenden Parteien vorgebeugt werde, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ihre Organe angewiesen, nach dem Zollauslande zur Versendung gelangende lebende Tiere sowie dem raschen Verderben unterliegende Waren nur in Wagen zu verladen, welche mit Stern- oder Scheibenrädern versehen sind und sonach besonders aufgezogene Radreifen tragen.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Schweden.** Das Departement der Verkehrswege in Stockholm hat sich, wie die Voss. Ztg. erfährt, dem von uns in Nr 3 S. 40 d. Ztg. mitgeteilten Vorschlage der Königlichen Eisenbahndirektion in Stockholm angeschlossen und empfiehlt, ohne Aufschub zur Erprobung der verschiedenen Systeme zu schreiten. Die bekanntesten ausländischen Elektrizitätsgesellschaften — unter diesen Siemens & Halske, die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin, die Aktiengesellschaft Schuckert & Co. in Nürnberg, Örlikon in der Schweiz, die Aktiengesellschaft Westinghouse Electric Co. in den Vereinigten Staaten — haben bereits um die Erlaubnis nachgesucht, sich an dem bevorstehenden Wettbewerb zu beteiligen, wobei sie Material und Personal kostenfrei zur Verfügung stellen wollen. Das erwähnte Departement verlangt nunmehr einen außerordentlichen Kredit in der Höhe von 390 000 Kr. behufs Herstellung einer Versuchsbahn. Der Staat wird die für die Versuche nötige Wasserkraft (1500 PS) kostenfrei liefern.

— **45 tägige Rückfahrkarten in Belgien.** Die Brüsseler „Indépendance belge" macht auf den Vorteil aufmerksam, den Reisende aus Belgien nach Deutschland haben, wenn sie Rückfahrkarten erst auf einem deutschen Bahnhof nehmen. Man solle, wenn man in Deutschland eine über die Geltungsdauer der belgischen Rückfahrkarten hinausgehende Zeit zubringe, eine einfache Fahrkarte bis zur deutschen Grenze und auf der ersten deutschen Station eine 45 tägige Rückfahrkarte kaufen. Allerdings händige die belgische Eisenbahnverwaltung auch kombinierte Fahrkarten aus, die 45 Tage gelten für jede Reise nach Holland, Deutschland, Frankreich, Schweiz, Skandinavien usw., aber diese Karten seien teurer als die deutschen Rückfahrkarten; auf der belgischen Strecke brächten sie keinen Vorteil gegenüber den einfachen Karten, und sie gäben nicht das Recht auf Freigepäck, das auf dem größten Teil des deutschen Eisenbahnnetzes gewährt werde.

— **Der belgische Eisenbahnverkehr** beginnt rege im Jahre 1903. In den fünf Wochen vom 28. Dezember 1902 bis 31. Januar d. J. wurden 7575 Wagen mehr gebraucht als in der gleichen Vorjahrszeit.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** lassen sich im neuen Jahre gut an. Die sechs großen Gesellschaften und die Staatsbahn zeigen vom 1. Januar bis 18. Februar d. J. ein Mehr von rund 6 500 000 Fr., d. i. kilometrisch eine Mehreinnahme von rund 2,5 bis fast 5 %. Nur die Ostbahn hat kilometrisch ein kleines Mindererergebnis.

— **Französische Lokomotiven auf englischen Bahnen.** Die Great Westernbahn hat, wie wir dem „Daily Telegr." nach der Wiedergabe im „Bulletin de la comm. intern. des ch. de fer" entnehmen, bei der Firma de Glehn (Filiale der Société alsacienne) in Belfort versuchsweise eine Lokomotive bestellt, die in allen wesentlichen Teilen den Lokomotiven der französischen Nordbahn ähneln soll. Sie hofft dadurch gleiche Schnelligkeiten, wie die französische Nordbahn zwischen Paris und Calais erzielt, zu erreichen. Bekanntlich legt der Calais-Mittelmeer-Expreß die ersten 130,7 km zwischen Paris und Amiens mit einer Geschwindigkeit von mehr als 102,2 km in der Stunde, die 166,9 km zwischen Amiens und Calais mit einer Geschwindigkeit von fast 96,5 km in der Stunde zurück. Die Great Westernbahn hat eingehende Erkundigungen über die Eigenschaften der Lokomotiven anderer Länder eingezogen und nach unserer englischen Quelle als die einzige Gattung, „die den Ingenieuren von Swindon neue Ideen zuführen könnte", die der vierzylindrigen Verbundlokomotive de Glehns und Bousquets erkannt. Die Einführung des Verbundsystems stellt eine einschneidende Neuerung auf der Great Westernbahn dar, die lange Zeit nur Expreßmaschinen mit ungekuppelten Rädern benutzt; hat doch wurde keine Mühe gescheut, um neue Gattungen zu schaffen, deren letzte die Klasse Nr 100 ist, nämlich eine Expreßmaschine mit sechs gekuppelten Rädern von 2,032 m Durchmesser und auf Drehgestellen, deren besondere Eigentümlichkeit die große Länge des Dampfkessels mit einem langen, den Dampfdom tragenden Feuerraum ist. Viele Ingenieure betrachten diese Lokomotive, mit deren Schaffung die Great Westernbahn an der Spitze sämtlicher englischen Eisenbahngesellschaften schreitet, als die für große Strecken geeignetste Gattung. Ein Vergleich der neuen französischen Lokomotive auf der Great Westernbahn mit den neuesten englischen Gattungen verspricht sehr interessant zu werden. Eine im Verhältnis zum Gewicht stehende Kraft und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sollen ihre hauptsächlichen Vorteile sein, und der Versuch, ob sie von diesem doppelten Gesichtspunkt aus die englischen Lokomotiven für den Betrieb übertrifft, wird wahrscheinlich darin bestehen, ohne Aufenthalt die 312 km lange Strecke von Paddington nach Exeter, die der Nachmittagzug in 3 Stunden 35 Minuten, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 86,9 km in der Stunde zurücklegt, zu durchfahren. Die englische Bahn gewährt, wie die englische Quelle hervorhebt, der französischen Lokomotive den Vorteil der bekannten, auf den großen englischen Schnellzugstrecken gebräuchlichen Schlitztröge zur Speisung während der Fahrt, und außerdem soll das englische Brennmaterial besser sein als das französische. Wenn die französische Lokomotive den auf sie gesetzten Hoffnungen entspricht, wird das westliche England weitere verbesserte Fahrgeschwindigkeiten erhalten.

— **Die Lohnbewegung bei der Gotthardbahn.** Nachdem die Direktion dieser Bahn der Lohnkommission des Gotthardbahnpersonals durch Schreiben angezeigt, daß ihr eine Beantwortung der „Replik" bis zum 15. d. M. unmöglich sei, hat der engere Ausschuß der Lohnkommission eine Verlängerung der Beantwortungsfrist bis 22. d. M. zugestanden.

— **Schweizerischer Sommerfahrplan.** Das Eisenbahndepartement des schweizerischen Bundesrats hat zum Sommerfahrplan eine Reihe von Verfügungen erlassen. U. a. wird gesagt: Die Schnellzüge über den Brünig sind zum Zweck der Entlastung der Personenzüge während der Hochverkehrszeit eingelegt worden, weshalb auf deren Führung in der Vor- und Nachzeit für einmal verzichtet werden muß. . . . Nachdem die Bundesbahnen für kommenden Sommer bereits bedeutende Mehrleistungen in Aussicht genommen haben, ist das Departement nicht in der Lage, die Führung der neuen Züge von Zürich und von St. Gallen nach Chur zu befürworten.

— **Der Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements des schweizerischen Bundesrats** enthält verschiedene Ausführungen von allgemeinerem Interesse. Die kilometrischen Leistungen der schweizerischen Eisenbahnen haben gegenüber dem Vorjahre erheblich zugenommen, hauptsächlich bei den Personenzügen. Neben der Verkehrssteigerung wird aber auch eine geradezu bedenkliche Zunahme der Zugverspätungen, namentlich auf den Bundesbahnen, vermerkt. Die Ursache liegt wesentlich mit in der Kürzung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten der Personenzüge, die infolge des Tarifgesetzes vorgenommen wurde, ferner in einer Vermehrung der Zuganschlüsse mit knappen Umschlagzeiten, schließlich in den der jetzigen Verkehrsdichte nicht mehr entsprechenden Gleisanlagen. Es dürfte zu den nächsten Aufgaben der Bundesbahnen gehören, die wichtigeren Linien doppelgleisig auszubauen und zugleich für eine Vermehrung der Zufahrtsgleise zu den größeren Bahnhöfen zu sorgen, damit die einzelnen Verspätungen, welche bei aller Sorgfalt nicht immer zu vermeiden sind, nicht, wie es jetzt häufig vorkommt, sich auf eine ganze Reihe von Zügen fortpflanzen.

Über den Simplondurchstich bringt der Bericht beruhigende Mitteilungen. Da auf der Nordseite der Tunnel beinahe bis zu der Stelle vorgerückt ist, welche unter dem Gipfelpunkt des Gebirges liegt, so dürfe mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, daß die gegenwärtige Gesteinstemperatur keine erhebliche Steigerung mehr erfahren werde. Der Erfolg der seit Juni 1901 auf der Nordseite in Betrieb befindlichen Einrichtungen für Lüftung und Abkühlung der Baustellen ist ein durchaus befriedigender. Die Lufttemperatur auf den verschiedenen Baustellen wechselte zwischen 24 und 28°, so daß unter guten Verhältnissen gearbeitet werden kann, wie sie in anderen größeren Tunneln bis jetzt kaum zu treffen waren. Man darf daher mit Sicherheit annehmen, daß die Gesteinstemperatur, obschon sie das vorgesehene Höchstmaß um 13—14° überschreitet, kein unüberwindliches Hindernis für den Bau und Betrieb des Tunnels bedeutet, wie man im Frühjahr 1902 befürchten zu müssen glaubte. Die Gesamtausgaben für die ersten vier Baujahre betragen rund 37 800 000 Fr.

Über den Einsturz am Chexbrestunnel, der im Mai 1902 erfolgte, sagt der Geschäftsbericht des Bundesrats: „Ob an der Einsturzstelle das Gewölbe von Anfang an zu schwach gewesen ist oder mit der Zeit durch den Wassererguß gelitten hat, oder ob es durch die Arbeiten selbst verschwächt worden ist, konnte nicht mit Sicherheit ermittelt werden. Doch scheint der geologisch ungünstige Zustand der dort durch eine Verwerfungskluft zerrissenen Molassebänke den Ausschlag gegeben zu haben. Die schwierige Art der Räumung des Tunnels und der Wiederherstellung des Gewölbes ist von der Bahnverwaltung mit großem Geschick und gutem Erfolg durchgeführt worden. Das neue Gewölbe ist in genügender Stärke erstellt, um jede weitere Gefahr für die Zukunft auszuschließen, und im übrigen wird der ganze Tunnel sowie auch der benachbarte bei Grandvaux einer gründlichen Ausbesserung und Verstärkung unterworfen."

— **Zur Beschränkung der staatlichen Bestellungen Rußlands im Auslande** wurden bekanntlich schon vor einiger Zeit entsprechende, durch das Ministerkomitee bestätigte Verfügungen getroffen. Es sollte durch diese Bestimmungen erreicht werden, daß alle staatlichen Bestellungen auf russischen Fabriken und aus russischem Material hergestellt werden. Im Hinblick hierauf hat das Finanzministerium einen Entwurf ausgearbeitet, welchem eine Beschränkung der staatlichen Bestellungen zugrunde liegt. Gegenwärtig bringt die St. Petersburger Ztg. die Nachricht, daß dieser Entwurf bereits vom Ministerkomitee beraten worden ist und in seiner endgültigen Form folgende Bestimmungen enthält: Bei Bestellungen im Auslande haben sich die Regierungsbehörden nach den vom Finanzministerium alljährlich zusammengestellten Listen derjenigen Gegenstände zu richten, welche im Auslande angekauft werden können. Sollen Gegenstände aus dem Auslande bezogen werden, die nicht in den Listen aufgeführt sind oder deren Ankauf in Rußland der hohen Preise wegen nicht möglich erscheint, so ist in jedem einzelnen Falle die Erlaubnis des Finanzministeriums hierzu einzuholen. Bei Abschluß von Lieferungsverträgen solcher Bestellungen, die in Rußland selbst ausgeführt werden sollen und die mit Lieferanten oder Kommissionären abgeschlossen werden, muß die Bedingung eingefügt werden, daß die zu liefernden

Gegenstände in russischen Fabriken und aus russischem Material hergestellt sein müssen. Durch diese Bestimmungen ist die Bewegungsfreiheit den Konsumenten noch weiter beschränkt, als das früher schon der Fall war.

— **Zur Frage der Versicherung des Gepäcks auf den russischen Bahnen.** Schon seit einiger Zeit wird von der russischen Presse die Frage erörtert, wie die Reisenden sich besser und bequemer gegen den Schaden aus dem Verluste des Gepäcks schützen können. Anders als in Westeuropa entschädigen die Eisenbahnen in Rußland nur nach Maßgabe des Gewichts, das das verlorene Gepäckstück gehabt hat, und zwar: sofern der Reisende eine Fahrkarte I. Klasse gelöst hat, 3 R., II. Klasse 2 R. und III. Klasse 1 R. für ein Pfund; auf den wirklichen Wert des Gepäcks kommt es dagegen nicht an. Diese Bestimmungen des Allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen vom 12. Juli 1885 sind gegenwärtig noch nicht geändert worden, obgleich in Westeuropa schon lange der nachgewiesene Wert, also der wirkliche Verlust ersetzt wird. Aber man scheint doch allmählich zu der Überzeugung gekommen zu sein, daß den Reisenden wenigstens die Möglichkeit gegeben werden sollte, durch Versicherung sich einen höheren Entschädigungsbetrag zu sichern, als das Allgemeine Statut einen solchen vorsieht. Um nun das zu erreichen, müßten vor allen Dingen die vielen erschwerenden Vorschriften fallen, die beobachtet werden müssen, um ein Stück Reisegepäck gegen Verlust versichern zu können. Wie jetzt die St. Pet. Ztg. mitteilt, soll beschlossen worden sein, die folgenden Regeln einzuführen:

Wenn die Höhe der Versicherungssumme für das Gepäck eines Reisenden I. Klasse 240 R., II. Klasse 160 R. und III. Klasse 80 R. für ein Pud (= 16,38 kg) nicht übersteigt, so sind nachstehende Regeln zu befolgen: a) es bleibt dem Reisenden freigestellt, den Wert entweder eines ganzen Gepäcks oder jedes Stücks gesondert anzugeben; b) die Verpackung der Stücke muß sich in gutem Zustande befinden, doch bezieht sich diese Vorschrift nicht auf die äußere Hülle, welche die Koffer oder Körbe umgeben, d. h. auf Leinwandüberzüge, Bastmatten, Stricke usw.; die Stücke brauchen nicht mit Plomben oder Siegeln versehen zu werden; den Eisenbahnen bleibt das Recht vorbehalten, die Gepäckstücke einer Untersuchung zu unterziehen, falls der Verdacht vorliegt, daß sie Sprengstoffe oder andere Waren enthalten, deren Beförderung als Gepäck nicht zulässig ist; c) wenn das Gepäck verloren geht, wird der ganze deklarierte Wert desselben ersetzt; geht nur ein Teil verloren, so wird der Schadenersatz nach dem Gewicht des verlorenen Teils berechnet; d) in jeder anderen in diesen Regeln nicht besonders erwähnten Beziehung gelten die allgemeinen Vorschriften.

Der wesentliche Fortschritt gegen früher besteht in dem Fortfall der außerordentlich peinlichen Vorschriften und Bestimmungen über die äußere Beschaffenheit der zu versichernden einzelnen Gepäckstücke. Wie die Verhältnisse in Rußland liegen, kann wohl angenommen werden, daß diese neuen Bestimmungen dazu beitragen werden, die Verluste, die die Reisenden gegenwärtig durch das Abhandenkommen des Gepäcks zu tragen haben, zu verringern. Es fällt nur auf, daß in den Bestimmungen nicht auch gleich angegeben ist, innerhalb welcher Zeit der versicherte Betrag zur Auszahlung kommen muß. Wenn vielleicht der Versicherungsbetrag erst ausgezahlt werden soll, nachdem die Bemühungen der Eisenbahn, das Gepäckstück wiederzuerlangen, erfolglos geblieben sind, so werden die Reisenden sich darauf gefaßt machen müssen, recht lange auf die Auszahlung zu warten. Es erscheint daher das Fehlen der Bestimmung, wann der versicherte Betrag gezahlt werden muß, als eine empfindliche Lücke.

Fremde Weltteile.

— **Die Bagdadbahn in russischer Beleuchtung.** Die deutschen Erfolge bei diesem Unternehmen (s. unsere Mitteilung in Nr 21 S. 324 d. Ztg.) erwecken natürlich die Eifersucht Rußlands. Die „Nowoje Wremja“ schreibt: „Die Hoffnungen, daß die Türkei keine Mittel zur Bezahlung der Kilometergarantie finden und der Bau der Bagdadbahn infolgedessen niemals beginnen werde, sind, wie sich erwarten ließ, vollständig fehlgeschlagen. Jetzt kann keinerlei Zweifel darüber walten, daß sich das Projekt der Bagdadlinie verwirklichen läßt. Auch ohne die Vereinheitlichung der Staatsschuld und ohne die Revision der Handelsverträge zum Zwecke der Einführung der Differentialtarife hat die Türkei Mittel gefunden, um die pünktliche Bezahlung der Garantie für die erste Strecke der Bagdadbahn sicherzustellen. Nach einiger Zeit werden sich auch zur Sicherung der Einträglichkeit der übrigen Strecken der Eisenbahnlinie bis Bagdad und bis zum persischen Meerbusen die Mittel finden. Sich unter solchen Umständen mit Hoffnungen auf die Zahlungsunfähigkeit der türkischen Regierung einzuschläfern, die ein unüberwindliches Hindernis für die Verwirklichung des Bagdadbahnprojektes sein müßte, ist nicht nur unbegründet, sondern auch im höchsten Grade schädlich. Weit nützlicher ist es, den für unsere Interessen schlimmsten Ausgang anzunehmen, daß nämlich der Bau der Bagdadbahn, nachdem er in diesem Frühling begonnen, in der durch die Konzession festgesetzten achtjährigen Frist, d. h. zum Frühling 1911, beendigt werden wird.

Aus der Geschichte aller deutschen Unternehmungen in der Türkei ist ersichtlich, daß die Arbeiten niemals nach dem konzessionsmäßig festgesetzten Endtermin abgeschlossen worden sind. Bei allen Berechnungen müssen wir also von der Annahme ausgehen, daß Deutschland im Jahre 1911 oder schon früher einen ununterbrochenen Schienenweg vom Bosporus bis zum persischen Meerbusen besitzen wird. Das Hauptnetz der Eisenbahnen der europäischen Türkei ist durch geschickte Manöver der Deutschen Bank bereits in deutsche Hände übergegangen. In acht Jahren wird es den Deutschen wahrscheinlich gelingen, auch alle übrigen Linien zu erwerben, welche Deutschland mit der Türkei verbinden, und dann werden die deutschen Waren auf der ganzen Strecke von Hamburg bis zum persischen Meerbusen auch auf deutschen Bahnen transportiert werden. Das wird eine große, friedliche Eroberung Deutschlands sein, die sowohl in wirtschaftlicher, als in politischer Beziehung reiche Früchte tragen wird.“

Der „Hamb. Korr.“, dem wir diese Mitteilungen aus der russischen Zeitung entnehmen, setzt hinzu: Daß zwischen Hamburg und dem persischen Meerbusen Österreich-Ungarn liegt, hat das russische Blatt augenscheinlich vergessen, ebenso daß auch französisches Geld sehr stark an der Bagdadbahn beteiligt ist. Jedenfalls ist aber diese Darstellung bezeichnend für das tiefe Mißtrauen, mit dem man in gewissen russischen Kreisen den Bau der Bagdadbahn verfolgt.

— **Tunesische Bahnen im Jahre 1901 und 1902.** Die Betriebsergebnisse der tunesischen Eisenbahngesellschaft Bona-Guelma waren für das Jahr 1901 sehr günstige. Alle Linien des neuen Eisenbahnnetzes weisen Mehreinnahmen auf und haben nach Deckung ihrer Betriebskosten damit begonnen, die gewährten Vorschüsse zurückzuzahlen. Die kilometrischen Einnahmen der 73 km langen Bahn von Djedeida nach Bizerte, die sich im Betriebsjahre 1900 auf 6508 Fr. beliefen, betrugen 1901 8838 Fr., zeigten also eine Zunahme von 30 %. Der der tunesischen Regierung überwiesene Einnahmeüberschuß erreichte die Höhe von 194 243 Fr. Die kilometrischen Einnahmen der 250 km langen Schmalspurbahnen sind auch gestiegen, so daß der tunesischen Regierung ein Einnahmeüberschuß von 7984 Fr. überwiesen wurde. Nach dem Stand der Dinge Ende Oktober 1902, zu welcher Zeit die kilometrischen Einnahmen 230 Fr. mehr als im Vorjahre betrugen, sind die Aussichten für das Betriebsjahr 1902 noch günstigere. Die kilometrischen Einnahmen der 32 km langen Bahn Tunis-Goletta-Marsa betrugen im Betriebsjahr 1901: 18 307 Fr. und man hofft trotz kleiner Einnahmeschwankungen im Sommer 1902 doch auf ähnliche Ergebnisse für 1902 wie für 1901, namentlich seit auf der Zweigbahn nach dem Bardo, die fast 10 000 Fr. Defizit ergab, seit Ende Januar der Betrieb eingestellt ist. Der der tunesischen Regierung überwiesene gesamte Einnahmeüberschuß für das Jahr 1901 betrug 131 594 Fr. und wird sich für das Betriebsjahr 1902 wahrscheinlich auf 250 000 Fr. belaufen. Diese Überschüsse sind, ehe sie dem tunesischen Staatsschatz zufließen, zur Rückzahlung für die Vorschüsse, die die Gesellschaft Bona-Guelma den Verträgen entsprechend zur Deckung der ungenügenden Betriebsergebnisse der ersten Jahre machen mußte, bestimmt.

— **Eisenbahnen im französischen Sudan.** Der Gouverneur von Französisch-Westafrika läßt, wie wir dem „Journal des transp.“ entnehmen, an Ort und Stelle die Vorstudien für eine neue Bahn am Senegal machen, die die Orte Thiès und Kayes (bei Medina) verbinden soll. Die etwa 750 km lange Bahn wird ihren Ausgangspunkt in Thiès, einer Station der Eisenbahn Dakar-Saint Louis, nehmen, die Landschaften Ouolof, Djolof, Bondou und Bambouk durchziehen und in Kayes, dem Ausgangspunkt der Eisenbahn vom Senegal nach dem Niger, münden. Wenn sie gebaut wird und wenn die Dahomeybahn fertiggestellt ist, wird Westafrika über einen ununterbrochenen Verkehrsweg von ungeheurer wirtschaftlicher, landwirtschaftlicher, industrieller und militärischer Bedeutung verfügen. Die französischen Besitzungen in Westafrika werden dann in ihrer ganzen Breite von Westen nach Osten von diesem Verkehrsweg durchzogen sein, der die beiden großen Häfen des atlantischen Ozeans, Dakar im Westen und Kotonou im Osten (in Dahomey), verbindet. Seine Länge wird etwa 4000 km betragen, von denen 820 km auf die Eisenbahn von Daker nach Kayes, 520 km auf die Bahn von Daker nach Bammako oder Koulikoro (am Niger), 820 km auf den Wasserweg von Koulikoro nach Timbuktu (beide am Niger), 1000 km auf den Wasserweg von Timbuktu nach Karimama und 700 km auf die Dahomey-

bahn von Karimama nach Kotonou entfallen. Die Kosten für die Bahn von Thiès nach Kayes sind auf ungefähr 65 000 000 Fr. geschätzt worden.

— **Die Kansas City-Mexiko- und Orient-Eisenbahn.** Eine neue Hauptbahn von 2575 km Länge ist jetzt in Amerika im Bau. Sie erstreckt sich von der am Missouri gelegenen Kansas-Stadt in ziemlich genau südwestlicher Richtung bis zu einem neuen Hafen am kalifornischen Meerbusen, wo man den Anschluß lebhaften Dampferverkehrs nach Südamerika und — in westlicher Fahrt — nach dem Orient erhofft. Gründer der neuen Bahn und jetzt Präsident ihrer Gesellschaft ist A. E. Stilwell, der sich schon einen guten Namen gemacht hat, indem er eine Bahn von Kansas City nach Süden bis zu einem Hafen am Golf von Mexiko schuf. Es ist also eine Anerkennung erworbener Verdienste, daß man den Endpunkt der in Rede stehenden, südwestlichen Bahn am Stillen Ozean Port Stilwell genannt hat.

Die Bahn beginnt in Kansas City mit einer äußeren Ringbahn, welche den Einlauf der Züge in jeden der bestehenden Endbahnhöfe ermöglicht und 2 neue Brücken enthält, über den Missouri- und den Kansas-Fluß. Weiterhin werden die Staaten Kansas und Oklahoma durchschnitten, dann Texas und Mexiko. Der Bahnkörper wird durchweg neu und selbständig hergestellt. Nur in Mexiko konnte man durch Benutzung der Chihuahua and Pacific Railway 200 km an Neubaulänge sparen.

Wie „Eng. News“ mitteilt, hat man in Erwartung starken Verkehrs viel Geld aufgewendet, um flache Steigungen und große Krümmungshalbmesser zu erlangen. Die ersten 530 km von Kansas City haben eine größte Steigung von 0,5 %. Von da bis zur mexikanischen Grenze (Rio Grande-Fluß) wächst die Steigung bis 1 %. Das gleiche Gefälle findet sich auf dem Abstieg zum Stillen Ozean. Nur auf der Gebirgsstrecke in Mexiko gehen die Steigungen bis 2 % hinauf und die Halbmesser bis 194 m hinunter.

Der Stand der Arbeiten war im Dezember 1902 folgender: Linie örtlich festgelegt 1320 km, Grunderwerb 1267 km, Planum 848 km, Gleis 275 km (einschl. der Chihuahua-Bahn). Des weiteren ist der Bau kräftig im Gange. Viel Brückenmauerwerk aus Beton ist ausgeführt. Dagegen sind bisher nur sehr wenige Stahlbrücken aufgestellt. Bei der Überfüllung des Stahl- und Brückenmarktes in Amerika werden wahrscheinlich einige Brückenlieferungen in Europa verdungen werden.

Ausgedehnte Hafenarbeiten werden am westlichen Endpunkt der Bahn, in Port Stilwell, nicht erforderlich sein. Dort ist eine Wassertiefe von 7,3 m dicht am Ufer der Bucht und 6,1 bis 6,7 m wird fast gleichmäßig über der Barre erhalten. Es ist bereits eine Küstendampferlinie im Betriebe und sind Abmachungen wegen der Ozeandampfer getroffen. Dennoch hofft man das meiste von der Entwicklung des schweren Güterverkehrs längs der Bahnlinie. Besonders in Mexiko werden Bergwerksbezirke erschlossen, die wegen der unverhältnismäßig hohen Fortschaffungskosten der Erze bisher nur ganz ungenügend ausgebeutet werden konnten.

— **Bau von Schmalspurbahnen in Argentinien.** Nach einem Bericht der belgischen Gesandtschaft in Buenos Aires ist der Bau einer Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 1 m von Rosario de Santa Fé nach Bahia Blanca mit mehreren Nebenlinien genehmigt worden. Die Hauptlinie wird eine Länge von ungefähr 750 km erhalten. Eine etwa 350 km lange Nebenlinie wird in der Richtung auf Buenos Aires über 25. de Mayo, Roque Perez und Monte gehen, eine zweite von ungefähr 120 km wird ihren Ausgangspunkt zwischen San Urbano und Vedia nehmen und in Salto endigen und eine dritte Zweiglinie in der Länge von etwa 135 km soll von Monte nach Ensenada über Jeppener gelegt werden. Außerdem wird noch eine Verbindungsbahn der Zweiglinie nach Buenos Aires von Riachuelo nach Mercado de Frutos in einer Länge von etwa 5 km gebaut werden.

Allgemeines.

— **Eine neue elektrische Zugbeleuchtung (System Gullott)** beschreibt die „Railway and Engineering Review“ zu Chicago, mit der erfolgreiche Versuche in geringem Umfange auf einer wichtigen Eisenbahnlinie bereits gemacht worden sind und die nunmehr bei einem Schnellzuge erprobt werden soll. Die Kraft für die Beleuchtung wird hier nicht von einer Wagenachse übertragen, sondern von einem sich drehenden Ventilator geliefert, der dicht an der Vorderseite des Lokomotivkessels angebracht ist, dem Luftdruck eine sich bewegende und geneigte Oberfläche darbietet und die Luft zwingt, bis zu den äußeren Enden der Ventilatorflügel hindurchzugehen. Hierbei wird der Luftdruck auf die flache Vorderseite des Kessels nicht etwa verstärkt, sondern die gekrümmten Ventilatorflügel nutzen die beim Fahren des Zuges entstehende Luftströmung aus und erzeugen hierbei elektrische Kraft. Der Ventilator dreht sich schnell und vermehrt, wie dargetan ist, nicht den Luftwiderstand noch verzögert er die Geschwindigkeit des Zuges. Der gewöhnliche Luftdruck, den der fahrende Zug erzeugt, liefert genügende Kraft nicht nur für die Zugbeleuchtung, sondern auch für Luftventilatoren in den Wagen und für andere Zwecke. Die Dynamomaschine ist mit dem Ventilator in besonderer Weise unmittelbar verbunden und ladet die Sammlerbatterie, die entweder auf dem Tender oder unterhalb eines jeden Wagens angebracht ist. Selbsttätige Ausschalter regeln den Ladestrom. Wie die D. Verk.-Ztg. mitteilt, ergaben an einem 69 km in der Stunde fahrenden Zuge neuerdings vorgenommene Versuche die Lieferung von 4,5 Kilowatt, die zur Ladung der Batterie ausreichen. Die Batterie hätte für die Beleuchtung von fünf Wagen während eines Zeitraums von sieben Stunden genügenden Strom hergeben können und wäre am Ende dieses Zeitraums infolge der andauernden Tätigkeit des Ventilators noch fast voll geladen geblieben. Bei Zügen mit noch größerer Geschwindigkeit ist selbstverständlich die Nutzwirkung entsprechend größer.

— **Eine mit Kran ausgerüstete Verschiebemaschine.** Eine neue Maschine dieser Art ist in den Topeka-Eisenbahnwerkstätten in Atchison im Betriebe. Die Lokomotive ist eine zweiachsige Tendermaschine mit Petroleumfeuerung. Die Ölbehälter liegen an beiden Seiten unter dem Führerstand. Der Kran ist an einem hohlen Ständer, der gleichzeitig den Schornstein bildet, befestigt und dreht sich um diesen auf Kugellagern. Der Kran wird durch Druckluft von der Luftpumpe der Maschine aus betrieben. Der ihn bedienende Arbeiter hat seinen Stand am Schornstein. Die Tragfähigkeit des Krans beträgt nach Mitteilung der „Railroad Gazette“ etwa 4 t.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Am 1. April d. J. werden die Strecken: Fürstenwalde (ausschließlich) - Sommerfeld (ausschließlich) — 109,54 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Neusalz a/O. (einschließlich) - Freystadt - Sagan (ausschließlich) — 40,11 Kilometer — der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau, Freystadt - Waltersdorf - Reisicht (ausschließlich) — 61,42 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau, Guben (ausschließlich) - Cottbus (ausschließlich) — 37,63 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. in den Betrieb der Königlichen Eisenbahndirektion Posen übergehen. Gemäß § 5 Abs. 6 der Vereinssatzungen werden die vorbezeichneten Strecken am 1. April d. J. den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin bezw. Breslau und Halle a/S. ab- und den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Posen zugerechnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. März d. J. ist die an der Strecke Fülek-Ruttka zwischen den Stationen Losoncz und Lónyabánya — von der ersteren 10 und von der letzteren 5 km entfernt — gelegene Ausweiche Podrecsány für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsfrachtgütern des Grundbesitzers Kuhinka Gyula eröffnet worden. Lebende Tiere und solche Güter, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, können in Podrecsány weder aufgegeben noch verabfolgt werden.

Vereins-Betriebsreglement.

Der I. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement ist nunmehr allseitig eingeführt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 82 vom 12. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereins-

fremden Verwaltungen, betreffend die neue Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni d. J. (abgesandt am 11. März d. J.).

Nr I 94 vom 9. März d. J. an sämtliche — ordentlichen und außerordentlichen — Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die im Vereinsreiseverkehr mit Dampfschiffstrecken zu gewährenden Ermäßigungen (abgesandt am 13. März d. J.).

Nr I 98 vom 7. März d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend die Übertragung von Fahrscheinen von zwei Ausgabestellen auf eine andere (abgesandt am 13. März d. J.).

Nr I 99 vom 15. März d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und an die zur Prüfung des zweiten Entwurfs neuer Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1903 berufenen Stellen, betreffend den II. Entwurf neuer, vom 1. Juni 1903 ab gültiger Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr I 100 vom 5. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einführung des I. Nachtrags zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 13. März d. J.).

Nr II 81 vom 6. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die untere stufenförmige Abgrenzung der Umrißlinie des lichten Raumes (abgesandt am 13. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Die diesseitige Station Werder=Zinna hat mit Genehmigung des Eisenbahnkommissars vom 7. 3. 03 Pr. C. 4/10 die Bezeichnung „Werder=Kloster Zinna" erhalten. (675)

Die Direktion der Militär-Eisenbahn.

Die Bezeichnung der zwischen den Stationen Wolfskirch und Luschwitz der Strecke Lissa-Bentschen gelegenen Haltestelle Gr.=Kreutsch wird vom 1. April d. J. ab in Lindensee abgeändert.

Posen, 12. März 1903. (676)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Schließung der Station Barop für den Sprengstoffverkehr.

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Barop für den Verkehr mit Sprengstoffen geschlossen.

Essen, den 7. März 1903. (677)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894 und Teil II, Heft D (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. April 1895.

Am 1. April 1903 gelangt der VII. Nachtrag zum Heft C und der V. Nachtrag zum Heft D zur Einführung; beide enthalten Änderungen und Ergänzungen der Tarife und der bisherigen Nachträge.

München, den 11. März 1903. (678)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Tirol-Vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Für die Beförderung von Ammoniak, schwefelsaures, Guano, Knochenmehl und Superphosphat zur Verwendung als Düngemittel werden mit Wirkung vom 1. April 1903 zwischen Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. einerseits und tirol-vorarlberger Stationen anderseits ermäßigte Frachtsätze eingeführt. Die Frachtsätze gelten in Ladungen zu 10 t. Über die Höhe derselben und die Anwendungsbedingungen erteilen die Stationen Mannheim und Ludwigshafen Auskunft.

Karlsruhe, den 11. März 1903. (679)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Großh. bad. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird die Haltestelle Thorn Uferbahn des Direktionsbezirks Bromberg in den Teil I und II, die Haltestelle Katharinenflur in den Teil II des vorbezeichneten Verkehrs einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 13. März 1903. (680)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Geltung vom 20. März d. J. wird für die von Frankreich kommenden Sendungen abgerösteten Schwefelkieses (Schwefelkiesabbrände) der Tarifpunkt Alt=Münsterol Grenze in den Ausnahmetarif 7 (Hochofentarif) unseres Binnengütertarifs aufgenommen.

Straßburg, den 12. März 1903. (681)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnentiertarif der Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. werden die besonderen Bestimmungen unter C auf Seite 6 von den Worten: Zwei Drittel der nach usw. bis einschl. der Anmerkung, betreffend die Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblut-Mutterpferde in Stallungswagen aufgehoben.

An deren Stelle treten vom gleichen Zeitpunkte ab anderweite, in den deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I aufgenommene Vorschriften.

Die zusätzliche Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Berlin, den 5. März 1903. (682)

Die Direktion der Niederlausitzer Eisenbahn.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. April d. J. tritt im Tarifheft 2 zwischen Unterwellenborn K. E.-D. Erfurt einerseits und Lilienfeld k. k. St. B. anderseits ein Frachtsatz des Spezialtarifs III in Höhe von 151 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 9. März 1903. (683)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Infolge Übernahme der Verwaltung der in preußischen Besitz übergegangenen Eisenberg - Crossener Eisenbahn durch die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt treten im böhmisch - norddeutschen Kohlenverkehr für die Station Eisenberg (Sachsen - Altenburg) am 1. April 1903 geänderte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft geben.

Dresden, am 13. März 1903. (684)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

In den Rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband wird am 1. April 1903 die Station Neu=Isenburg des Dir.-Bez. Mainz mit den um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Isenburg und deren um 2 ₰ erhöhten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 19 einbezogen. Die Gesamtentfernungen und -Frachtsätze sind durch die Endverwaltungen und Abfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, am 13. März 1903. (685)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. treten im Ausnahmetarif 10 für Getreide des Berlin-Stettin-nordostdeutschen Verkehrs (I/III) nachstehende erhöhte Frachtsätze in Kraft:

Thorn Uferbahn-Freienwalde in Pom.	1,29 ℳ
Thorn Uferbahn - Stargard in Pom.	1,24 „
Thorn Uferbahn-Trampke	1,25 „
Thorn Uferbahn bis zum Schnittpunkt 10	1,24 „

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmefrachtsatz für Getreide zwischen Thorn Uferbahn und Wulkow in 1,14 ℳ berichtigt.

Bromberg, den 16. März 1903. (686)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-mährisch-Österreichisch-schlesischer Kohlenverkehr.

Die im Nachtrage I enthaltenen Frachtsätze nach Proßnitz Lok. B. werden mit Ende April d. J. außer Kraft gesetzt.

Kattowitz, den 12. März 1903. (687)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. werden die Stationen Ahlen des Direktionsbezirks Hannover, Ahaus, Dülmen D. G. E., Lünen, Lüdinghausen der Dortmund - Gronau-Enscheder Eisenbahn und Borken, Ahaus und Weseke der Westfälischen Landeseisenbahn unter die Sammellagerstationen des am 1. Januar d. J. eingeführten Ausnahmetarifs für Grubenholz aufgenommen. Ferner werden die Stationen Saßmannshausen des Direktionsbezirks Elberfeld und Wahrenholz des Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Verkehr einbezogen. Die Stationen Rauscha des Direktionsbezirks Breslau, Neustadt in Westpr. des Direktionsbezirks Danzig und Treptow a. d. Tollense des Direktionsbezirks Stettin erhalten direkte Frachtsätze mit den Stationen Bentheim, Gildehaus, Schüttorf der Holländischen Eisenbahn, die Station Angermünde des Direk-

tionsbezirks Stettin mit den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und die Ringbahnstationen des Direktionsbezirks Berlin mit den Stationen der Teutoburger Wald-Eisenbahn. Im Verkehre mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn werden neue Tarifsätze eingeführt; hierdurch eintretende Erhöhungen treten erst am 1. Mai in Kraft. Gleichzeitig wird im Verkehre zwischen Georgsmarienhütte und Weißenfels ein Ausnahmefrachtsatz für Gießereiroheisen eingeführt.

Die in die Nachträge vom 15. Februar d. J. aufgenommene Bestimmung über die Bezeichnung der in den Seehafenplätzen zum Versande kommenden Stückgüter hat erst Gültigkeit vom 1. April d. J.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 11. März 1903. (688)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird der „Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatseisenbahnen" neu ausgegeben. Der Neudruck enthält im wesentlichen die gleichen Bestimmungen usw., wie die Ausgabe vom November 1901 und der hierzu ausgegebene Nachtrag I, außerdem die zwischenzeitlich im Verfügungswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen. Die seither für gewisse Hölzer des Spezialtarifs II — Stammholz — gewährten Ausnahmefrachtsätze sind in den neuen Anhang nicht mehr aufgenommen. Außerdem sind für die Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 5 (Steine) und 6 (Steinkohlen) Anwendungsbestimmungen hinsichtlich der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen vorgesehen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Mai 1903 in Geltung.

Karlsruhe, den 9. März 1903. (689)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin), Berlin-Stettin-nordostdeutscher, Berlin-Stettin-schlesischer, Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Im Übergangsverkehr mit der Alt-Landsberger Kleinbahn kommen widerruflich mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab bei Beförderung von
a) Düngemitteln, wie in den Ausnahmetarifen 2—4 c genannt,
b) Erden, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffen, Holz, Torfstreu und Torfmull, wie im Ausnahmetarif 2 genannt,
in Wagenladungen von mindestens 10 000 Kilogramm die um 0,02 ℳ für 100 kg ermäßigten Frachtsätze der Staatsbahnstation Hoppegarten zur Anwendung, jedoch unter Beachtung der Tarifbedingungen, die für einzelne der vorgenannten Artikel bei ihrer Beförderung zu Ausnahmefrachtsätzen bestehen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Berlin, den 7. März 1903. (690)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.
(Holzverkehr Österreich-Bayern.)

Das Tarifheft 1 zu Teil IV vom 1. August 1900 tritt nebst Nachträgen I—IV, sowie den hierzu durch Ausschreiben eingeführten Frachtsätzen mit 31. Mai außer Kraft.

Als Ersatz gelangt voraussichtlich mit Gültigkeit vom 1. Juni ein neuer Tarif zur Einführung, welcher Erhöhungen der z. Z. bestehenden Frachtsätze (bis zu 7 ₰ für 100 kg) bringt.

München, den 11. März 1903. (691)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. April 1903 tritt in den Transittarifen für die Beförderung von besonders benannten Gütern belgischer oder holländischer Herkunft von Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. nach südbadischen Stationen vom 20. Mai 1890 ein Frachtsatz von 1,01 ℳ für 100 kg für Sendungen roher Baumwolle, Baumwollabfälle und Baumwollgarnabfälle nach Hausen-Raitbach in Kraft.

Karlsruhe, den 9. März 1903. (692)
Gr. Generaldirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.
Teil II, Heft 1.

Am 1. Mai 1903 treten an Stelle der bisherigen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr 14 (Petroleum) und Nr 15 (Benzin) erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Die Erhöhungen betragen beim:

Ausnahmetarif Nr 14 A (Rohpetroleum) bis 70 Cts.	für 100 kg.
Ausnahmetarif Nr 14 B (raffiniertes Petroleum) bis 177 Cts.	
Ausnahmetarif Nr 15 A (Rohbenzin) bis 60 Cts.	
Ausnahmetarif Nr 15 B (raffiniertes Benzin) bis 187 Cts.	

Zu dem gleichen Zeitpunkt gelangen für die im Ausnahmetarif Nr 41 für Nutzholz unter 1 des Artikelverzeichnisses aufgeführten Stamm-, Stangen- usw. Hölzer neue, um 8 Cts. für 100 kg erhöhte Frachtsätze zur Einführung. Für die unter 2-5 des Artikelverzeichnisses genannten Hölzer werden die bisherigen Frachtsätze nicht geändert.

Die Tarifänderungen werden in einem Nachtrag IV zum Teil II, Heft 1 zusammengestellt zum 1. Mai 1903 zur Ausgabe gelangen. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung.

Breslau, den 13. März 1903. (693)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1903 wird die Station Wüstenfelde in den Ausnahmetarif 6a (Braunkohlenbriketts [auch Naßpreßsteine] sowie Rohbraunkohle) als Empfangsstation einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 10. März 1903. (694)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1903 wird die Stralsund-Tribseer Eisenbahn für den Wechselverkehr mit den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen.

Berlin, den 16. März 1903. (695)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Einbeziehung des Lagerhauses der königlich württembergischen Staatseisenbahnen in Friedrichshafen als Reexpeditionsstelle für Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die Reexpedition von Getreide etc. in dem Lagerhause der königlich württembergischen Staatseisenbahnen in Friedrichshafen zugelassen.

Hiernach ist die Reexpeditionstabelle in den Verbandstarifen Teil III, Heft 1 bis 4 wie folgt zu ergänzen:

im Tarifteil III	auf Seite	die Einlagerung bezw. Reexpedition ist zulässig		für Sendungen: mit Herkunft von den österreichischen bezw. ungarischen Stationen der Gruppe	für Sendungen: bestimmt nach den Stationen der Gruppe
Heft 1 vom 1. Februar 1898	19	u)	im Lagerhaus der königl. württembergischen Staatseisenbahnen in Friedrichshafen	A—K	X
Heft 2 vom 20. August 1902	21	z 1		1—42	X
Heft 3 vom 1. Februar 1898	21	v)		1—34	X
Heft 4 vom 1. Februar 1898	20	A z 1)		A—L	X

Wien, am 10. März 1903. (696)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Einführung der Nachträge II zu den Lokalgütertarifen, Teil II, Hefte 1 und 2.
Auflage, gültig vom 1. Juli 1902.

Mit 1. April 1903 gelangen zur Einführung:
zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1 der Nachtrag II,
zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2 der Nachtrag II.

Die Nachträge enthalten Änderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Während der Nachtrag II zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1 mit dem 1. April 1903 zur Gänze in Wirksamkeit tritt, gilt der Nachtrag II zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2 von dem genannten Tage an nur insoweit, als es sich nicht um Tariferhöhungen handelt, die erst vom 15. Mai 1903 an in Wirksamkeit treten; nur rücksichtlich der Änderungen in der

Güterklassifikation bleibt als Gültigkeitstermin der 1. April 1903 aufrecht.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen je zum Preise von 40 Hellern per Exemplar erhältlich.

Wien, am 11. März 1903. (697)

Elbeumschlags-Verkehr.

Für Holz des Ausn.-Tarifes Nr 5 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Hotzendorf . . .	122 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Hotzendorf . . .	117 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Hotzendorf . . .	147 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 ₰, im übrigen 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 12. März 1903. (698)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Hefte 1 und 2 vom 1. Februar 1899 bezw. 1. Juni 1899.

Teilweise Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 30. April 1903 treten in den obgenannten Gütertarifen die Frachtsätze für nachstehende Holzsorten des Abschnittes I außer Kraft, und zwar:

a) die Frachtsätze der Serie I
 1. für Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie für Brennholz, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis zu 2,5 m Länge;
 2. für Stockholz (Wurzel-, Stucken-, Stubbenholz);
b) die Frachtsätze der Serie II für Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie für Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2,5 m Länge.

Wegen der Einführung von Ersatzfrachtsätzen wird seinerzeit besondere Kundmachung erfolgen.

Wien, am 10. März 1903. (699)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr.

Für Kabelwachs treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Wien (K. F. N. B., II K. F. J. B., Ö. N. W. B., St. E. G.) . . .	201 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Wien (K. F. N. B., II K. F. J. B., Ö. N. W. B., St. E. G.) . . .	196 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Wien (K. F. N. B., II K. F. J. B., Ö. N. W. B., St. E. G.) . . .	248 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 12. März 1903. (700)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn.

Zum Personentarif für den diesseitigen Binnenverkehr vom 1. Mai 1898 tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, des Kilometerzeigers, der Preistafeln und des Verzeichnisses der Arbeiterkarten. Die Verabfolgung von Arbeiterkarten wird vom genannten Tage an von der Beibringung eines Ausweises über die Beschäftigung als Arbeiter abhängig gemacht.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen der Nachtrag auch käuflich zu beziehen ist, zu erfahren.

Die für einzelne Verkehrsbeziehungen zur Einziehung kommenden Arbeiterkarten werden auf den betreffenden Ausgabestationen durch Aushang am Schalter namhaft gemacht.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Oldenburg, den 18. März 1903. (701)

Am 20. März 1903 wird der an der Bahnstrecke Osnabrück-Bremen gelegene Haltepunkt Lembruch für den unbeschränkten Gepäckverkehr eröffnet.

Münster, den 12. März 1903. (702)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schweizerischer Rundreiseverkehr.

Die in Darmstadt M. N. B. aufliegenden festen Rundreisekarten nach der Schweiz werden am 1. Mai 1903 vom Verkauf zurückgezogen.

Mainz, den 15. März 1903. (703)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung und Anlieferung (nicht Verlegung) von gußeisernen Muffenröhren im ungefähren Gewichte von 193 275 kg soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (bar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Muffenröhren“

versehen zu dem auf

Mittwoch, den 25. März 1903, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im März 1903. (704)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 4180 m rotem Plüsch in 2 Losen, 12 720 m grauem Plüsch mit braunen Streifen in 4 Losen, 670 m Teppichstoff in 2 Losen, 29 270 m Gardinenstoff (Wollenzeug), 600 m blauem Tibet, 2600 kg Wollgarn zu Schmierdochten in je einem Lose, 273 500 Stück Schmierpolstern in 7 Losen, 570 kg Pferdehaaren, 12 300 kg Waldwolle, 710 m hanfenen Gurten, 15 070 m gewöhnlichen Gurten, 5950 m roter Naht- und Plattschnur, 21 440 Meter graubrauner Naht- und Plattschnur, 2496 kg grauer Hutnetzschnur aus Manilahanf, 2960 kg Federschnur, 300 kg Rundschnur, 376 kg Sägeschnur in je einem Lose, 2296 kg Seilerbindfaden in 5 Losen, 2950 Stück Bindestricken in einem Lose, 6580 m Fensterzugborden in 2 Losen, 5450 Stück Quasten zu Fensterzugborden in 2 Losen, 5840 Stück Vorhangringen aus Horn in einem Lose.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. April 1903, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, die Proben an die im Angebotbogen genannten Werkstätteninspektionen bereits bis spätestens zum 4. April d. J. einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. April 1903.

Berlin, den 12. März 1903. (705)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven, Güterwagen, einer Drehscheibe und zweier Gleiswagen.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau, Zimmer 22 des Verwaltungsgebäudes IV eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Lokomotiven etc.“ versehene Gebote sind bis zum 28. März 1903, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 10. April 1903.

St. Johann-Saarbrücken, 13. März 1903.
Königliche Eisenbahndirektion. (706)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 23. | 21. März 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Erhöhung der Ladefähigkeit der offenen Güterwagen bei den preußischen Staatsbahnen.

Vom Regierungs- und Baurat Dorner in Essen (Ruhr).

Die in neuerer Zeit immer häufiger und immer dringender auftretende Frage der Beschaffung von offenen Güterwagen mit erhöhter Ladefähigkeit hat bei den preußischen Staatsbahnen noch keine befriedigende Beantwortung gefunden, obwohl die zu ihrer Lösung unternommenen Versuche schon eine stattliche Reihe von Jahren zurückreichen. Die folgenden Zeilen sollen durch eine Darstellung der bestehenden Verhältnisse zur Klärung der schwebenden Frage beitragen und zu erneutem Meinungsaustausch anregen.

Nachdem zu Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts bei den preußischen Staatsbahnen mit der Erhöhung des Ladegewichts der 10 t haltenden Wagen auf 12,5 t und mit dem Neubau von 15 t-Kohlenwagen begonnen worden war, erteilte zu Anfang des Jahres 1891 der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten der damaligen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Cöln den Auftrag, einen Kohlenwagen von 30 t Ladefähigkeit zu entwerfen. Nach dem von der beauftragten Direktion aufgestellten und vom Herrn Minister genehmigten Entwurfe wurden etwa 100 Wagen von 30 t Ladefähigkeit beschafft. Sie ruhten auf zwei 2achsigen Drehgestellen, hatten 10,8 m Länge des Untergestells, 10,1 m Kastenlänge, 36,5 cbm Kasteninhalt (der 10 t-Wagen hält 14, der 15 t-Wagen 19,2 cbm), an den Langseiten je 2 Türpaare und erhielten sämtlich Bremsen, die auf eins der Drehgestelle wirkten. 20 derselben wurden mit Bodenentladevorrichtungen ausgestattet, die übrigen hatten festen Boden; das Eigengewicht betrug 15,6 bis 17,2 t. Die Wagen wurden im rheinisch-westfälischen und oberschlesischen Kohlenrevier sowie im Bezirk Hannover (hier zum Baumwollentransport von Geestemünde) in Verkehr gesetzt, fanden aber nirgendwo den gehofften Beifall; aller Bemühungen ungeachtet wurden sie von Empfängern und Versendern von Kohlen und Erzen nur ungern benutzt, weil die Drehscheiben, Schiebebühnen und Wägevorrichtungen der angeschlossenen Werke für die großen Wagen unzulänglich waren, auch die Verschiebung auf allen den Werken, denen zu diesem Zweck Maschinenkraft nicht zur Verfügung stand, große Schwierigkeiten machte. Am allerwenigsten wurden die Wagen mit Bodenklappen oder Bodentrichtern benutzt, weil ihre Entladung hochgelegene Gleise voraussetzte, die nur auf sehr wenigen Werken vorhanden waren. Der beschränkte Umfang, in dem der Versuch unternommen wurde, scheint sein völliges Mißlingen mitverschuldet zu haben; nirgends finden sich Andeutungen darüber, daß man der Bildung geschlossener Züge in bestimmten Massenverkehren näher getreten sei, und doch würde eine solche Ausnutzung der neuen Wagen vielleicht ein besseres Ergebnis geliefert haben. Die schlechte Ausnutzung der Wagen führte schon im Jahre 1895 zu dem Entschluß, sie zu Plattformwagen umzubauen; damit verschwanden sie in kurzer Zeit aus dem Kohlenwagenpark der preußischen Staatsbahnen.

Nach einigen Jahren des Stillstandes wurde die Sache durch den Abgeordneten Macco (Siegen) aufs neue in Fluß gebracht, der im März 1899 im Abgeordnetenhause und später in einem besonderen Aufsatze auf die in Amerika mit den Wagen mit erhöhter Tragfähigkeit erzielten großen Vorteile hinwies und die Verwendung solcher Wagen bei unseren Eisenbahnen empfahl. Diese Anregung, die zunächst zu einer lebhaften Auseinandersetzung in der Presse hinsichtlich der Überlegenheit amerikanischer Gütertransporteinrichtungen über die unserigen zwischen dem genannten Redner und dem Geheimrat v. d. Leyen führte, hatte die weitere Folge, daß der Herr Minister die Eisenbahndirektion in Essen mit einer abermaligen Prüfung der Verwendbarkeit großer Wagen im Massenverkehr beauftragte.

Die Meinungen von Vertretern einer Anzahl großer industrieller Werke des Ruhrreviers, mit denen die Direktion Essen in Beratung getreten war, waren der Einführung der großen

Wagen nicht ungünstig. Gegen die beiden besprochenen Wagentypen, einen solchen der amerikanischen Schoen Pressed Steel Car Company und einen solchen nach der Bauart von Talbot in Aachen, wurde eingewendet, daß sie nur in beschränktem Umfange und nur unter äußerst kostspieligen Änderungen an den Gleisanlagen sowie den Ent- und Beladevorrichtungen der angeschlossenen Werke verwendbar seien. An dem Talbotschen Wagen wurde außerdem der geringe Fassungsraum bemängelt. Zu einem greifbaren Ergebnis haben die Verhandlungen bisher nicht geführt.

So ist bei uns zur Zeit der Stand der Dinge. Es liegt nahe, zum Vergleich einen Blick auf England zu werfen, auf das Land, dessen Eisenbahneinrichtungen uns lange Zeit als Muster gegolten haben. Während man annehmen sollte, daß in diesem Lande, in dem der Verkehr mit Massengütern, Koks, Kohlen, Erz und anderen Rohstoffen fast dreiviertel des gesamten Güterverkehrs ausmacht, Wagen mit hoher Ladefähigkeit sich besonders leicht Eingang verschaffen würden, sind dort auf diesem Gebiet kaum weitere Fortschritte gemacht worden, als bei uns. Als besondere Schwierigkeiten — ich folge hier den Mitteilungen von Frahm in „Stahl und Eisen“ 1901 S. 804 ff. über eine Verhandlung im englischen Verein der Maschineningenieure vom November 1900 — werden die große Zahl von Drehscheiben auf den Bahnhöfen und Anschlüssen, die vielfach zu dicht aneinanderliegen, um vergrößert werden zu können, sowie die sonstige Unzulänglichkeit der Anlagen auf den Anschlüssen angegeben. Ferner wird darauf hingewiesen, welche große Rolle die Handelsgewohnheiten der Kleinhändler spielen, die von jeher nur kleine Mengen zu beziehen pflegen und daher die kleinen Wagen bevorzugen. Ein schwer zu überwindendes Hindernis bietet endlich das Vorhandensein einer sehr großen Anzahl von Privatgüterwagen; es wird angegeben, daß unter den in England, Schottland und Irland vorhandenen 1 058 000 Wagen sich mindestens 450 000 Privatwagen befinden, ja daß auf der Great Centralbahn nur 29 000 der Bahngesellschaft gehörige, dagegen 100 000 Privatwagen laufen.

An der angegebenen Stelle wird weiter mitgeteilt, daß die Great Western- und die London und North Western-Bahn Versuche mit zweiachsigen Wagen von 3,66 m Radstand, 20 t Ladefähigkeit und 8 t Eigengewicht anstellen. Nach anderen Mitteilungen sind in neuester Zeit von der Caledonian-Bahn Wagen von 25 t Ladefähigkeit zum Erztransport und von der Midland-Eisenbahn vierachsige Wagen mit zwei Drehgestellen von 33,25 cbm Kasteninhalt, 30 t Ladefähigkeit und 13,3 t Eigengewicht mit je drei verhältnismäßig kleinen Seitenklappen an jeder Langseite zum Transport von Lokomotivkohlen eingeführt worden. *)

Von allen denen, die unserer Staatsbahnverwaltung die Einführung großer Wagen immer von neuem anempfehlen, wird auf die mit solchen Fahrzeugen in Nordamerika erzielten Erfolge hingewiesen. Ich kann mich hier im wesentlichen auf die Ausführungen von Glasenapp in Nr 76 Jahrg. 1902 d. Ztg. beziehen, halte aber wegen der interessanten Aufschlüsse über das Verhältnis von Bahnlänge, Verkehrsdichte und Zahl der Betriebsmittel für nützlich, die wichtigsten Daten aus der auch von Glasenapp benutzten amerikanischen amtlichen Statistik, aus welcher alljährlich ausführliche Auszüge im Archiv für Eisenbahnwesen mitgeteilt werden, in größerem Umfange, als von Glasenapp geschehen, für eine Reihe von Jahren zusammenzustellen. Dabei kann ich mir nicht versagen, ein paar Spalten aus jener Statistik hinzuzufügen, die die Ertragsverhältnisse der Bahnen beleuchten und den Schluß zulassen, daß die Amerikaner nicht überall mit Recht ihre Eisenbahnen, wie Glasenapp erzählt, als „die besten der Welt“ bezeichnen.

*) Nach der Niederschrift dieser Zeilen kam mir die schätzenswerte Veröffentlichung von Frahm in Nr 14 und 15 d. Ztg. zu Gesicht. Hieraus geht hervor, daß in England in neuester Zeit die Versuche mit Güterwagen von erhöhter Tragfähigkeit zwar an Ausdehnung gewinnen, sich aber doch noch in bescheidenen Grenzen halten. „Was bislang auf diesem Gebiete geschehen ist, muß ausschließlich als Versuch aufgefaßt werden.“ (S. 198.) Im Hinblick auf die Ausführungen über Erhöhung der Tragfähigkeit des zweiachsigen offenen Güterwagens ist die Meinungsäußerung von Frahm am Schlusse seiner Schrift: „Fast scheint es, als ob der zweiachsige 20 t-Wagen am meisten Aussicht hätte, in größerer Zahl eingeführt zu werden, und Wagen von größerer Ladefähigkeit — etwa 30 bis 40 t — auch in Zukunft zu den Seltenheiten gerechnet werden müssen“ von besonderem Interesse.

Jahr	Länge	davon zwei- und mehrgleisig	beförderte Tonnen	gefahrene Tonnenmeilen	Tonnenmeilen auf eine Meile	Güterzugmeilen	Tonnen in einem Zuge	Fahrt einer Tonne	Bestand an Lokomotiven für den Güterdienst: überhaupt	Bestand an Lokomotiven für den Güterdienst: für 100 Meilen	Bestand an Wagen für den Güterdienst: überhaupt	Bestand an Wagen für den Güterdienst: für 100 Meilen	Anlagekapital in Millionen Dollars	vom Aktienkapital erzielten keine Dividende	Betriebsausgabe in Prozenten der Betriebseinnahme	Ertrag einer Gütertonnenmeile
	englische Meilen		Millionen	Milliarden		Millionen		Meilen						%		Cents.
1892	171 564	10 846	706,6	88,2	543 365	485,4	182	124,9	17 559	11	966 998	618	10 227	60,60	66,67	0,898
1893	176 461	11 632	745,1	93,6	551 232	508.7	184	125,6	18 599	11	1 013 307	617	10 506	61,24	67,82	0,878
1894	178 709	12 163	638,2	80,3	457 252	446,8	180	125,9	20 000	11	1 205 169	686	10 779	63,43	68,14	0,860
1895	180 657	12 348	696,7	85,2	479 490	449,3	190	122,3	20 012	11	1 196 119	673	10 964	70,06	67,48	0,839
1896	182 777	12 439	765,9	95,3	523 832	479,5	199	124,5	20 351	11	1 221 887	672	10 566	70,17	67,20	0,806
1897	184 429	12 794	741,7	95,1	519 079	464,9	205	128,3	20 398	11	1 221 730	667	10 635	70,10	67,06	0,798
1898	186 396	13 097	878,9	114,1	617 810	503,9	226	129,8	20 627	11	1 248 826	676	10 819	66,26	65,58	0,753
1899	189 295	13 384	959,8	123,7	659 565	507,8	244	128,8	20 728	11	1 295 510	691	11 034	59,39	65,24	0,724
1900	193 346	14 074	1101,7	141,6	735 366	492,5	271	128,5	21 596	11,2	1 365 531	709	11 491	54,34	64,65	0,729

Die Angaben von Glasenapp müssen insofern berichtigt werden, als die Belastung des einzelnen Güterzuges nicht t/m (Tonnenmeilen), sondern Tonnen beträgt, und als die gefahrenen Tonnenmeilen nicht Billionen (S. 1139 unten), sondern Milliarden sind. Aus obiger Tabelle geht hervor, daß der Prozentsatz der Ausgaben von den Einnahmen höher ist als bei uns, wo er im Rechnungsjahre 1900: 59,5 % betragen hat. Die Erträgnisse aus der Gütertonnenmeile gehen in Amerika von 1892 bis 1899 fortwährend zurück und steigen erst 1900 um ein geringes. Sie betrugen 1892: 0,898, 1900: 0,729 Cents = 2,55 bezw. 2,1 ₰ für das Tonnenkilometer; bei uns im Rechnungsjahre 1900: 3,52 ₰. Noch im Jahre 1900 blieben über 54 % des Aktienkapitals ohne Dividende. Einen sicheren Schluß über die Wirkung der Einführung großer Wagen lassen die Zahlen der Tabelle nicht zu, weil nicht bekannt ist, welche Anteile an der beträchtlichen Steigerung der mit einem Güterzug bewegten Tonnen auf Verminderung der Leerläufe und auf Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven entfallen.

Die Erfolge der amerikanischen Eisenbahnen in der Verbesserung der Einrichtungen für den Massenverkehr sind in

zweifacher Hinsicht besonders augenfällig: 1. in Hinsicht auf die Verringerung der toten Last der Wagen, 2. in Hinsicht auf ihre schnelle Ent- und Beladung.

Zu 1. Der preußische 10 t-Kohlenwagen wiegt 6,3 t, der 15 t-Kohlenwagen 8,4 t; der zu Anfang unserer Ausführungen besprochene Kohlenwagen von 30 t Ladefähigkeit wog 16 t; der Anteil der toten von der Nutzlast beträgt 63, 56, 53 %. Glasenapp gibt das Gewicht amerikanischer Wagen von 30 t Ladefähigkeit zu 12,5 t an; der Anteil der toten Last beträgt hiernach 42 %. Nach Mitteilungen von Macco ist bei neueren Wagen ein Verhältnis von 35 bis 32,27 % erzielt worden. Nach den Angaben der Pressed Steel Car Company (Schoen) in ihrem auf der Pariser Ausstellung aufgelegten Katalog beträgt bei ihren Wagen von 40 bis 50 t Ladefähigkeit der Anteil der toten von der Nutzlast 33 bis 35 %. Das Verhältnis von toter zur Nutzlast ist hiernach bei den neueren amerikanischen Wagen bei weitem günstiger, als bei den unserigen, und es sind hier wesentliche Verbesserungen zweifellos erreichbar.

Zu 2. Das Überladegeschäft bei dem bedeutenden Kohlenumschlagverkehr von Eisenbahn zu Wasser in den Häfen des Eriesees wird mit vorzüglichen Maschineneinrichtungen ausgeführt und derart gefördert, daß bis zu 30 Wagen von 40 t Ladefähigkeit, also 1200 t in einer Stunde, in die Schiffe abgestürzt werden. Die Wagen werden gehoben und umgestülpt (Johnston in „Stahl und Eisen" 1901 S. 20), ein Verfahren, das unsere Wagen bei der Bauart ihrer Seitenwände und Achsbuchsen nicht vertragen würden Bei Entladung aus Trichterwagen in die Schiffe an der atlantischen Küste hat Glasenapp die Entladedauer eines Wagens auf im Durchschnitt 5 Minuten festgestellt. Demgegenüber sind die Leistungen unserer Schnellentladevorrichtungen, nämlich der Kipper in den Rheinhäfen, mit 10 Wagen von höchstens 15 t Ladung in der Stunde sehr bescheiden; es ist aber hervorzuheben, daß die Verteilung und Mischung der zahlreichen, nach Eigenschaften und Korngrößen verschiedenen Kohlensorten nicht nur in die verschiedenen Räume eines einzigen Schiffes, sondern in mehrere Schiffe auf die Entladung der Eisenbahnwagen sehr verzögernd wirkt. Mit diesen eingebürgerten Gepflogenheiten des Kohlenhandels muß bei der Wahl eines neuen Wagens gerechnet werden.

Auch bei Prüfung der Frage, in welchen Verkehrsbeziehungen bei uns die Verwendung großer Wagen von Vorteil sein kann, gewährt uns ein Vergleich mit amerikanischen Verhältnissen einen schätzenswerten Anhalt. Freilich schlägt der Versuch, die Ziffern der amtlichen Statistik des gesamten heimischen und amerikanischen Bahnnetzes zum Vergleich heranzuziehen, wegen der Verschiedenartigkeit der örtlichen Verhältnisse und besonders der Verkehrsdichte auf den einzelnen Linien vollkommen fehl. Ein anschauliches Bild der Verkehrsverhältnisse gewinnen wir eher aus der Betrachtung des uns besonders interessierenden Gebiets um die großen nordamerikanischen Seen, die Kohlengruben und Eisenerzeugungsstätten in Pennsylvanien und die Häfen am Atlantischen Ozean. Die bis zu 60 % Eisen haltenden, zu Tage liegenden und daher leicht zu gewinnenden Erze werden von den Gruben mit der Eisenbahn den Häfen am Oberen See zugeführt, gelangen auf einer ausgezeichneten, 1750 km langen Wasserstraße zu den Häfen am Eriesee und werden hier zum großen Teil wieder auf Eisenbahnwagen verladen und den Hochofenstationen zugeführt. Die Erzgewinnung am Oberen See, die 1898 71 % der Gesamtförderung Nordamerikas ausmachte, betrug in diesem Jahre 14 000 000 m/t. Die Transportmenge verteilt sich nicht gleichmäßig über das ganze Jahr, sondern muß, da die Wasserstraße infolge Frostes für etwa drei Monate unwegsam wird, in neun Monaten bewerkstelligt werden.

Demgegenüber beträgt in dem für den Eisenbahnmassenverkehr hauptsächlich in Betracht kommenden Minettegebiet in Luxemburg-Lothringen die Erzförderung im Jahre 1899: 13 000 000 Tonnen; von diesen bleiben aber 8 000 000 t an Ort und Stelle, 2 000 000 t gehen nach Belgien und Frankreich, 1 500 000 t nach der Saar; von den verbleibenden 1 500 000 t kommt nur etwa 1 000 000 t zum Ruhrrevier.

Die Kohlenförderung in Pennsylvanien, die im Jahre 1898 54 % der nordamerikanischen Gesamtförderung ausmachte, betrug in diesem Jahre 108 000 000 t. Die Kohlen werden in geschlossenen Zügen von den Gruben des Alleghanygebirges auf Entfernungen von etwa 300 bis 600 km nach den Häfen am Atlantischen Ozean und am Eriesee gefahren. Von den atlantischen Häfen kehren die Wagen leer zurück, in den Häfen des Eriesees finden sie Rückladung an den vom Oberen See gekommenen und für das Pittsburger Revier bestimmten Eisenerzen. Im Oberbergamtsbezirk Dortmund betrug die Steinkohlenförderung im Jahre 1900 rund 60 000 000 t; hiervon gingen nach den Rheinhäfen 8 200 000 t, nach den Niederlanden 2 700 000 t. Der Koksversand nach dem lothringisch-luxemburgischen Hochofenrevier betrug 2 500 000 t.

Die Transportweite vom Ruhrrevier nach Lothringen beträgt 350, nach den Rheinhäfen im Durchschnitt etwa 35, nach Amsterdam und Rotterdam etwa 210 km. Im großen Durchschnitt wird in Nordamerika die Tonne 128 Meilen = 206 km, bei uns 120 km weit befördert. Die bei uns zu befördernden Mengen und die Transportlängen bleiben soweit hinter den amerikanischen zurück, daß es besonders sorgfältiger Prüfung bedarf, ob es zweckmäßig und lohnend ist, schon jetzt Wagen von der in Amerika üblichen Tragfähigkeit und Bauart bei uns in Verkehr zu setzen.

Bei dieser Prüfung drängt sich zunächst die Frage auf, ob es denn nicht angängig und zweckmäßig ist, die Tragfähigkeit des zweiachsigen Wagens noch weiter als bisher geschehen zu erhöhen unter möglichster Verringerung der toten Last. Bei den preußischen Staatsbahnen werden z. Z. als Versuch 200 Kohlenwagen für 20 t Ladefähigkeit unter Verwendung gepreßter Stahlbleche hergestellt, die ein Eigengewicht von nur etwa 8 t haben werden. Der Anteil der toten an der Nutzlast würde sich bei diesen Wagen auf nur 40 % stellen und der Wagen hinsichtlich dieses Verhältnisses den amerikanischen nahe kommen.*)

Ein Güterzug von 1000 t Gesamtlast würde bei Verwendung der verschiedenen bis jetzt besprochenen Wagen folgendermaßen zusammengesetzt sein: 1. preußischer 10 t-Kohlenwagen: 61 Wagen mit 610 t Nutzlast, 384 t Eigengewicht, Verhältnis 39 : 61; 2. preußischer 15 t-Kohlenwagen: 43 Wagen mit 645 t Nutzlast, 361 t Eigengewicht, Verhältnis 36 : 64; 3. preußischer 30 t-Versuchskohlenwagen von 1891: 22 Wagen mit 660 t Nutzlast, 350 t Eigengewicht, Verhältnis 35 : 65; 4. amerikanischer 30 t-Wagen: 23,5 Wagen mit 705 t Nutzlast, 294 t Eigengewicht, Verhältnis 29 : 71; 5. preußischer 20 t-Versuchskohlenwagen von 1903: 36 Wagen mit 720 t Nutzlast, 288 t Eigengewicht, Verhältnis 29 : 71.

Was den zu 5. aufgeführten 20 t-Kohlenwagen außer dem günstigen Verhältnis zwischen toter und Nutzlast besonders empfiehlt, ist der Umstand, daß er ohne Änderungen an Gleis- und Beladevorrichtungen verwendet werden kann. Nur die Kipper würden einer mit mäßigem Kostenaufwande ausführbaren Änderung bedürfen.

Selbst wenn bei diesem Wagen sich Raddrücke ergeben sollten, die um ein weniges über 7 t hinausgehen, so würde dieser Umstand zwar seine allgemeine, von besonderen Ver-

*) Anm. d. Schriftl. Hierbei hat der Herr Verfasser folgende Berechnung zugrunde gelegt: Bei 20 t Ladegewicht und 8 t Eigengewicht ist das Verhältnis des letzteren zu ersterem = 8 : 20, das Eigengewicht beträgt also 40 % des Ladegewichts (Nutzlast). Rechnet man aber so, daß man die Gesamtlast des beladenen Wagens mit 28 t zugrunde legt, so beträgt der Anteil des Eigengewichts (8 : 28) am Gesamtgewicht 28,6 %, der Anteil der Nutzlast 71,4 %. Dieses Verhältnis hatte der preußische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten im Auge, als er in seiner Rede vom 24. Februar im Abgeordnetenhause (s. Nr 17 S. 252 d. Ztg.) das Eigengewicht der in Rede stehenden Wagen auf rund 25 % angab.

einbarungen unabhängige Verwendung hindern; es sind jedoch schon heute größere Raddrücke auf einer Anzahl von Linien der deutschen Eisenbahnen zulässig und der Wagen würde in einzelnen, beispielsweise vom Ruhrrevier ausgehenden oder dahin führenden Verkehren mit Vorteil verwendet werden können; laufen doch schon heute im Verkehr zwischen Ruhr und Belgien Kohlenwagen der belgischen Staatsbahn von 20 t Ladefähigkeit und 8,1 bis 10 t Eigengewicht.

Der Einrichtung von Massentransporten mit besonders für diesen Zweck gebauten, im allgemeinen Verkehr weniger leicht verwendbaren Wagen erwachsen besondere Schwierigkeiten aus der großen Zahl räumlich getrennter Versand- und Empfangsstationen und der sich hieraus ergebenden Notwendigkeit einerseits der Trennung, anderseits der Zusammenziehung der Einzelsendungen zu geschlossenen Zügen, das will sagen der Notwendigkeit vielfacher zeitraubender Verschubbewegungen, die auf den beschränkten Gleisanlagen der Bahnhöfe und Anschlüsse nur sehr schwer ausführbar sind und die die aus der Beförderung geschlossener Züge erreichbaren Vorteile zum Teil wieder aufheben.

Um diese Bedenken an einem Beispiele zu erläutern, werfen wir einen Blick auf den zu einem größeren Versuch besonders geeigneten Ruhr-Moselverkehr, der den Versand von Koks aus dem Ruhrgebiet nach den lothringisch - luxemburgischen Hochöfen und den Versand von Eisenerz aus Lothringen-Luxemburg nach den Hochöfen des Ruhrgebiets umfaßt. Die Transportmengen, um die es sich handelt, sind weiter oben angegeben. Gesetzt, wir fahren mit einem aus großen Wagen besonderer Bauart zusammengesetzten Kokszuge von der Ruhr nach der Mosel ab. Hier zerfällt er in kleine Teile, die den verschiedenen Empfangsstationen zugeführt werden und dort mit Wagen anderer Bauart durcheinander geraten. Die Wagen müssen ausrangiert werden, um sie den räumlich getrennten Erzladestätten zuzuführen. Zum zweiten Male werden sie hier mit anderen, nach Belgien, Frankreich, nach der Saar und anderen Gebieten bestimmten Wagen vermischt, und es bedarf abermaliger langwieriger Hin- und Herbewegungen, um sie einem bestimmten Bahnhof zuzuführen und hier zu einem nach der Ruhr laufenden geschlossenen Erztransport zu vereinigen. Bei der Ankunft im Ruhrrevier ist eine abermalige Zersplitterung notwendig, um die Erzladungen an die verschiedenen Empfangsstellen zu schaffen. Von neuem muß nun der Betriebsmann seine Kunst aufbieten, um die großen Wagen aus der Schar andersartiger Genossen zu sondern und an anderen Stellen zur Koksverladung bereitzustellen. Mit großem Zeit- und Kostenaufwande werden sie dann endlich dem Bahnhofe zugeschoben, auf dem sie als geschlossener Kokszug ihren Umlauf aufs neue beginnen.

Ein unter solchen nicht etwa künstlich herausgesuchten, sondern erfahrungsgemäß bestehenden Erschwernissen unternommener Versuch wird mit hoher Wahrscheinlichkeit fehlschlagen. Aussicht auf Erfolg hat er nur, wenn Empfänger und Versender und insbesondere die großen Verkaufsgenossenschaften an dem Zustandekommen geschlossener, aus Wagen besonderer Bauart gebildeter Züge durch eine diesem Zweck dienende, Hand in Hand mit der Eisenbahnverwaltung zu treffende Auswahl der Versand- und Empfangstationen mitwirken, derart, daß diese Züge nur zwischen Werken verkehren, die an nicht mehr als zwei oder drei benachbarte Stationen angeschlossen sind.

Wenn die der Verwendung des oben besprochenen zweiachsigen Wagens von 20 t Ladefähigkeit wegen der Höhe seiner Raddrücke oder wegen anderer bei dem bevorstehenden Versuch sich etwa ergebender Anstände entgegentretenden Bedenken zu dem Entschlusse führen sollten, von seiner Einführung in größerem Umfange abzusehen, so würde der Bau vierachsiger, zur Erzielung eines günstigen Verhältnisses von Eigen- zu Nutzlast für mindestens 30 t Ladefähigkeit einzurichtender Wagen ins Auge gefaßt werden müssen. Die Verwendung solcher Wagen ist an die Voraussetzung geknüpft, daß die oben geschilderten Schwierigkeiten im Betriebe geschlossener Züge sich beseitigen lassen sowie daß die Drehscheiben, Schiebebühnen, Wägeeinrichtungen, teilweise auch die Gleisanlagen der angeschlossenen Werke und, wenn die Einführung der Wagen auf den Kohlenverkehr nach den Häfen ausgedehnt wird, auch die Kippereinrichtungen mit erheblichem Kostenaufwande umgebaut werden.

So oft diese Frage in Wort und Schrift zur Erörterung gelangte, wurde auch betont, daß die Interessenten sich zu den erforderlichen Geldopfern nur würden bereit finden lassen, wenn die Staatseisenbahnverwaltung sie ihnen durch Gewährung von Nachlässen an Fracht oder Abfertigungsgebühr ganz oder zum Teil ersetzte. Wie in dieser Hinsicht eine Einigung zu erzielen ist, wie die Verwendung der großen Wagen mit den eingebürgerten Gepflogenheiten des Kohlenhandelsgeschäfts in Einklang zu bringen ist, welche Entladevorrichtungen, bewegliche Kopfwände, Bodentrichter, Seitenklappen zu wählen sind, um die neuen Wagen für den Massenverkehr in möglichst vollkommener Weise nutzbar zu machen, das sind Fragen, die nur im Einvernehmen mit den Interessenten beantwortet werden können, aber der Klärung bedürfen, bevor eine Entscheidung getroffen werden kann.

Die Erhöhung der Bahnsteige der Berliner Stadtbahn

wird von der Presse mit erklärlichem Interesse verfolgt. Jeder Bewohner der Reichshauptstadt benutzt mehr oder weniger die Stadtbahn, und da der Berliner gern an allen Dingen scharfe Kritik ausübt, so war zu erwarten, daß das bei dieser Bauausführung auch nicht ausbleiben würde. In der Tat ist bis jetzt, abgesehen von den Fachzeitungen und der Beilage „Weltspiegel" des Berliner Tageblattes vom 12. d. M., keine politische Zeitung erschienen, die nur irgendwie der schwierigen Bauausführung Gerechtigkeit widerfahren ließe.

Der Berliner Lokal-Anzeiger, offenbar in diesem Falle von einem mehr als kritischen Berichterstatter bedient, trägt sogar eine gewisse Beunruhigung in die Öffentlichkeit, indem er in seinem Morgenblatte vom 13. d. M. schreibt: Die erhöhten Bahnsteige auf den Stadtbahnhöfen befänden sich fast durchweg in einem recht mangelhaften Zustande, der bei dem herrschenden regen Verkehr unter Umständen für die Fahrgäste gefahrbringend werden könne. Offenbar habe die große Eile die Güte der Leistung beeinträchtigt, denn schon nach wenigen Tagen der Benutzung wäre der Anblick wenig ideal. Die Zementplatten hätten sich verschoben und es klafften breite Spalten zwischen den Platten, welche z. T. auch bereits durchgetreten seien. Die defekten Stellen habe man mit wackelndem Bohlenbelag ausgefüllt. Besonders schlimm seien die Schäden auf Bahnhof Friedrichstraße.

Hierauf sandte der Vorstand der Betriebsinspektion Berlin I, Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Janensch, nachstehende Erwiderung: „Der Verfasser des abfälligen Urteils über den Zustand der erhöhten Stadtbahnsteige hat anscheinend die Schwierigkeiten, die diese Bauausführung bietet, nicht voll gewürdigt; er würde sonst zweifellos mit seinem Tadel etwas zurückhaltender gewesen sein. Unrichtig ist es, daß der gegenwärtige Zustand für die Reisenden irgendwie gefahrbringend ist. Daß die Ausführung noch Mängel hat, wird ohne weiteres zugegeben. In der Hauptsache bestehen diese darin, daß an Stelle von nicht passend gelieferten Platten Bohlenstücke eingelegt worden sind. Daß von etwa 3000 für einen Bahnsteig erforderlichen Platten, für die die Maße des starken Verkehrs wegen in der Nacht genommen werden mußten, einige nicht genau paßten, wird keinem

billig Denkenden Wunder nehmen. Da sich die Monierplatten aber nicht beliebig beschneiden lassen, so bleibt nur übrig, die Öffnungen einstweilen mit Holz zu schließen; dies ist, wie der Augenschein lehrt, in durchaus sorgfältiger und sauberer Weise geschehen. Die Bohlen werden beseitigt, sobald die Ersatzplatten fertiggestellt sind, was in 6 Wochen der Fall sein wird; diese Zeit braucht der Zement zur völligen Erhärtung. Das ferner gerügte Wackeln einiger Platten wird ebenfalls innerhalb der nächsten Wochen beseitigt werden. Daß einzelne Platten Risse zeigen, ist auf die Einwirkung des während der Herstellung eingetretenen starken Frostes zurückzuführen. Auch diese Platten werden durch fehlerfreie ersetzt. Eine Gefahr bedeuten die Risse nicht, da ein völliges Durchbrechen der Platten durch die eingelegten Eisenstäbe verhütet wird."

Dieser im Abendblatt des Berliner Lokalanzeigers vom 14. d. M. enthaltenen Berichtigung wird hinzugefügt, daß vor allem auf Bahnhof Friedrichstraße nicht nur einzelne Platten durch Bohlen ersetzt seien, sondern daß die zwischen den Platten entstandenen Fugen mittels eingelegter Holzstäbe notdürftig geschlossen seien. Auch lägen die Platten nicht in einer Ebene, so daß man überall an deren hervorragende Kanten mit dem Stiefel anstoße. Daß auf einem Bahnsteig, wo meistens Gedränge herrsche, das Stolpern über die schlecht gelegten Platten zu Unfällen schwerster Art führen könne, dürfe nicht zu verkennen sein.

Bemerkt sei hierzu, daß gegenüber der großen Anzahl tatsächlich nur wenige Platten durch Holz ersetzt sind, und zwar sind diese Bohlen fast alle bereits in der Ausführungsnacht verlegt, weil einige Betonplatten nicht paßten oder verwechselt waren oder kleine Schäden aufwiesen. Nur ganz vereinzelt kann eine beim rohen Abladen schadhaft gewordene Platte, deren Schaden erst bei Tage entdeckt wurde, nachträglich ausgewechselt worden sein. Unter der Beanspruchung durch den darübergehenden Verkehr, und wenn er noch so stark wäre, bricht überhaupt keine Platte, höchstens könnte sie, wenn sie bei der Herstellung einen kleinen Frostschaden erlitten hat, einen Sprung bekommen. Dann wird sie eben vorläufig durch Holz ersetzt und später in Beton erneuert.

Die Ausführungen des Berliner Lokalanzeigers vom 14. d. M. werden in der Morgenausgabe vom 18. d. M. auch von der Moniergesellschaft sachlich widerlegt, aber wieder damit eingeleitet, daß der Berichterstatter von seinen Feststellungen nichts zurücknehmen könne und daß die Fachpresse sich zum Teil weit schärfer gegen die Ausführung jener Arbeiten ausgesprochen habe, und nun wird auf die Deutsche Töpfer- und Zieglerzeitung vom 14. d. M. verwiesen, die gegen die Haltbarkeit des Materials die schwersten Vorwürfe erhoben habe. Angefügt wird den Auslassungen der Moniergesellschaft der Wunsch, daß durch die weiteren Arbeiten der Öffentlichkeit jeder Grund zur Klage genommen werden möge, denn vorläufig errege der Zustand der hochgelegten Bahnsteige noch das Kopfschütteln aller Reisenden.

Diese Übertreibungen dürften denn doch nicht den sachlichen Erwägungen entsprechen, von denen sich eine Zeitung von der Bedeutung des Berliner Lokalanzeigers leiten lassen sollte, und die doch sicher nicht in irgend einer Weise der Behörde dort Schwierigkeiten in den Weg legen möchte, wo eigentlich jeder Unbefangene über die rasche und zweckmäßige Ausführung nur Anerkennung äußern müßte. Die Deutsche Töpfer- und Zieglerzeitung kann aber in diesem Fall nicht als Fachpresse angesprochen werden, denn sonst hätte sie nicht einem so von Voreingenommenheit triefenden Aufsatz unterm 14. d. M. ihre Spalten geöffnet.

Dieses Blatt bemängelt die Anbringung der Trittstufen an den umgebauten Stadtbahnwagen und Vorortwagen, die jetzt über die Stadtbahn laufen (worauf später zurückgekommen wird), und sagt dann, daß die im Zentralblatt der Bauverwaltung am 31. Januar d. J. geäußerte Ansicht, daß die Betonplatten ohne wesentliche Abnutzung langjährig dem Verkehr dienen würden, wohl heute nicht mehr aufrecht erhalten werden könne bei dem baldigen Ersatz vieler Platten durch Bohlen. Diese irrige Ansicht ist oben widerlegt worden. Aber das Blatt versteigt sich sogar zu der kühnen Behauptung, daß ein furchtbares Unglück (!) eintreten müsse, wenn nicht eine ganze Reihe Platten herausgenommen und durch ein haltbareres Material ersetzt würde, sonst könne bei gutem Wetter schon am nächsten billigen Sonntag des Zoologischen Gartens auf dem gleichgenannten Bahnhof ein höchst unliebsames Ereignis eintreten. Die Schnelligkeit der Ausführung dürfe keineswegs eine spätere Gefahr für die Hinübergehenden in sich schließen, wie sie hier aller menschlichen Berechnung nach nicht ausgeschlossen erscheine. Es sei wohl bekannt, daß Zement und Beton ganz vorzügliche Baumaterialien seien, allein man solle sie nur da anwenden und unter solchen Bedingungen, namentlich in bezug auf die Gesamtstärke und die Tragfähigkeit der eingelegten Eisenteile, daß sie auch wirklich das halten könnten, was man sich von ihnen mit Recht verspreche. Die hier vorliegende Anwendung berge nicht nur eine große Gefahr bei der Benutzung in sich, sondern sie bringe auch ein Material in Mißkredit, dessen vorzügliche Eigenschaften bei sachgemäßer Verwendung anerkannt seien, was eine schwere Schädigung der Industriezweige zur Folge habe, die sich mit der Herstellung der hier in Betracht kommenden Fabrikate befassen. Aus diesem Grunde halte die Töpfer- und Zieglerzeitung es für ihre Pflicht, auf diese Schäden aufmerksam zu machen, damit der gute Ruf einer hochentwickelten Industrie nicht in Gefahr komme.

Wozu diese völlig unnütze und unberechtigte Beunruhigung des Publikums? Warum rechnet man die Tragfähigkeit der Platten nicht einfach nach und urteilt dann gerechter? Hier mag nur erwähnt werden, daß unter Zugrundelegung einer Last von 500 kg für 1 qm eine Stärke der Betonplatten von rund 3 cm genügt hätte, während aus praktischen Gründen 5 cm gewählt wurden.

Wie soll denn ein furchtbares Unglück eintreten? Welches Material ist haltbarer? Sollte man etwa Granit nehmen, der stets glatt ist, oder Sandstein, der sich sehr schnell abnutzt? Oder sollte man die Bahnsteige allmählich aufhöhen, in jeder Nacht um 10 cm? Wie wäre dann die Kritik ausgefallen! Jede dieser Ausführungen wäre erheblich und zwar bis 4 mal schwerer geworden als Zementeisenbau! Wie hätten das die Gewölbe und das Eisenwerk, worauf die meisten Stadtbahnstationen ruhen, aushalten können? Jetzt ist man mit mäßigen Verstärkungen ausgekommen, dann wären viele neue Eisenteile nötig geworden und hätten die Ausführung in unzulässiger Weise verzögert. Die Eisenbahnverwaltung wäre der fraglichen Zeitung gewiß außerordentlich dankbar, wenn sie ein brauchbares Rezept zur Erhöhung der Bahnsteige in einer nächtlichen Pause von drei Stunden angeben wollte, wozu nur bemerkt wird, daß die Bauart nicht schwerer sein darf als die gewählte.

Wodurch soll hier die Betoneisenbauweise in Mißkredit, wodurch der gute Ruf dieser hochentwickelten Industrie in Gefahr gebracht werden? Auf die Beantwortung dieser beiden Fragen darf man wirklich neugierig sein. Die sonstigen Tadel sind bereits in der obigen amtlichen Berichtigung erledigt. Noch eins soll hier hervorgehoben sein. Zur gleichmäßigen Auflagerung der Platten auf den Bänken verwendet die Moniergesellschaft jetzt geteerte Hanfstricke, die sich vorzüglich bewähren. Nur die drei zuerst erhöhten Bahnsteige Thiergarten, Zoologischer Garten und Bellevue haben jene geteerten Hanfstricke bis jetzt noch nicht, weil man damals an diese Lösung leider nicht gedacht hatte und erst später zufällig darauf verfiel. Bei allen Ausbesserungen bleibt zu berücksichtigen, daß jede zweite Nacht bis zum 1. April noch je ein Bahnsteig zu erhöhen ist, also äußerst wenig geübte Leute zu den Nacharbeiten frei sind.

Das Urteil aller Fachgenossen kann man dahin zusammenfassen, daß die gerügten Mängel nur Schönheitsfehler sind, die in keiner Weise die Standfestigkeit und Sicherheit der Bauart, vor allen Dingen aber nicht die Reisenden gefährden. Möge

man doch getrost die nächsten Monate abwarten, um dann unbefangener urteilen zu können. Daß das zum Teil schon jetzt geschieht, habe ich zu meiner Freude am Sonntag, den 15. d. M., Nachmittags auf Bahnhof Friedrichstraße festgestellt, wo ich mich längere Zeit auf dem Bahnsteig bewegte, um unbemerkt zu hören, wie die Reisenden urteilen. Ein Mann aus dem Volke äußerte zu einem Bekannten, das wäre ja kein Kunststück, so eine Platte an die andere zu legen, dann könnte man wohl schnell fertig werden. Zwei Herren aber, denen ich mich unauffällig anschloß, besahen sich eingehend die Arbeit, tadelten auch die Holzeinlagen, hoben aber hervor, wie ungeheuer schwierig die Aufmessung bei Nacht gewesen sein müsse, wie schnell die Aufhöhung bewerkstelligt sei, und schlossen: „Na, so schlimm, wie es gemacht wird, ist es nicht!"

Nun zum Schluß zu den Wagentritten. Wie bereits in der Veröffentlichung im Zentralblatt hervorgehoben, ist es vorläufig unmöglich, sowohl die Bahnsteige höher zu machen, als auch sie näher an das Gleis heranzurücken. Beides verbietet die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands. Übrigens besteht die Wannseebahn mit denselben hohen Bahnsteigen und den gleichen Wagen bereits seit rund zehn Jahren, ohne daß je ein Unfall vorgekommen ist, und niemand ist es bisher eingefallen, diese Einrichtung zu bemängeln! Ferner wurde schon im Zentralblatt der Bauverwaltung erwähnt, daß die zwischen Bahnsteig und Wagen zu überwindenden Steigungen jetzt geringer sind als früher beim alten Stadtbahnwagen, nämlich jetzt 189 und 338 mm, früher 335 und 360 mm. Ein Vorteil der alten Stadtbahnwagen bestand freilich darin, daß die Breite des einen Trittbrettes ganz ausgenutzt werden konnte, weil zwischen Vorderkante Trittbrett und Außenkante Wagenfußboden ein Spielraum von 390 mm vorhanden war, wogegen jetzt allerdings bei der eben erwähnten verminderten Auftrittshöhe dieser Spielraum auf 195 mm verringert ist, weil sich eben aus technischen Gründen beide Trittbretter in das Maß von 390 mm teilen müssen.

Hierin wie in der ganzen Anordnung der Trittbretter irgend etwas zu ändern, ist deshalb vollständig unmöglich, weil auch diese für alle Betriebsmittel nicht nur Deutschlands, sondern sogar im internationalen Verkehr genau vorgeschrieben sind. Das ist ja gerade der Hauptzweck der Bahnsteigerhöhungen auf den Stadtgleisen der Stadtbahn, daß man Wagen mit normaler Bauart dort verkehren lassen und trotzdem die Abfertigung der Züge ebenso schnell wie bisher bewirken will. Auf den Ferngleisen sind die hohen Bahnsteige deshalb nicht nötig, weil jeder Fernzug schon zur Aufnahme des Gepäcks und der Post so wie so längeren Aufenthalt nehmen muß.

Berlin, 19. März 1903. Platt.

Zur Frage der besseren Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkästen der Lokomotiven.

Der in der Überschrift bezeichnete Aufsatz in Nr 19 S. 282 d. Ztg. bringt sehr interessante neue Tatsachen und Anregungen, auch teilweise Bestätigung der von mir in Nr 87 S. 1317 Jahrg. 1902 d. Ztg. gemachten Angaben. Es sind aber auch Bemerkungen zu meinen Angaben gemacht, die zu Mißverständnissen Veranlassung geben können.

In dem fünften Absatz (erste Spalte) sagt der Herr Verfasser im Anschluß an die Erwähnung meines Aufsatzes: „Für Steinkohlen eingerichtete Feuerungen eignen sich eben nicht für die Rückstände, wie denn jedes Heizmaterial besondere Einrichtungen fordert."

Dieser Satz selbst ist ja in bezug auf Lösche an sich unanfechtbar, er läßt aber in Verbindung mit dem unmittelbar vorher gehenden Satze die Meinung aufkommen, als ob ich behauptet hätte, daß die Lösche ohne weiteres unvermischt mit anderem Brennmaterial auf gewöhnlichen Rosten verbrannt werden könne. In meinem Aufsatz wird aber doch die Verbrennung einer Mischung von $^1/_3$ Lösche mit $^2/_3$ Förderkohlen als durch längere Erprobung in Werkstätten und Wasserstationen bewährt empfohlen. Aus den Heizergebnissen mit solcher Mischung bei Dampfkesseln habe ich ja den Heizwert und Materialwert der Lösche, wie er von dem Herrn Bauinspektor Elbel im Absatz 8 (2. Spalte) als richtig bestätigt wird, ermittelt. Es wird noch immer in meinem Verwaltungsbezirk diese Mischung unter Dampfkesseln mit gewöhnlichen Rosten verbrannt, was sich auch noch vollkommen bewährt.

Im Absatz 6 (1. Spalte) sagt der Herr Verfasser: „Soll das geringwertige Material der Rückstände noch nutzbringend verwendet werden, so ist Sparsamkeit nach allen Richtungen geboten. Es verträgt keine großen Arbeitslöhne, der Vermischung mit Kleinkohle kann nur dann zugestimmt werden, wenn letztere unter günstigen Umständen zu beschaffen ist."

Die von dem Herrn Verfasser ganz richtig so stark betonte Sparsamkeit hat mich eben bewogen, in erster Linie die Lösche durch Vermischung mit Förderkohle zu verwerten. Unter der Kleinkohle, welche nach meinem Aufsatz in der elektrischen Anlage in Northeim in einer Kudlicz-Feuerung mit Lösche gemischt verbrannt wird, ist Förderkohle zu verstehen, aus der die größeren Stücke ausgelesen sind, und der sonst fortgeworfene Kohlengrus von den Kohlenbühnen. Der Herr Verfasser hat wahrscheinlich nur an schlesische Kohle gedacht, die hier wenigstens hauptsächlich nur als Stückkohle bekannt ist. Die in meinem Aufsatz erwähnte Kleinkohle ist, wie gesagt, ein billiges Material, das nicht etwa besondere Herstellungskosten verursacht. Ich möchte auch noch einmal betonen, daß die Gewinnung der Lösche und ihre Vermischung mit der Steinkohle durchaus keine Kosten verursacht.

Der Versuch des Herrn Verfassers mit der Verbrennung der reinen Lösche in einer nicht durch Patent geschützten Unterwindfeuerung ist sehr interessant und nachahmenswert. Seine Ansicht, daß die Anfertigung von Briketts aus Lösche nicht zu empfehlen sei, wird durch anderweitig angestellte Versuche widerlegt. Ich bin nicht befugt, über diese Versuche hier Angaben zu machen. Vielleicht wird das von zuständiger Stelle demnächst geschehen.

Schließlich möchte ich noch erwähnen, daß an einem Sandtrockenofen mit Treppenrost für Verwendung ausgesiebter Lösche, wie ihn die Firma John in Erfurt liefert, in meinem Verwaltungsbezirk die Erfahrung gemacht ist, daß in diesem Ofen ungesiebte Lösche verbrannt werden kann und wird, nachdem der Zug durch Anschluß an die neu eingerichtete zentrale Rauchabführung des Lokomotivschuppens erheblich verbessert worden ist.

Göttingen, im März 1903. Herrmann.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ausgleichsfonds für die preußischen Staatsbahnen.** Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses erledigte am 17. d. M. den Gesetzentwurf über die Bildung eines Ausgleichsfonds. § 3 des Artikels I, die grundlegende Bestimmung, setzt fest, daß Überschüsse des Staatshaushalts zunächst zur Bildung oder Ergänzung eines Ausgleichsfonds bis zur Höhe von 200 000 000 ℳ zu verwenden sind. Der darüber hinausgehende Betrag des Überschusses soll zu einer weiteren Tilgung von Staatsschulden bezw. zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen verwendet werden. Über diesen § 3 entspann sich eine mehrstündige grundsätzliche Erörterung, in der die Gesichtspunkte der ersten Lesung im Hause nochmals erörtert wurden. Schließlich wurde der § 3 mit 13 gegen 6 Stimmen angenommen. § 3a legt die Verwendungszwecke des Ausgleichsfonds fest; er soll dienen 1. zur Bildung oder Ergänzung eines außeretatsmäßigen Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung bis zur Höhe von 30 000 000 ℳ zur Vermehrung der Betriebsmittel usw., 2. zur Ausgleichung eines rechnungsmäßigen Minderüberschusses, 3. zur Verstärkung der Deckungsmittel im Staatshaushalt zur angemessenen Ausgestaltung des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung.

Ein Antrag des Frhr. v. Zedlitz (frk.) trat für Streichung des Wortes „außeretatsmäßigen" vor Dispositionsfonds in Nr 1 ein. Dementsprechend wurde beschlossen und im übrigen der

§ 3a unverändert angenommen. Der § 3b bestimmt, daß der Ausgleichsfonds vom Finanzminister verwaltet wird und seine Einnahmen und Ausgaben in einer Anlage zur Übersicht der Staatseinnahmen und Ausgaben eines jeden Etatsjahres nachzuweisen sind. Über die Verwendung des Dispositionsfonds ist nach Schluß jeden Etatsjahres dem Landtag Rechnung zu geben. § 3c ermächtigt den Finanzminister und den Minister der öffentlichen Arbeiten, den Ausgleichsfonds zu verwenden, die Ausführung des Gesetzes selbst überträgt er dem Finanzminister. Diese Paragraphen wurden schließlich unverändert genehmigt.

Art. II stellt nach der Vorlage erstmalig für die genannten Zwecke 60 000 000 ℳ. mit der Maßgabe zur Verfügung, daß in einem und demselben Etatsjahre nicht mehr als 30 000 000 ℳ. verwendet werden dürfen. Entsprechend einem Antrag Pappenheim (k.) wurde die Gesamtsumme auf 30 000 000 ℳ. ermäßigt und bestimmt, daß diese Summe nicht erstmalig, sondern einmalig dem Ministerium zur Verfügung gestellt wird. Mit dieser Abänderung wurde der Paragraph angenommen; er lautet demnach jetzt im ersten Abschnitt: „Der Staatsregierung werden für die im § 3a unter 1 bezeichneten Zwecke einmalig 30 000 000 ℳ. mit der Maßgabe zur Verfügung gestellt, daß in einem und demselben Etatsjahre nicht mehr als 30 000 000 ℳ. verwendet werden dürfen.“ Der Rest des Gesetzes wurde unverändert angenommen.

— **Kleinbahnen in Preußen.** Dem Abgeordnetenhause sind vom Minister der öffentlichen Arbeiten zur Kenntnisnahme zugegangen: 1. eine Denkschrift der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen, 2. eine Nachweisung der aus dem Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bis zum Schlusse des Jahres 1902 bewilligten Staatsbeihilfen, 3. eine Nachweisung der aus demselben Fonds bis zum Schlusse des Jahres 1902 in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen, 4. eine Nachweisung über die bis zum Schlusse des Etatsjahres 1901 aufgekommenen Rückeinnahmen auf Staatsbeihilfen für Kleinbahnen. Die bewilligten Staatsbeihilfen belaufen sich auf 51 430 000 ℳ., die zunächst nur in Aussicht gestellten Beihilfen auf 4 674 487 ℳ.; in 25 Fällen liegen außerdem noch Anträge auf Gewährung von Staatsbeihilfen in zahlenmäßig bestimmter Höhe, nämlich im Gesamtbetrage von 10 214 500 ℳ. vor, zusammen 66 320 000 ℳ. Staatsbeihilfen. In 61 anderen Fällen sind solche Anträge noch zu erwarten. Die Zahl der selbständigen Unternehmen hat sich in der Zeit vom 1. April 1901 bis 31. März 1902 von 201 auf 213, mithin um 12 erhöht. Der tatsächliche Zuwachs beträgt 17, einige Unternehmen sind inzwischen mit einander verschmolzen worden. Die Länge des Nebenbahnnetzes ist in der gleichen Zeit von 6238 km auf 6847 km, also um 609 km gestiegen. Von diesem Zuwachs entfallen am meisten, nämlich 183,2 km, auf Posen. In den Provinzen östlich der Elbe (mit Einschluß der 83,6 km der Provinz Sachsen) beträgt der tatsächliche Zuwachs 347,3 km (57 %), in den westlichen Provinzen 261,7 km. Die größte Längenausdehnung hat das Netz der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in der Provinz Pommern mit 1252,5 km, es folgt dann Brandenburg mit 710,1 km, während an dritter und vierter Stelle Posen und die Rheinprovinz mit 662,2 und 653,3 km stehen. Den letzten Platz nimmt Westpreußen mit 293,4 km ein. Durchschnittlich entfallen auf je 10 000 Einwohner in den östlichen Provinzen 1,70 km nebenbahnähnlicher Kleinbahnen mit Schmalspurweite und 0,64 km mit Vollspurweite, in den westlichen Provinzen 1,17 bezw. 0,36 km, also überhaupt im Osten 2,34, im Westen 1,53 km. Auf je 10 000 ha entfallen im Osten 2,02, im Westen 1,87 km solcher Bahnen. Der Betriebszweck ist bei 196 Bahnen, also 92,0 %, Personen- und Güterbeförderung, nur bei zwei lediglich Personen-, bei 15 lediglich Güterbeförderung. Die Dampflokomotiven überwiegen, nämlich sie sind bei 196 Bahnen, elektrische Motoren haben 13, mit Dampf und Elektrizität fahren drei, mit Dampf und Pferden nur eine Bahn. Bedienstet waren dabei 3482 Beamte und 3564 ständige Arbeiter beschäftigt. Auf eine Bahn entfallen 38 Bedienstete durchschnittlich. 137 Bahnen sind Gesellschaftsunternehmen; Kreise, Gemeinden und Unternehmer leiten 67 solcher Bahnen. Das Anlagekapital sämtlicher nebenbahnähnlicher Kleinbahnen stellt sich auf 354 063 137 ℳ., durchschnittlich für das Kilometer mit 51 711 ℳ.; davon haben aufgebracht der Staat 45 490 000 ℳ., die Provinzen 38 760 000 ℳ., die Kreise 79 360 000 ℳ., die Zunächstbeteiligten 28 820 000 ℳ., sonstige 161 630 000 ℳ.

Der Reingewinn betrug in Prozenten des Anlagekapitals oder dessen Verzinsung von 0 % bis 10 %. Von den 36 Bahnen (24 im Osten, 12 im Westen), die keine Verzinsung ergeben haben, sind 20 erst nach dem 1. Januar in Betrieb genommen; für die Bahnen, die eine Verzinsung von höchstens 3 % ergeben haben, stellt sich diese Zahl auf 44. Dazu kommen aber die erheblichen mittelbaren Vorteile. Bis 4½ % ergaben 7 östliche und 4 westliche Bahnen, bis 5 % je 5, mehr als 5 bis 10 % 2 bezw. 5 und über 10 % 2 östliche und 1 westliche Bahn. 414,81 km sind erst 1900 und 1901 betriebsfertig geworden; nur bei diesen überschreiten die Einzelverluste den Betrag von 10 000 ℳ. Das Gesamtfinanzergebnis stellt sich dadurch noch etwas ungünstiger, da vom Betriebsüberschuß noch die Rücklagen und die Schuldzinsen abzuziehen sind, ehe von einem Geschäftsgewinn gesprochen werden kann. Über die Grundsätze für die Gewährung von Staatsbeihilfen gibt ein besonderer Abschnitt Auskunft.

— **Transportvergünstigungen auf Kleinbahnen.** In einer Anzahl von Erlassen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist der aus dem § 21 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 sich ergebende Grundsatz der Öffentlichkeit und gleichmäßigen Anwendung der Kleinbahntarife zum Ausdruck gebracht und bestimmt, daß nach diesem öffentlich-rechtlichen Grundsatze die Gewährung von Sonderbegünstigungen einschließlich der freien Fahrt an einzelne Interessenten (Kommunalverbände, Grunderwerbsinteressenten usw.) gegenüber den allgemeingültigen und veröffentlichten Kleinbahntarifen nicht zugelassen werden darf. Aus Anlaß eines Reichsgerichtserkenntnisses, auf dessen Inhalt hier nicht näher eingegangen zu werden braucht, hat der Herr Minister nun in einem durch Nr 12 des E.-V.-Bl. veröffentlichten Erlasse vom 7. d. M. im Einverständnis mit dem Finanzminister und dem Minister des Innern folgende Grundsätze ausgesprochen: Um den öffentlich-rechtlichen Grundsatz der Öffentlichkeit und Gleichheit der Kleinbahntarife zur Durchführung zu bringen, soll künftig

a) in jede neue Genehmigungsurkunde für Kleinbahnen eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach Zusicherungen, abweichend von den tarifarischen Preisen das Entgelt für die Beförderung zu bestimmen, verboten sind.

Bei schon genehmigten Kleinbahnen würde die Aufnahme dieser Bestimmung, welche übrigens sich selbstverständlich auch auf die Zusicherung der freien Fahrt erstreckt, dabei aber die im Runderlasse vom 14. März 1901 mitgeteilten tarifarischen Voraussetzungen für die Ermäßigung oder den Erlaß des Transportpreises zu milden und öffentlichen Zwecken unberührt läßt, gelegentlich der Genehmigung wesentlicher Änderungen oder Ergänzungen nachzuholen sein; ferner sollen

b) vor Erteilung der Genehmigung für Kleinbahnen oder für wesentliche Änderungen und Ergänzungen derselben die Zustimmungserklärungen von Wegeunterhaltungspflichtigen usw. auf das Vorhandensein derartiger unzulässiger Zusicherungen (wie unter a) geprüft und die Entfernung der letzteren dem die Kleinbahngenehmigung nachsuchenden Unternehmer aufgegeben werden.

— **Über den bisherigen Verlauf der letzten Eisenbahn-Verstaatlichungen in Preußen** geben wir nachstehend eine von der Frankf. Ztg. gebrachte Übersicht. Nachdem nunmehr auch die Generalversammlungen der Breslau-Warschauer und der Dortmund-Gronauer Eisenbahn zu den Kaufangeboten der preußischen Regierung Stellung genommen haben, läßt sich ein Bild über den ganzen Vorgang gewinnen. Bei der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn hatte sich bekanntlich in der ersten, nicht beschlußfähigen Generalversammlung herausgestellt, daß keiner der erschienenen Aktionäre für die Annahme des Staatsgebotes war, und die Verwaltung selbst befürwortete die Ablehnung, da bei einer Zwangsverstaatlichung auf Grund der auch in Zukunft zu erwartenden Rentabilität für die Aktionäre auf eine erheblich höhere Abfindung zu rechnen sei. Die Regierung mußte sich daher zu einer Erhöhung ihres Angebots um 11,5 % verstehen; auf dieser Grundlage, wonach nunmehr für 600 ℳ. Aktien 1200 ℳ. preußische 3 prozentige Konsols und 81 ℳ. bar gewährt werden, ist jetzt die Zustimmung der Generalversammlung erfolgt. Die Majorität der Breslau-Warschauer Bahn dagegen gelangte, wie gemeldet, zu einer Ablehnung des staatlichen Angebots; wenigstens ist der gefaßte Beschluß, nochmals mit der Regierung über eine Erhöhung zu unterhandeln, nach den wiederholten Erklärungen des Ministers nicht anders anzusehen. Das Gebot, das für 1800 ℳ. Stammaktien auf 200 ℳ. Konsols und 85,98 ℳ. bar, für 3000 ℳ. Prioritätsaktien auf 2700 ℳ. Konsols und 91 ℳ. bar gelautet hatte, war besonders von den Prioritätsaktionären bekämpft worden, aber auch ein Teil der Stammaktionäre, die bei einer wörtlichen Auslegung des Eisenbahngesetzes im Falle einer Zwangsverstaatlichung ganz leer ausgehen würden, hielt das Gebot für zu niedrig, da bei einer Fortführung der Bahn nach Rußland, für deren Gelingen die Aussichten sich gebessert hätten, auch für die Bahn eine ganz andere Entwicklung zu erwarten sei. Ohne weiteres hatten von den betroffenen sieben Gesellschaften nur drei das Angebot der Regierung angenommen: die Altdamm-Kolberger Bahn, bei der für je 2000 ℳ. Stammaktien 2700 ℳ. preußische 3 prozentige Konsols und 33,60 ℳ. bar, für 2000 ℳ. Prioritätsaktien 2700 ℳ. preußische 3 prozentige Konsols und 26,88 ℳ. in bar gezahlt wurden, die Stargard-Küstriner Bahn, deren Aktionäre für je 1000 ℳ. Aktien 1600 ℳ. Konsols und 28 ℳ. bar, für je 1000 ℳ. Prioritätsaktien 1400 ℳ. Konsols und 24,50 ℳ.

bar erhielten, sowie die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, für die das Gebot auf 1300 ℳ Konsols und 29 ℳ bar auf je 1000 ℳ Stamm- oder Prioritätsaktien lautete. Bei der Marienburg-Mlawkaer Bahn trat ebenso wie bei der Ostpreußischen Südbahn eine scharfe Gegnerschaft von Stammaktionären hervor, die sich gegenüber den Prioritätsaktionären benachteiligt glaubten; bei der ersteren gelang es, diese Gegnerschaft zn beseitigen, indem ihr Besitz an Stammaktien zu einem den Tageskurs übersteigenden Preise angekauft wurde, worauf das auch von der Verwaltung lebhaft befürwortete Gebot angenommen wurde, nach dem die Prioritätsaktionäre für 3000 ℳ ihrer Anteile 4000 ℳ 3prozentige Konsols und 10 ℳ in bar erhalten, während die Stammaktien mit 2400 ℳ Konsols und 42 ℳ bar abgefunden werden. Die Stammaktionäre der Südbahn aber, die für je 2400 ℳ Aktien 2000 ℳ Konsols und 56 ℳ bar erhalten sollten, während das Angebot für 2400 ℳ Prioritätsaktien auf 3100 ℳ Konsols und 52 ℳ bar lautete, setzten eine Vertagung bis zum 28. d. M. durch, damit in der Zwischenzeit eine Kommission mit dem Minister über eine Erhöhung seines Gebotes unterhandeln könne. Eine solche ist allerdings von der Regierung für ausgeschlossen erklärt worden; es wird daher abzuwarten bleiben, ob etwa die Frist bis zu der nächsten Versammlung zu demselben Manöver wie bei der Marienburg-Mlawkaer Bahn benutzt werden wird, oder ob vielleicht die Prioritätsaktionäre auf einen Teil der ihnen gebotenen Entschädigung verzichten werden, um damit den Stammaktionären einen Ausgleich zu gewähren. Bleibt auch die neue Versammlung bei dem ablehnenden Beschluß, so will der Minister zu der Zwangsverstaatlichung auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1838 schreiten, das ihm den Erwerb der Bahn unter Übernahme der Schulden, aber einschließlich der Reserven zu dem 25fachen Betrage der Durchschnittsdividende der letzten fünf Jahre gestattet.

— **Ostpreußische Südbahn.** Nach dem vorliegenden Geschäftsbericht für das Jahr 1902 belaufen sich die Betriebseinnahmen (einschließlich 7817 ℳ Vortrag aus 1901) auf 6 320 546 ℳ (gegen 5 394 184 in 1901). Die Betriebsausgaben erforderten 3 282 554 (3 180 814) ℳ, die Verzinsung der Prioritätsobligationen 630 494 (646 782) ℳ, die Tilgung der letzteren 416 100 (399 400) ℳ. Die Überweisungen an die Reserven betragen: 49 900 ℳ (wie im Vorjahre) an die regelmäßige und 108 423 (20 148) ℳ an die außerordentliche Rücklage und 438 276 (401 739) ℳ an den Erneuerungsfonds. Es wird, wie bekannt, vorgeschlagen, von dem dann bleibenden Überschuß in Höhe von 1 484 796 ℳ auf die Stammaktien $4^5/_6$ (0) %, auf die Stammprioritätsaktien $5^1/_3$ ($4^2/_3$) % Dividende zu verteilen und 23 621 ℳ vorzutragen. Es haben die Betriebseinnahmen im Geschäftsjahre 1902: 926 361 ℳ mehr betragen als in 1901. Der Personenverkehr hat zwar 32 919 ℳ weniger ergeben, was der Geschäftsbericht auf das ungünstige Sommerwetter, das Fehlen größerer Militärtransporte und auf eine gewisse Nachwirkung der neuen Wettbewerbslinien des Staates und der Kleinbahngesellschaften zurückführt. Dagegen weist der Güterverkehr eine Mehrbeförderung von 177 349 t und eine Mehreinnahme von 984 518 ℳ auf. An diesem Mehr sind der Binnenverkehr und der deutsche Verkehr, die mit einer Minderbeförderung von 9415 t und einer Mindereinnahme von 40 517 ℳ gleich 2,30 % abschließen, nicht beteiligt, sondern es ist die Mehreinnahme durch den um 235 673 t gewachsenen russischen Verkehr allein aufgebracht worden. Die Mehreinnahme desselben von 1 025 035 ℳ entspricht einer Steigerung um 59 % gegen 1901 und 43 % gegen 1900. Die hervorragend gute russische Ernte des Jahres 1902 und die Mißernte in Skandinavien ließen vom August ab das Getreideausfuhrgeschäft in Königsberg zu starker Entwicklung kommen. Auch bedurfte das in namhafter Menge, aber vielfach in feuchter und minderwertiger Beschaffenheit geerntete Getreide Ostpreußens einer ungewöhnlich starken Beimischung russischen Getreides. Aus dem Erneuerungsfonds sind an Zinsen und Verkaufserlös alter Materialien dem Betriebe 297 183 (207 719) ℳ zugeführt worden. Die Ausgaben sind an sich gegen 1901 zwar um 92 710 ℳ gestiegen, aber der Betriebskoeffizient ist von 59,13 % auf 51,23 % zurückgegangen. Dieses Sinken des Betriebskoeffizienten wird von der Verwaltung mit niedrigeren Kohlenpreisen und verschärfter Sparsamkeit erklärt. Die in der Bilanz aufgeführten Abschreibungen von zusammen 345 000 (367 092) ℳ entsprechen, wie der Bericht hervorhebt, dem § 21 Absatz 3 des Statuts. Die Verstaatlichungsangelegenheit und überhaupt die in der jüngsten Zeit in bezug auf die Bahn entstandenen Streitfragen werden von der Verwaltung mit keinem Worte berührt.

— **Schnellvorortzüge auf der Wannseebahn.** Solche sind in den Sommerfahrplan der Eisenbahndirektion Berlin eingestellt worden. Zwischen Berlin und Zehlendorf und umgekehrt wird täglich vorläufig je ein Zug verkehren, welcher ohne Zwischenstationen die Strecke in 15 Minuten zurücklegt und dann über Schlachtensee und Nikolassee nach Wannsee weiterfährt und ebenso auf dem Rückwege nach Berlin nur in Nikolassee, Schlachtensee und Zehlendorf anhält. Es entspricht das der günstigen Verbindung, welche Zehlendorf vor Einführung des Vorortverkehrs mit Berlin hatte, da die Mehrzahl der Züge zwischen Berlin und Potsdam nur in Zehlendorf hielt. Mit dem Bau der Ausweichgleise in Groß-Lichterfelde soll unverzüglich begonnen werden.

— **Kleinbahnbauten in Schleswig-Holstein.** Der vor einigen Tagen geschlossene 37. schleswig-holsteinsche Landtag hat zur Unterstützung des Kleinbahnbaues in der genannten Provinz Darlehen im Gesamtbetrage von 438 750 ℳ bewilligt und zwar: a) für eine Kleinbahn von Ustrup nach Toftlund im Kreise Hadersleben als erste Rate 160 000 ℳ, b) für eine Kleinbahn von Hadersleben nach Aaroesund als zweite Rate 125 000 ℳ, c) für eine Kleinbahn von Wankendorf nach Preetz im Kreise Plön als erste Rate 125 000 ℳ, d) zu den Mehrkosten der Kleinbahn auf der Insel Fehmarn beim Ausbau in Vollspur eine weitere Beihilfe von 28 750 ℳ.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 12 Arbeitstagen 205 820 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 152 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 195 504 und auf den Arbeitstag 15 039 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 2113 und im ganzen 10 316 Doppelwagen oder 5,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 30 684 Doppelwagen gegen 30 564, in Oberschlesien 66 292 Doppelwagen gegen 71 822 und in den drei Bezirken zusammen 302 796 Doppelwagen gegen 297 890 und war demnach im Saarbezirk 120 Doppelwagen oder 0,4 % höher, in Oberschlesien 5530 Doppelwagen oder 7,7 % niedriger und in den drei Bezirken zusammen 4906 Doppelwagen oder 1,6 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrrevier betrug in dem vorbenannten Zeitabschnitt am 7. d. M. 17 437 Wagen gegen 15 393 am selben Tage im Jahre zuvor.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 37 301 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 117 sowie von anderen Gütern 9 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 36 713 offene Wagen gegen 35 582 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 1131 oder 3,2 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** haben erfreulicherweise auch im Monat Februar d. J. die steigende Richtung beibehalten. Nach vorläufiger Zusammenstellung wurden vereinnahmt: 2 417 640 ℳ im Personenverkehr (+ 124 950 ℳ gegen den gleichen Monat des Vorjahres), 5 665 720 ℳ im Güterverkehr (+ 369 220 ℳ), 8 083 360 ℳ im ganzen (+ 494 170 ℳ) = 114 ℳ auf 1 Bahnkm im Durchschnitt mehr. In der Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar wurden vereinnahmt: 4 923 850 ℳ im Personenverkehr (+ 193 910 ℳ gegen den gleichen vorjährigen Zeitraum), 11 552 070 ℳ im Güterverkehr (+ 986 120 ℳ), 16 475 920 ℳ im ganzen (+ 1 180 030 ℳ) = 288 ℳ auf 1 Bahnkm im Durchschnitt.

— **Elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen in Sachsen.** Nachdem nunmehr Erfahrungen über die Anwendung der Elektrizität zur Beleuchtung von Personenwagen vorliegen, wird dem Vernehmen nach die sächsische Staatsbahnverwaltung in der nächsten Zeit mit entsprechenden Versuchen in größerem Umfange vorgehen, die darin bestehen, daß Wagen mit elektrischer Beleuchtung verschiedener Systeme in den regelmäßigen Zugdienst eingestellt werden. Soviel bis jetzt bekannt, werden die Wagen bei den Abendzügen verschiedener Hauptlinien Verwendung finden.

— **Abschluß der württembergischen Staatsbahnen für 1902.** In der Kammer teilte der Finanzminister mit, daß sich der Ertrag der Staatsbahnen 1902 überraschend gehoben habe, so daß der volle Etatssatz von 16 300 000 ℳ zur Ablieferung gelangt, während man noch bis vor kurzem mit einem Fehlbetrage von 1 000 000 ℳ gerechnet habe.

— **Die Herstellung einer neuen Schnellzugverbindung Berlin-London** über Hoek van Holland ist im Laufe der letzten Wochen Gegenstand mehrfacher Erörterungen in der Tages-

presse und auch im preußischen Abgeordnetenhause gewesen (vergl. Nr 15 S. 225, Nr 16 S. 229 und Nr 18 S. 266 d. Ztg.). Wie erinnerlich, teilte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten mit, daß er in eine erneute Prüfung dieser Frage, an der viele Kreise beteiligt wären, eingetreten sei. Im übrigen aber handle es sich hierbei um einen alten Interessenkampf, dessen Hauptgewicht teils auf englischem, teils auf holländischem Gebiete läge. Daß dies tatsächlich der Fall ist, wird durch eine uns zugegangene Flugschrift bestätigt, in welcher der Präsident der Nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft zu Gennep, Herr Voorhove, die von uns besprochenen Aufstellungen des Präsidenten der Oldenzaaler Handelskammer, Gelderman, angreift und zu widerlegen sucht. Namentlich macht er geltend, daß die über Löhne, Salzbergen und den Hoek van Holland zu erzielende Abkürzung gegen Oberhausen, Goch und Vlissingen nur 43 km (nicht 73) betrage und daß dieser geringe Unterschied durch den Umstand ausgeglichen würde, daß die von Vlissingen teilweise unter dem Schutze der Küste fahrenden Dampfer weniger Zeit gebrauchten, als die zwischen Hoek van Holland und Harwich verkehrenden Dampfer der englischen Großen Ostbahn. Im übrigen aber seien auch die von Gelderman angegebenen Zahlen über den Verkehr zwischen Hoek van Holland und England und zwischen den Niederlanden und Berlin über Salzbergen zu hoch gegriffen. Im Anschluß hieran können wir mitteilen, daß vom 1. Mai d. J. ab auch ein Tagesschnellzug von Berlin über Löhne und Rheine nach Hoek van Holland verkehren wird. Näheres hierüber werden wir in kurzem bringen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden ab 1. April a) berufen: der Vorstand der Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg, Adalbert Hauck, als solcher zu jener in München und der Regierungsrat bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg, Albrecht Grimm, zur Generaldirektion; b) befördert: zum Eisenbahnbetriebsdirektor in Bamberg der Regierungsrat bei der Generaldirektion Karl Welcker.

Österreich.

— **Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Es wurde bereits gelegentlich des Berichts über die Beratung der Verstaatlichungsfrage im Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses (vergl. Nr 21 S. 315 d. Ztg.) mitgeteilt, daß der Polenklub des Abgeordnetenhauses für die Verstaatlichung der Nordbahn mit 1. Januar 1904 eintrete. Im Falle der Einlösung der Nordbahn zu diesem Termine würden der Berechnung der Einlösungsrente die Betriebsergebnisse der Jahre 1896 bis einschließlich 1902 nach Ausscheidung der beiden ungünstigsten Jahre zugrunde zu legen sein. Die Regierung hat es bisher abgelehnt, diesen Einlösungstermin zuzugestehen, und wünscht die Verschiebung der Verstaatlichung, weil durch eine solche das günstige Jahr 1896, allenfalls auch 1897, aus der Berechnung des Durchschnitts wegfalle und die Verstaatlichungsrente sich niedriger stellen würde. Wiederholte Verhandlungen zwischen der Regierung und dem Polenklub haben, wie verlautet, zu keiner Einigung in dieser Frage geführt. Die Abstimmung über diesen dem Eisenbahnausschusse vorliegenden Beschlußantrag, nach welchem die Regierung aufgefordert werden soll, die Nordbahn mit 1. Januar 1904 zu verstaatlichen, dürfte bei der nächsten Sitzung des Eisenbahnausschusses erfolgen, und sieht man dem Ergebnis der Abstimmung mit Spannung entgegen.

— **Der Prozeß der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen verweigerter Tariferhöhung.** Wie seinerzeit mitgeteilt wurde, hat der Verwaltungsgerichtshof die von der vorgenannten Bahnverwaltung gegen das Eisenbahnministerium erhobene Beschwerde, welche sich gegen die Ablehnung der von ihr erbetenen Genehmigung einer Erhöhung einzelner Gütertarife richtete, dem Eisenbahnministerium behufs Erstattung der Gegenschrift übermittelt. Die Beschwerde gründete sich bekanntlich darauf, daß nach Ansicht der Nordbahn die von der Regierung genehmigte Erhöhung der Personentarife unter Ablehnung der erbetenen Bewilligung einer Erhöhung einzelner Gütertarife nicht ausreichend sei, um den Ertrag des Hauptbahnunternehmens, welcher nach Anschauung der Nordbahn infolge der von der Regierung angeordneten Tarifherabsetzungen unter den durch die Konzession festgesetzten Betrag von 200 Kr. für die Aktie gesunken sei, auf diesen Betrag zu heben. Die Verwaltung der Nordbahn hat in ihrer Beschwerde der Anschauung Ausdruck gegeben, daß eigentlich das konzessionsmäßige Schiedsgericht zur Entscheidung der Streitfrage zuständig sei, und hat die Gesellschaft die Beschwerde bei dem Verwaltungsgerichtshofe hauptsächlich aus dem Grunde überreicht, um des im Gesetze an eine bestimmte Frist gebundenen Rechtes, sich an den Verwaltungsgerichtshof zu wenden, nicht verlustig zu werden. Wie verlautet, steht die Regierung auf dem Standpunkt, daß das konzessionsmäßige Schiedsgericht zur Entscheidung des Streitfalles berufen sei, und hat daher in der erstatteten Gegenschrift die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes bestritten.

— **Die Prioritätenkonvertierung der Ostrau-Friedlander Bahn.** Zwischen der Regierung und der Ostrau-Friedlander Bahn schweben schon seit einiger Zeit Verhandlungen wegen der Konvertierung der 5 prozentigen Silberprioritäten dieser Bahn. Diese Konvertierung hat eine Vorgeschichte, die bis in das Jahr 1886 zurückreicht. Damals erhielt die Verwaltung von der Generalversammlung die Ermächtigung, in dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte die Konvertierung vorzunehmen. Es fanden wiederholte Besprechungen zwischen den Vertretern der Gesellschaft und dem Ministerium statt, ohne daß es gelungen wäre, ein Einvernehmen zu erzielen. Zum letzten Male ersuchte die Gesellschaft im Oktober 1902 um die Bewilligung zur Konvertierung, und zwar von 5 auf 4 %. Die Regierung verlangte, daß bei einer seinerzeitigen Einlösung der Bahn die Hälfte des aus der Konvertierung sich ergebenden Ersparnisses von der Einlösungsrente in Abschlag gebracht werde. Die Gesellschaft brachte eine Vorstellung gegen den Bescheid beim Ministerium ein, in welcher sie erklärte, daß die Forderung der Regierung vielleicht gerechtfertigt wäre, wenn die Gesellschaft von dem Zeitpunkte der konzessionsmäßigen Einlösung weit entfernt wäre. Allein da sie alsbald konzessionsmäßig verstaatlicht werden könne und die Wahrscheinlichkeit der Einlösung sehr nahe gerückt sei, würde die Einlösungsrente verkürzt werden, ohne daß die Gesellschaft für eine solche Schmälerung der Konzessionsrente irgend eine Begründung finden könnte. Es ist abzuwarten, welchen Erfolg die Vorstellung der Gesellschaft haben wird.

— **Wagenverteilungsdienst.** Anläßlich einer im österreichischen Abgeordnetenhause an den Eisenbahnminister gerichteten Anfrage wegen der ungenügenden Wagenbeistellung für den Zuckerverkehr in Böhmen und des gleichzeitig geäußerten Wunsches wegen Dezentralisierung des Wagenverteilungsdienstes äußerte sich der Eisenbahnminister dahin, daß eine stärkere Dezentralisierung des Wagenverteilungsdienstes kaum geeignet wäre, eine Besserung der bisherigen Verhältnisse herbeizuführen. Der Minister sprach vielmehr die Ansicht aus, daß eine den Geboten der Sparsamkeit Rechnung tragende Wagenwirtschaft und eine gleichmäßige Befriedigung aller Anforderungen nur durch die Zusammenfassung des Dienstes bei einer einheitlichen, mit dem nötigen Hilfspersonal ausgestatteten Dienststelle, welche die Verteilung der verfügbaren Wagen nach Maßgabe der Bedürfnisse und Ansprüche vornimmt, erreicht werden kann.

— **Russisch-österreichischer Personenverkehr.** In den letzten Jahren wurden aus geschäftlichen Kreisen vielfach Klagen über den Rückgang des Eisenbahnpersonenverkehrs aus Rußland nach Österreich laut. Dieser Rückgang wurde hauptsächlich darauf zurückgeführt, daß im Verkehr aus Rußland nach Österreich die Einholung des Paßvisums bei einer österreichisch-ungarischen Vertretung vorgeschrieben ist und daß viele Reisende aus Rußland die mit der Einholung des Paßvisums verbundenen Beschwerlichkeiten und Auslagen scheuen, daß sie dem Wege über Österreich ausweichen und den infolge der Auflassung des Visumszwanges im russisch-deutschen Verkehre bequemeren Weg über Deutschland einschlagen. Mit Rücksicht auf diese Beschwerden hat das österreichische Ministerium des Innern kürzlich angeordnet, daß von der Forderung des Paßvisums auf den Reisedokumenten der russischen Staatsangehörigen in allen Fällen abzusehen ist.

— **Eröffnung der Strecke Steinbach-Groß-Gerungs.** Am 1. dieses Monats gelangte die Teilstrecke Steinbach-Groß-Pertholz-Groß-Gerungs der Linie Gmünd-Groß-Gerungs der schmalspurigen niederösterreichischen Waldviertelbahn zur Eröffnung. Den Betrieb führt das niederösterreichische Landeseisenbahnamt.

— **Stadtbureau in Karlsbad.** Das seit 1. Juni 1899 in Karlsbad bestehende Stadtbureau der österreichischen Staatsbahnen, welches bisher nur in der Zeit vom 1. Mai bis Ende Oktober eröffnet war, wird fortan das ganze Jahr hindurch eröffnet bleiben und als selbständiges Abfertigungs- und Aufgabeamt die Ausgabe von Fahrkarten im Lokalverkehr und nach den größeren Stationen der in- und ausländischen Bahnen, ferner die Aufnahme und eisenbahnmäßige Abfertigung von Reisegepäck, Expreßgut und Eilgut zu denselben Tarifsätzen wie vom Zentralbahnhof Karlsbad besorgen.

Ungarn.

— **Die ungarische Malzrefaktie.** Die ungarische Malzindustrie hat seitens der Staatseisenbahnverwaltung durch die kürzlich veröffentlichten Frachtnachlässe bei Malzsendungen zur Ausfuhr und beim Bezuge von Gerste eine nicht zu unterschätzende Unterstützung erfahren. Während bisher ein Frachtnachlaß bei Malzsendungen auf den ungarischen Staatsbahnlinien nur für die Ausfuhr über Marchegg bezw. Wien und in diesem Falle auch nur von den nordwestungarischen Versandstationen ab gewährt war, wurde diese auch auf den sich über Sillein bewegenden Verkehr und unter Einbeziehung der Stationen Budapest, Köbánya, Ercsi und Neu=Arad ausgedehnt.

Die Refaktie erreicht zwar nicht die Höhe der bei einem Durchlaufe von 150 km auf österreichischen Linien gewährten Frachtnachlässe, sie gewinnt indessen Bedeutung durch das Zugeständnis, welches beim Bezuge der Gerste zur Erzeugung des zur Ausfuhr bestimmten Malzes eingeräumt wird.

Die Zugeständnisse wurden teilweise rückwirkend, das ist ab 1. Oktober 1902, somit von jenem Zeitpunkte ab gewährt, mit welchem die österreichische Malzrefaktie erneuert wurde.

— **Regelung der Gehälter der ungarischen Staatsbahnbeamten.** Gelegentlich der Beratung der Gesetzvorlage über die Regelung der Beamtengehälter im Finanzausschusse des ungarischen Abgeordnetenhauses wurde von einem Abgeordneten die Gleichstellung der Gehälter der Staatsbahnbeamten mit jenen der Staatsbeamten angeregt. Der Finanzminister betonte hierbei, daß es ebensowenig im Interesse der Verwaltung als in jenem der Bediensteten liege, die Gleichstellung durchzuführen. Wenn man die Staatsbahnbeamten befragen würde, dürften sie sich kaum für die Gleichstellung entscheiden. Die Gehälter, Ruhegenüsse usw. beruhen bei den Staatsbahnbeamten auf ganz anderen Grundlagen wie bei den Staatsbeamten, daher es nicht angehe, die Staatsbahnbeamten in den Rahmen der Gesetzvorlage über die Gehälter der Staatsbeamten einzubeziehen. Auch manches wichtige Interesse des Dienstes spräche dagegen.

Luxemburg.

— **Ein neuer Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Luxemburg über den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn** ist vom deutschen Reichstage in der Sitzung vom 16. d. M. in erster und zweiter, am 18. d. M. auch in dritter Lesung genehmigt. Die betreffende Vorlage war von der Staatsregierung in einer Denkschrift näher begründet worden, aus der wir die wichtigsten Punkte bereits in Nr 17 S. 253 d. Ztg. erwähnt haben. Über die Vorgeschichte des Vertrages entnehmen wir ihr noch folgendes:

Der am 11. Juni 1872 abgeschlossene Vertrag läuft noch bis zum Jahre 1912, gleichwohl hat sich die Reichsregierung auf Wunsch der luxemburgischen Regierung zu einer vorzeitigen Umgestaltung dieses Vertrages verstanden, da auch ihr im Hinblick auf die durch die neuere Verkehrsentwicklung geschaffenen Zustände daran gelegen sein mußte, eine Verlängerung des Vertrages auf eine möglichst geraume Zeit schon jetzt sicher zu stellen. Es hat sich nämlich der Verkehr auf der fraglichen Bahn infolge der Erfindung des Thomasverfahrens während der beiden letzten Jahrzehnte in einer vorher ungeahnten Weise gesteigert. Die bis dahin wegen ihres Phosphorgehaltes nahezu wertlosen Lager des sogen. Minette-Eisenerzes, das auf weiten Gebieten des Großherzogtums hoch zu Tage steht, waren durch jene Erfindung bauwürdig geworden; infolgedessen gelangte die dort ansässige Bergwerks- und Hüttenindustrie binnen kurzer Zeit zu hoher Blüte, was natürlich die Einnahmen der Wilhelm-Luxemburgbahn in günstigster Weise beeinflussen mußte. Während sich die Roheinnahmen der Bahnverwaltung in der Zeit von 1873 bis 1886 auf der Höhe von 4 500 000 bis 6 000 000 ℳ bewegt hatten, trat von letzterem Jahre an eine reißend schnelle Steigerung ein, so daß sich diese Einnahmen für das Jahr 1900 auf rund 13 333 000 ℳ gestellt haben. In noch weit erheblicherem Maßstabe aber haben sich im Laufe der Zeit die von der Verwaltung erzielten Betriebsüberschüsse erhöht, denn während man im Jahre 1874 mit einem Mindererergebnis von 1 141 800 ℳ gearbeitet hatte, stellte sich im Jahre 1900 nach Deckung aller Betriebsausgaben und der an die Gesellschaft zu zahlenden Pacht ein Reinertrag von 3 311 000 ℳ heraus. Jetzt aber genügten die vor mehr als drei Jahrzehnten geschaffenen Anlagen und Einrichtungen der Bahn dem gewaltigen Aufschwunge des Verkehrs in keiner Weise mehr. Es machte sich das Bedürfnis nach Herstellung zweiter Gleise, nach Verstärkung des Oberbaus, nach Erweiterung und Umbau verschiedener Stationen und Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen von Jahr zu Jahr in steigendem Maße fühlbar. Gleichwohl aber konnte die Reichseisenbahnverwaltung solchen Anforderungen nur mit großer Zurückhaltung entsprechen, weil an eine Deckung der dadurch entstehenden hohen Ausgaben durch etwaige bis zum Jahre 1912 zu erzielende vermehrte Betriebsüberschüsse nicht zu denken war. Es war also eine möglichst baldige und möglichst geraume Verlängerung der Pachtung im Interesse der Reichseisenbahnverwaltung dringend geboten, und diese ist in dem neuen Vertrage bis zum 31. Dezember 1959 gewährleistet, als dem Tage, an welchem die der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft erteilte Konzession erlischt. Damit ist der betriebsführenden Verwaltung die Möglichkeit geboten, die jetzt zu bringenden erheblichen finanziellen Opfer durch Überschüsse späterer Jahre auszugleichen.

Auf der anderen Seite hatte die luxemburgische Regierung — wie bereits bemerkt — seit Jahren auf eine Änderung des Staatsvertrages vom 11. Juni 1871 gedrängt, indem sie geltend machte, daß die in diesem Vertrage festgelegten Grundsätze über die Berechnung des Reinertrages für sie außerordentlich ungünstige seien und es ihr unmöglich machten, trotz der eingetretenen Verkehrssteigerung an den von der Reichseisenbahnverwaltung erzielten großen Betriebsüberschüssen irgendwelchen Anteil zu haben, so daß ihr sogar der der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn geleistete Staatszuschuß von 8 000 000 Fr. bislang noch nicht zurückgezahlt sei. Auf beides würde sie aber nach den ursprünglichen Konzessionsbedingungen Anspruch gehabt haben.

Als nun eine Verlängerung des bestehenden Pachtverhältnisses von der Direktion der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft selbst angeregt wurde, haben die darüber eingeleiteten Verhandlungen zu einem für alle drei Teile gleich erwünschten Abkommen geführt. Die Gesellschaft, die für die Führung des eigenen Betriebes in keiner Weise eingerichtet ist, hatte ein erhebliches Interesse daran, möglichst frühzeitig zu erfahren, ob die Reichseisenbahnverwaltung bereit sei, auch nach Ablauf des bis 1912 gültigen Pachtvertrages die Betriebsführung fortzusetzen. Daß sie zugleich für die Folgezeit eine der Erhöhung des Verkehrs entsprechende Steigerung der Pachtsumme beanspruchte, erschien nach Lage der Umstände nicht unberechtigt. Demgemäß wird die ihr zu zahlende Jahrespacht, welche bislang 3 101 591 Fr. betragen hatte, vom 1. Januar d. J. ab bis zum Ablaufe der Konzession auf 3 866 400 Fr. oder um 27,5 % erhöht. Ferner ist zu gunsten der luxemburgischen Regierung bestimmt, daß ihr der von ihr geleistete Staatszuschuß von 8 000 000 Fr. (= 6 400 000 ℳ) vom Jahre 1903 ab in Jahresraten von 500 000 Fr. (= 400 000 ℳ) zurückgezahlt wird, und daß ihr vom 1. Jannar 1919 ab an Stelle einer Beteiligung an den Erträgnissen der von der Reichseisenbahnverwaltung gepachteten Bahnstrecken bis Ende 1959 alljährlich ein Betrag von 200 000 ℳ entrichtet werden soll.

In ihrer Denkschrift hebt die Reichsregierung die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn hervor, welche in ihrer Verbindung mit den Reichseisenbahnen eine überaus wertvolle Ergänzung der letzteren bildet. Auf diese Weise beherrscht die Reichseisenbahnverwaltung eine sehr leistungsfähige, große, internationale Linie, die es ihr ermöglicht, in dem wichtigen Verkehr von Italien und der Schweiz mit Belgien, Holland und England in einen wirksamen Wettbewerb mit den gleichlaufenden französischen Bahnwegen zu treten. Von besonderer Bedeutung ist es ferner, daß die Bestimmung des Vertrags vom 11. Juni 1872, wonach die zwischen Deutschland und Luxemburg bestehende Zollgemeinschaft nicht aufgehoben werden soll, solange das Eisenbahnbetriebsverhältnis dauert, in dem neuen Vertrage in entsprechender Weise wiederholt worden ist. Die dem Großherzogtum Luxemburg gewährleistete Neutralität ist durch den Vertrag in der Weise gesichert, daß die verpachteten Bahnen zu keiner Zeit zur Beförderung von Truppen, Waffen und Kriegsbedarf und während eines Krieges, an welchem Deutschland beteiligt ist, auch nicht zur Verproviantierung der Truppen benutzt werden dürfen.

Wie der Köln. Ztg. aus Luxemburg, 15. März, gemeldet wird, hat inzwischen auch der Zentralausschuß der dortigen Abgeordnetenkammer sich für die Genehmigung des deutsch-luxemburgischen Staatsvertrags ausgesprochen, wonach der Zollvereins- und Eisenbahnvertrag bis zum 31. Dezember 1959 verlängert wird. Die Kammer selber wird in der Sitzung vom 24. d. M. darüber verhandeln. Die Regierung führt in der Begründung der Vorlage aus, die öffentliche Meinung verlange die Fortdauer der seit mehr als 60 Jahren bestehenden Zugehörigkeit zum deutschen Zollverein. Es werde zwar nicht allgemein angenommen, daß der Zollvereinsvertrag vorteilhafter für Luxemburg als für das Reich sei, im Gegenteil glaube man vielfach, daß, während die Großindustrie sich seit der Zollvereinsära allerdings mächtig entwickelt habe, das Kleingewerbe inzwischen zum Teil verschwunden sei. Zugleich sei Luxemburg für die deutschen Erzeugnisse ein Ausfuhrgebiet ersten Ranges geworden. Im großen und ganzen aber müsse anerkannt werden, daß der gegenwärtige Zustand für beide Teile von Nutzen gewesen sei, und diese Feststellung genüge, um die Fortdauer des Vertrags als wünschenswert erscheinen

zu lassen. „Das Aufhören dieser alten und engen Beziehungen", heißt es weiter, „würde auf beiden Seiten zahlreiche, festerworbene Stellungen erschüttern. Schon das Gefühl einer ungewissen Zukunft würde genügen, um Unruhe und Verwirrung hervorzurufen. Deshalb erscheint es als dringliche Pflicht des Gesetzgebers, die Verlängerung des gegenwärtigen Zollvereinsvertrags zu sichern. Das Großherzogtum hätte unvorsichtig gehandelt, wenn es die Unterhandlungen erst kurz vor Ablauf des gegenwärtigen Vertrags hätte eröffnen wollen. Alle Welt stimmt darin überein, daß der Eisenbahnbetrieb durch das Reich im allgemeinen sehr befriedigende Ergebnisse geliefert hat und mithin die Fortdauer dieses Betriebes erzielt werden muß. Der Einfluß des Großherzogtums bei den Unterhandlungen würde mit der Zeit eine Abschwächung erfahren. Die heute von der Regierung vorgeschlagene Lösung ist die Frucht langer und mühevoller Unterhandlungen. Sollte auch das Ergebnis nicht in allen Punkten unseren einseitigen Wünschen entsprechen, so befriedigt es doch in gerechter Weise die gegenseitigen Interessen."

Niederlande.

— **Die durch den Eisenbahnerstreik in Holland geschaffene Lage** ist auch gegenwärtig noch eine recht verworrene und unklare. Dort hat sich, wie wir in Nr 19 S. 291 d. Ztg. berichteten, die Regierung entschlossen, der drohenden Wiederkehr solcher Zustände, wie sie Ende Januar das Wirtschaftsleben der niederländischen Hauptstadt erschütterten, durch entsprechende gesetzgeberische Maßnahmen vorzubeugen, und darf hierin nach allen vorliegenden Anzeichen auf ein bereitwilliges Entgegenkommen der Kammern rechnen. Dagegen wird jetzt vielfach die Befürchtung laut, daß die Eisenbahner die Annahme der betreffenden Gesetzentwürfe mit einem neuen Streik beantworten würden. Inzwischen ist die zweite Kammer am 10. d. M. anläßlich einer Anfrage des Abg. Mees in eine diesbezügliche Erörterung eingetreten, und der Minister Kuyper hat bei dieser Gelegenheit erklärt, daß die Regierung, welcher der Ende Januar ausgebrochene Streik völlig unerwartet gekommen sei, jetzt alle Maßnahmen getroffen habe, um für den Ausbruch eines solchen gerüstet zu sein. Von überraschender Wirkung war es, daß der sozialistische Abg. Troelstra sich in durchaus versöhnlichem Sinne äußerte. Derselbe Mann, der täglich in seinem Blatte „Het Volk" die aufreizendste Sprache führte, spielte sich jetzt als Friedensapostel auf. Er leugnete einfach, daß die Arbeiter Anlaß zum Einschreiten gegeben hätten. Sie hätten an einen neuen Streik nicht gedacht, und eine vielbesprochene Proklamation vom Vorrücken nach dem Haag, wenn Antistreikvorlagen eingebracht würden, sei nicht so gemeint gewesen, kurz, die ganze Sache sei aufgebauscht worden. Die Presse habe dann die Regierung zu Maßregeln getrieben, und die darob entstandene Erregung sei ihr Werk. Troelstra erklärte sogar, er wolle ernstlich mitarbeiten im Interesse des Landes und des Handels. Beide hätten bereits schwer gelitten und würden einem Krach entgegengehen. Freilich, wenn die Vorlagen Gesetz würden, stände das Schlimmste bevor. Man deutet diese Haltung des Arbeiterführers dahin, daß er z. Z. die Unmöglichkeit eines schroffen Vorgehens von seiten der Arbeiter einsieht, und in der Tat geschieht überall im ganzen Lande das Möglichste, um in günstigem Sinne auf die Eisenbahner einzuwirken. Namentlich ist auch die Geistlichkeit der verschiedenen Bekenntnisse hierbei tätig. Die meisten Beamten des Bahnhofs Rosendaal, eines wichtigen Knotenpunktes für den Verkehr mit Belgien und Frankreich, sind aus den Eisenbahnerverbänden ausgetreten. Auch sonst kündigen jeden Tag hunderte von konfessionellen Eisenbahnern ihre Mitgliedschaft in der Organisation, und die Protestversammlungen gegen die Umsturzbewegung nehmen zu. Zugleich ist Aussicht vorhanden, daß die von der Regierung gemachten Vorlagen durch ihre Vorberatung in den Ausschüssen ihrer größten Schärfen und Härten entkleidet sind und demnächst in einer wesentlich abgemilderten Form zur Annahme gelangen werden. Die Parteien haben sich geeinigt und werden einen allerseits befriedigenden Antrag stellen.

Wenn man nun hiernach wohl begründete Hoffnung auf eine allmähliche Wiederkehr ruhigerer Zustände hegen darf, so ist doch immerhin die Gesamtlage gegenwärtig noch eine außerordentlich gespannte, und das plötzliche Aufflackern der Bewegung im Januar hat auf die in den Niederlanden bestehenden Verhältnisse ein so eigenartiges Schlaglicht geworfen, daß man gut tun wird, der weiteren Entwicklung nicht allzu vertrauensselig entgegenzusehen. So berichtet auch die „B. B.-Ztg." vom 14. d. M. aus Utrecht, daß dort eine Besprechung zwischen den Mitgliedern der Direktion der Staatseisenbahnen und der Oberleitung der Eisenbahnarbeiterorganisation über die von der Direktion der Staatseisenbahnen getroffenen Maßnahmen stattgefunden hat. Von zuständiger Seite verlaute, daß die Besprechung nicht die Lösung herbeigeführt habe, welche die Führer der Eisenbahnarbeiter zu erzielen hofften.

Übrige europäische Länder.

— **Französische Zufahrtlinien zum Simplon.** Wegen des Wettbewerbs des von Genf aus mit äußerster Energie betriebenen Faucilleplans mit der vom schweizerischen Bundesrat konzessionierten Linie Frasne-Vallorbe hat sich der Streit zwischen dem Kanton Genf und der schweizerischen Zentralregierung ziemlich scharf gestaltet. Der Staatsrat von Genf hat die Weigerung des Bundesrats, die französische Regierung von der angebotenen Genfer Beteiligung von 20 000 000 Fr. an der Faucillelinie in Kenntnis zu setzen, mit einem eingehenden, indirekt den Bundesrat tadelnden Schreiben beantwortet, welches verlangt, letzterer solle sich die Sache noch einmal besser überlegen. Es heißt darin: „Unser Kanton ist unumschränkter Herr seiner Finanzen, und niemand außer ihm hat die Macht, ihn daran zu hindern, sich selbst bedingungsweise für ein Unternehmen zu interessieren, welches er als einen nützlichen Faktor für seine künftige Wohlfahrt betrachtet . . . Wir machen unser Anerbieten in unserer vollen Machtvollkommenheit eines souveränen Kantons." Das Schreiben erkennt an, daß verfassungsgemäß die Unterhandlungen zwischen schweizerischen Kantonen und fremden Regierungen durch die Vermittlung der Bundesbehörden geführt werden müssen. Der Genfer Staatsrat erachtet aber den Bundesrat für verpflichtet, im gegebenen Falle dem Ansuchen zu entsprechen. Über die Angelegenheit hat sich in der Schweiz eine lebhafte Erörterung entwickelt. So schreibt z. B. die N. Zürcher Ztg.: „Jedenfalls ist der Bundesrat nicht einfach der Briefträger der Kantone gegenüber dem Ausland. In ihren auswärtigen Beziehungen sind die Kantone eben nicht mehr souverän. Nachdem der Bundesrat im Auftrag der Bundesversammlung in Paris Unterhandlungen über den Bau von Frasne-Vallorbe angeknüpft hat, konnte es kaum in seiner Rolle liegen, die für dieses Projekt bedrohliche Genfer Aktion, wenn auch nur indirekt, zu unterstützen." Von Lausanne aus wird das Genfer Vorgehen ebenfalls stark bekämpft. Wie der Berner „Bund" mitteilt, hat der Bundesrat beschlossen, in seiner Antwort an die Genfer Regierung an dem Standpunkt festzuhalten, wonach das Frasne-Vallorbeprojekt zuerst geregelt werden soll, ehe das Faucilleprojekt vom Bunde in die Hand genommen wird.

— **Verlängerung der Valsuganabahn.** Schon seit dem österreichisch-italienischen Friedensvertrag von 1866, also seit 36 Jahren, besteht das Projekt der Valsuganabahn, ohne daß es bisher den Italienern gelungen wäre, sich der Unterstützung kapitalkräftiger Kreise für den Bau der italienischen Teilstrecke zu versichern, während die österreichische bereits fertig ist. Ein Komitee sucht in Venedig jetzt die Sache vorwärts zu bringen, vor allem aus dem Grunde, weil in 6 Jahren die Tauernbahn fertig sein wird und damit Triest vor Venedig den Vorsprung hätte. Von der Valsuganabahn, die in 81 km Länge die Lagunenstadt über Mestre, Castellfranco, Bassano mit der österreichischen Endstation Tezze verbinden soll, erhofft sich Venedig nämlich eine Belebung des Durchgangsverkehrs von der Adria nach Oberitalien, der Ostschweiz, Tirol und Süddeutschland, weiter auch eine Erleichterung des Fremdenverkehrs. Die erforderlichen 14 000 000 L. kann man in Italien selbst nicht aufbringen, obwohl der Staat auf 70 Jahre die Zinsen garantieren will; das Komitee sieht sich deshalb nach Hilfe um.

Fremde Weltteile.

— **Bericht des russischen Finanzministers Witte über seine mandschurische Reise.** Der nunmehr im Regierungsanzeiger veröffentlichte Bericht des Finanzministers über seine so viel besprochene Reise nach der Mandschurei im Herbst 1902 enthält zwar keine neuen Angaben über die finanzielle Seite der sibirisch-mandschurischen Bahnbauten, und auch die interessanten und verwickelten geldlichen Beziehungen zwischen der Gesellschaft der chinesischen Ostbahn und der Regierung werden mit keinem Wort erwähnt. Um so ausführlicher spricht sich der Finanzminister, wie wir der Frankf. Ztg. entnehmen, über eine ganze Reihe anderer Fragen von großer innerpolitischer und wirtschaftlicher Bedeutung aus. So namentlich über die Übersiedlungsfrage, die ja überhaupt erst mit den sibirischen Bahnbauten entstanden ist. Er tritt mit aller Entschiedenheit für eine kräftige Förderung der Übersiedlung ein, die aber freilich einer durchaus planmäßigen Oberleitung seitens der Regierungsbehörden bedarf. Dann aber

wird sie nicht nur für Sibirien, sondern auch für das europäische Rußland von größtem Nutzen sein, wo sie dem immer mehr fühlbar werdenden Landmangel entgegenwirkt. Den Gerüchten, daß die anbaufähigen Landstrecken im Bezirk der sibirischen Bahn bereits vergeben seien, wird energisch entgegengetreten; der Minister meint, daß es selbst für eine im großen angelegte Übersiedlung in absehbarer Zeit weder an Menschen, noch an Landmaterial fehlen wird. Er macht aber auch darauf aufmerksam, daß Sibirien heute nicht mehr nur an Ackerbauern, sondern auch an Gewerbetreibenden, Händlern und insbesondere an Arbeitern Mangel leidet. Auch diese Elemente müssen nach Sibirien geleitet werden. Was die Eisenbahnverbindung mit dem fernen Osten selbst betrifft, so kann diese nicht als endgültig hergestellt gelten, so lange nicht die Bahn um den Baikalsee eröffnet ist. Die gegenwärtige Verbindung über den Baikalsee mittels Trajekt oder Eisbrecher ist durchaus unzureichend und kann weder den Waren- noch auch den Personenverkehr bewältigen. Der Minister hat Vorsorge getroffen, daß der Bau dieser Bahn, der mit riesigen Geländeschwierigkeiten zu kämpfen hat, möglichst beschleunigt wird, und hofft, daß die Bahn im Jahre 1904 wird eröffnet werden können. Für den weiteren Ausbau des sibirischen Bahnnetzes kommt in erster Linie eine Eisenbahn von Omsk nach Taschkent in Betracht, die ein reiches, auch für die Besiedelung sehr geeignetes Gebiet erschließen würde. Über den Zustand der mandschurischen oder chinesischen Ostbahn berichtet der Minister besonders ausführlich und spricht die Überzeugung aus, daß im Juli d. J. der regelmäßige Betrieb beginnen kann. Im allgemeinen ist der Minister von dem, was er gesehen, durchaus befriedigt. Er erwähnt auch die Gerüchte von den großen bei diesem Bahnbau vorgekommenen Unterschleifen und gibt zu, daß das Abrechnungswesen allerdings nicht so korrekt gehandhabt worden sei, wie bei anderen russischen Bahnbauten. Das sei aber auch bei den ganz ungewohnten Bedingungen, unter denen hier gearbeitet werden mußte, nicht möglich gewesen. Auch mögen gelegentlich Unterbeamte die Zeit der chinesischen Wirren benutzt haben, um ihre Taschen zu füllen. Im ganzen aber stellt der Minister dem beim Bau beschäftigten Personal, insbesondere der Oberleitung, ein durchaus günstiges Zeugnis aus. Sehr interessant ist, was der Minister über die sehr schnelle Entwicklung der beiden neuen russisch-mandschurischen Städte Charbin (beim Übergang der Eisenbahn über den Sungari) und Dalny berichtet, denen ein sehr günstiges Prognostikon gestellt wird. Besonders wohltuend berührt es, daß der Minister den Seehafen Dalny gerade auch für Ausländer nutzbringend und anziehend machen will. Dalny müsse ein großer, allen Anforderungen des modernen Verkehrs entsprechender Handelsplatz werden, in dem der Ausländer zum mindesten das finden muß, was ihm die übrigen Häfen am Stillen Ozean bieten. Für die Anlage dieser Stadt hat die chinesische Ostbahn bisher nahezu 19 000 000 R. verausgabt, was aber hinter den tatsächlichen Aufwendungen noch zurückbleiben dürfte. Zum Schluß verbreitet sich der Minister über diejenigen Wandlungen, die mit dem Bau der mandschurischen Bahn naturgemäß in der Zollverwaltung der ostasiatischen Gebiete eintreten mußten, und weist die Klagen der Wladiwostoker Kaufmannschaft zurück, die eine künstliche Herabdrückung Dalnys verlangt, damit Wladiwostok seine frühere beherrschende Stellung behalten könne. Das sei eine ganz unberechtigte Forderung; Rußlands weitaus wichtigster Punkt am Stillen Ozean ist von jetzt an Dalny, für dessen Emporkommen daher auch in erster Reihe gesorgt werden muß.

— **Bahnbauten in Transvaal und der Oranjekolonie.** Der Oberkommissar für Südafrika, Lord Milner, eröffnete am 4. d. M. in Johannesburg die zur Beratung über neue Bahnbauten in Transvaal und der Oranjekolonie eingesetzte Konferenz. Dabei erklärte er, die Bahnnetze in den neuen Kolonien würden künftig nicht als gesonderte Organisationen bestehen, sondern gemeinsames Eigentum der Bewohner beider Kolonien sein. Von der garantierten Anleihe sollen 5 000 000 £ für den Zweck des Ausbaues des Bahnnetzes abgesondert werden. Im ganzen schätzt er die Kosten der notwendigen Bahnbauten auf 10 000 000 £. Die Konferenz genehmigte im ganzen die Errichtung von sieben neuen Linien in der Gesamtlänge von 668 englischen Meilen (1075 km) mit einem Kostenaufwand von 5 161 000 £ (etwa 105 284 400 ℳ). Darunter befindet sich der Bau einer Eisenbahn von Springs bis in die Nähe von Ermelo. Die Notwendigkeit einer durchgehenden Linie von Harrismith bis Viljoens Drift wurde anerkannt, die Frage der Linienführung aber auf später verschoben. Ferner schließt der Bauplan eine Linie von Johannesburg nach Vereeniging ein.

— **Verkehrsverhältnisse der Pennsylvaniabahn.** Wir berichteten vor kurzem (Nr. 18 S. 272), daß sich diese Bahn zur Einstellung ihrer 20-Stunden-Expreßzüge zwischen Newyork und Chicago genötigt gesehen habe. Jetzt bringt der Telegraph folgende Kunde: In der Ansprache an die Aktionäre der Pennsylvaniabahn erklärte Vizepräsident Green, es sei zum erstenmal in der Geschichte der Pennsylvaniabahn, daß sie nicht imstande sei, den vom Verkehr an sie gestellten Forderungen gerecht zu werden. Weitgehende Verbesserungen seien bereits vorgenommen oder geplant, um Erleichterungen für eine schnellere Handhabung des wachsenden Geschäftes zu schaffen. Die Gesellschaft habe während der letzten zwei Jahre jeden Tag eine Lokomotive und insgesamt 40 000 Güterwagen gekauft. Um der Anhäufung der Frachten in Pittsburg abzuhelfen und der Wiederkehr dieses Übelstandes vorzubeugen, seien 10 000 000 Dollars erforderlich. Auch müsse der gewaltige Kohlenverkehr von den für den Personenverkehr bestimmten Strecken ferngehalten werden. Sechs kleinere Bahnlinien, deren Leitung der Aufsicht der Pennsylvaniabahn unterstanden habe, seien in diese aufgegangen.

— **Projektierte Bahnlinien in Peru.** Nach einer Mitteilung der Newyorker „Times“ wünscht die peruanische Regierung eine Verbindung zwischen dem Oberlauf des Amazonenstroms sowie der Westküste herzustellen und plant zu diesem Zwecke eine Bahn von Pongo de Manseriche, der äußersten schiffbaren Stelle des Maranonflusses, nach Piura, wo diese an die bereits bestehende Linie nach Paita Anschluß finden würde. Auf die von der Regierung ergangenen Vorschläge hat sich eine amerikanische Gesellschaft bereit erklärt, diese über 450 engl. Meilen lange Strecke nach Piura oder Lambayeque auszuführen, wobei die Kordilleren in der Nähe von Iquitos überkreuzt werden sollen. Diese Gesellschaft will auch eine Linie von dem Maranon nach Cerro de Pascon mit Abzweigungen nach verschiedenen noch zu erschließenden Gebietsteilen bauen, und die peruanische Regierung hat, wie der Reichsanz. einem Bericht der deutschen Botschaft in Washington entnimmt, ihr vorläufig auf zwei Jahre das ausschließliche Recht zur Vornahme von Vorarbeiten erteilt.

— **Eine Bahn ohne Einnahmen.** Im Staate Santa Catharina in Süd-Brasilien erhielt der „Railroad Gazette“ zufolge eine englische Gesellschaft eine Garantie für die Zinsen des Kapitals, das für eine 115 km lange Strecke von einigen Kohlengruben nach den Häfen von Imbituba und Laguna aufzuwenden war. Als die Bahn fertig war, entdeckte man, daß die Kohlen nicht abbauwürdig waren. Die Gesellschaft betreibt nun die Bahn hauptsächlich, um die garantierten Zinsen und die Kohlen für diese „Kohlenbahn“ zu beziehen.

Allgemeines.

— **Heißdampflokomotiven.** Die Schmidtschen Patente auf Lokomotiven für überhitzten Dampf sind nach einer Nachricht der „Railroad Gazette“ für alle englisch sprechenden Länder von der Schmidtschen Überhitzergesellschaft, Broad Sanctuary Chambers, Westminster, London, erworben worden. Vertreter für Amerika sind die Providence Engineering-Werke in Providence, R. J. Auf der kanadischen Überlandbahn werden jetzt Versuche mit dem Schmidtschen System angestellt. Die Gesellschaft hat auch Aufträge von den Eisenbahnen der Kapregierung in Südafrika erhalten.

— **Neue Art der Schienenprüfung.** Der französischen Akademie der Wissenschaften ist, wie „Génie Civil“ meldet, der Bericht eines Herrn Ch. Fremont über eine neue Art der Schienenprüfung vorgelegt worden. Fremont erklärt die häufigeren Widersprüche zwischen den Ergebnissen der Prüfung und der Praxis damit, daß bei den üblichen Schienenprüfungen angenommen wird, daß die Schienen von gleichmäßiger Beschaffenheit seien. Dies ist aber aus zwei Gründen oft nicht der Fall. Erstens befindet sich in der Mitte des Schienenkopfes mitunter ein durch Absonderungen verunreinigter Streifen, der schon im Stahlblock vorhanden war, aus dem die Schiene gewalzt wurde. Dieser bildet sich allmählich infolge der andauernden Erschütterungen der Schiene zum Riß aus und führt so zum Bruch. Bei dem Stoßversuch, wie er zur Zeit geübt wird, tritt dieser Mangel nicht zu Tage, da die äußeren Teile der Schiene von guter Beschaffenheit sind. Zweitens entsteht oft bei der mechanischen Bearbeitung der Schiene eine Ungleichmäßigkeit infolge der verschiedenartigen Abkühlung. Auf diese Weise kann der innere Teil der Schiene brüchig sein, während es der äußere nicht ist. Auch dieser Schaden wird durch die übliche Stoßprobe nicht aufgedeckt. Fremont schlägt nun vor, den Stoß mehr auf das Innere des Schienenkopfes wirken zu lassen. Er nimmt ein Schienenstück von 50 cm Länge, dessen Kopf in der Mitte auf 60 mm Länge aufgeschnitten ist. Dieser Schlitz ist von zwei Löchern von 15 mm Halbmesser begrenzt und reicht bis zur Mitte des Kopfes. Dieses Schienenstück wird mit dem Kopf nach unten auf zwei 40 cm von einander abstehende Stützpunkte gelegt, die aus

stählernen Halbzylindern von 14 mm Durchmesser bestehen. Aus 5 m Höhe läßt man einen Hammer auf die Schiene niederfallen, der so schwer ist, daß er auch eine Schiene von sehr guter Beschaffenheit durchbricht. Beim Zusammenhalten der Bruchstücke kann man aus der Verlängerung bezw. aus der Krümmung des aufgeschnittenen Teiles auf die Güte des Materials schließen. Fremont hat bei Schienen von befriedigender Beschaffenheit für die Krümmungen Pfeilhöhen von 6 bis 20 mm gefunden, während andere Schienen gar keine Krümmung aufwiesen. Aus den Eindrücken, die sich an den Stützpunkten zeigen, kann man, wenn man sie mit Eindrücken vergleicht, die statische Versuche hervorrufen, auf die höchste Spannung während des Stoßes schließen. Man kann daher auch ermitteln, welcher Aufwand von Arbeit erforderlich war, um den Bruch herbeizuführen. Für die Abnahme genügt es, eine bestimmte Mindestkrümmung vorzuschreiben.

— **Einige Gefahren bei elektrischen Bahnen.** George Westinghouse spricht sich im „Journal of the Franklin Institute" über die Gefahren aus, die sich infolge Anbringung der vielen elektrischen Einrichtungen an Wagen heutiger Bauart ergeben. Bei Anwendung der elektrischen Kraft wachsen die Fahrgeschwindigkeiten. Damit wird aber auch der Bremsweg, d. i. die Strecke, innerhalb deren der Zug zum Stehen gebracht werden kann, größer. Die elektrischen Einrichtungen unter den Wagengestellen lassen wenig Spielraum über den Schienen bezw. der Bettung, daher müssen viel umfassendere Vorsichtsmaßregeln getroffen werden, als bei den Dampfeisenbahnen. Schon bei diesen geben oft geringe Schäden zu Unfällen Anlaß. Elektrische Einrichtungen unterliegen ferner bei Kurzschluß einer derartigen Erwärmung, daß Wagen mit Holzgestellen sofort Feuer fangen, wie dies trotz der üblichen Sicherungen schon wiederholt vorgekommen ist. Wenn schließlich ein Unfall die Zerstörung der Betriebsmittel zur Folge hat, so machen die Trümmer, die über den Leitungs- und anderen Schienen liegen, die gewöhnlichen Stromausschalter nutzlos. Alles dies weist auf die Wichtigkeit hin, die Wagenkonstruktionen unverbrennbar zu machen.

— **Eine merkwürdige Naturerscheinung** ist kürzlich an der Hochbahn in Newyork zu beobachten gewesen. Nach längerer Regenzeit trat dort Mitte Februar plötzlich scharfer Frost ein, so daß die mittlere Zuleitungsschiene der Bahn sich mit Eis überzog. Die Folge davon war eine ganz erstaunliche Funkenentwicklung. Leuchtende Blitze schossen hoch in die Luft und hinterließen am Himmel einen Wiederschein, der einem Nordlicht zu vergleichen war. Jeder vorüberfahrende Zug ähnelte einem Kometen, gefolgt von einem langen Strom von Feuer und Funken. Die ganze Linie glitzerte von den herrlichen elektrischen Entladungen. Tausende von Personen sammelten sich Abends auf den Straßen an, um dem sonderbaren Schauspiel zuzusehen.

Rechtsprechung.

— **Schadensersatzklage wegen Erhöhung einer Straße.** Das Reichsgericht hat in einem Urteile vom 30. April 1902 die Schadensersatzklage eines Straßenanliegers wegen Erhöhung der Straße abgewiesen, da ihm kein Recht, sondern nur ein zufälliger Vorteil entzogen sei. Diese Entscheidung steht im Widerspruche zu der bisherigen höchstgerichtlichen Praxis. Bei den zahlreichen Straßenänderungen durch Über- und Unterführungen bei Eisenbahnen dürfte eine Mitteilung der Gründe von allgemeinerem Interesse sein.

„Es bestimmt zwar der § 907 B. G.-B., daß der Eigentümer eines Grundstücks verlangen kann, daß auf dem Nachbargrundstücke nicht Anlagen hergestellt oder gehalten werden, von denen mit Sicherheit vorauszusehen ist, daß sie eine unzulässige Einwirkung auf sein Grundstück zur Folge haben. Diese Ausnahme des § 903 B. G.-B., wonach an sich jeder Eigentümer mit seiner Sache nach Belieben verfahren kann, trifft jedoch nicht die Erhöhung einer Straße.

Schon nach allgemeinem Sprachgebrauche kann unter Anlage nur ein Werk von gewisser Selbständigkeit, nicht eine Erhöhung oder eine Tieferlegnng des Straßendamms verstanden werden. Voraussetzung ist stets ein Hinübergreifen der Bestandteile der Anlage in das Nachbargebiet oder ein Zuführen greifbarer oder wahrnehmbarer Stoffe; ein negativer Einfluß, z. B. durch Entziehung von Luft, Licht usw. genügt nicht. Die Motive zum B. G.-B. lassen diese Unterscheidung deutlich erkennen. In weiterer Ausbildung dieses Grundsatzes wurde im § 909 B. G.-B. eine Sonderbestimmung für Bodenvertiefungen erlassen, welche dem Nachbarboden Gefahr bringen.

Geht man von dieser Auslegung des § 907 B. G.-B. aus, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Erhöhung einer öffentlichen Straße nicht unter diese Gesetzbestimmung fällt. Denn sie hält sich innerhalb des Straßengrundstücks, auf dem der Eigentümer gemäß § 903 B. G.-B. an sich freiestes Verfügungsrecht üben kann; sie greift nicht körperlich in das Nachbargrundstück hinüber und läßt dessen körperlichen Bestand äußerlich unberührt. Allerdings wird eine erhebliche Straßenerhöhung meist Nachteile für das anliegende Haus bringen, insbesondere den Zugang erschweren und Neueinrichtungen verschiedenster Art bedingen; aber dies geschieht nicht durch störendes positives Hinübergreifen der Straßenerhöhung und nicht durch unmittelbare körperliche Einwirkung, sondern nur durch Entziehung oder Erschwerung der bisherigen Art der Straßenbenutzung, weswegen den davon Betroffenen nur dann nach dem B. G.-B. ein Verbietungsrecht oder Schadensersatzanspruch zustehen würde, wenn sie ein besonderes, wohlerworbenes Dienstbarkeits- oder Vertragsrecht darauf nachzuweisen vermöchten. Ein solches kann aber der Grundbesitzer weder aus dem alten noch aus dem neuen Rechte herleiten."

Bücherschau.

— **Die Bahnmotoren für Gleichstrom.** Ihre Wirkungsweise, Bauart und Behandlung. Ein Handbuch für Bahntechniker von M. Müller, Oberingenieur der Westinghouse-Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, und W. Mattersdorf, Abteilungsvorstand der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft. Mit 231 in den Text gedruckten Figuren und 11 lithographierten Tafeln sowie einer Übersicht der ausgeführten Typen. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1903. Gebunden 15 ℳ.

Der Ausbau der Anwendungsgebiete der Elektrotechnik ist in dem letzten Jahrzehnt mit einem Eifer und einer Gründlichkeit betrieben worden, daß auf einer Reihe dieser Gebiete die Studien so gut wie abgeschlossen gelten können. Die Herausgabe zahlreicher Sonderwerke legt hiervon Zeugnis ab. Im Eisenbahnwesen insbesondere ist der Gleichstrombetrieb gründlich erprobt und in seinen Verhältnissen sehr eingehend studiert worden. Das vorliegende umfassendere Werk behandelt als wesentlichen Teil dieses Betriebes den Bahnmotor sehr eingehend in all seinen Verwendungsformen, die durch die verschiedenen Fabriken ausgebildet worden sind. Der Stoff ist durchaus erschöpfend und von den ersten Grundsätzen an zusammenhängend dargestellt und möglichst einfach und klar entwickelt, um auch den weniger Vorgebildeten ohne weiteres verständlich zu sein. Nach einer geschichtlichen Einleitung über die Entwicklung der elektrischen Bahnen und die Bahnmotoren sind in sieben Abschnitten besprochen die Arbeitsbedingungen der Bahnmotoren (Bewegungswiderstände, Zugkraft usw.), die Wirkungsweise der Motoren im allgemeinen, der Hauptstrommotoren und der Nebenschlußmotoren im besonderen, sodann sehr eingehend ihre Bauart, ihre Behandlung und Untersuchung. Der siebente Abschnitt enthält eine Übersicht ausgeführter Motortypen der verschiedenen Konstruktionsfirmen, zusammengestellt nach Mitteilungen der verschiedenen Firmen. Im übrigen sind bei der Bearbeitung des Buches außer dem in der Zeitschriftenliteratur zerstreuten Stoff als Quellen insbesondere auch die Werke von Hanchett (the modern electric railway-motors) und von Blondel-Dubois (la traction électrique) benutzt.

Den Ingenieuren elektrischer Bahnen wird die gründliche und auf das Praktische zugeschnittene Arbeit der Verfasser sehr wertvolle Dienste leisten.

— **Lehrbuch der Geographie** mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsgeographie. Von Friedrich Weber, K. württ. Postrat. Zweite Auflage. Stuttgart. W. Kohlhammer. 1903. 211 Seiten. Preis geb. 2,60 ℳ.

Der im Jahre 1898 erschienenen ersten Auflage des Buches hat der Verfasser jetzt die zweite folgen lassen, ein Beweis, daß sich die bei der ersten Ausgabe ausgesprochene Voraussetzung, daß das Buch einem bestehenden Bedürfnis entsprechen werde, in vollem Maße als richtig erwiesen hat. Da der heutige Schulunterricht und die Schulbücher den Anforderungen, die der Verkehrsdienst an die Kenntnisse seiner Anwärter stellen muß, nicht völlig genügen, so hatten wir das Buch bereits bei seinem ersten Erscheinen (vergl. Nr 26 S. 429 Jahrg. 1898 d. Ztg.) für Unterrichtszwecke empfohlen. Wir können dem noch hinzufügen, daß in der neuen Ausgabe die Fortschritte, welche das Verkehrswesen inzwischen gemacht, namentlich auch die Bahnbauten in den Kolonien in sorgfältiger Weise berücksichtigt sind. Allerdings sind alle Angaben des Werkes bei seinem knappen Umfang so kurz gehalten, daß sie einer Ergänzung durch Einsicht der Karten unbedingt bedürfen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 16. März d. J. sind die Personenhaltepunkte Moordorf, Roggenstede, Fulkum und Geeste sowie der zwischen Esens und Fulkum gelegene neu errichtete Haltepunkt für den Güterverkehr Holtgast für den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für Tiersendungen in Käfigen, Kisten Körben und dergleichen bei Aufgabe als Stückgut eröffnet worden. Von der Beförderung von und nach diesen Haltestellen bleiben Fahrzeuge und Sprengstoffe ausgeschlossen. Die Entfernungen zwischen Holtgast und den Nachbarstationen betragen Holtgast-Dornum 9,7 km und Holtgast-Esens 2,6 km. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 21 — Inser.-Nr 644 — d Ztg.)

Ferner ist am 20. März d. J. der an der Bahnstrecke Osnabrück-Bremen gelegene Haltepunkt Lembruch für den unbeschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die Bezeichnung der zwischen den Stationen Wolfskirch und Luschwitz der Strecke Lissa-Bentschen gelegenen Haltestelle Gr. Kreutsch wird vom 1. April d. J. ab in Lindensee abgeändert.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April 1903 werden die Personenhaltepunkte Asel und Stedesdorf des Direktionsbezirks Münster für den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für Tiersendungen in Käfigen, Kisten, Körben und dergleichen bei Aufgabe als Stückgut eröffnet. Von der Beförderung von und nach diesen Haltestellen bleiben Fahrzeuge und Sprengstoffe ausgeschlossen. Sendungen nach den Haltestellen dürfen nur frankiert, von denselben nur unfrankiert aufgeliefert werden. Die Haltestellen werden am 1. April d. J. in den Gruppentarif IV, die Gruppenwechseltarife mit der Gruppe IV und in den Oldenburg - nordwestdeutschen Gütertarif aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Münster, den 15. März 1903. (707)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Trierer Bahnhöfe.

Mit Einführung des Sommerfahrplanes, vom 1 Mai d. J. ab, wird der Haltepunkt Löwenbrücken die Bezeichnung
„Trier Süd",
die Station Trier r. M. die Bezeichnung
„Trier Hauptbahnhof"
und die Station Trier l. M. die Bezeichnung
„Trier West"
führen. Es werden jedoch auch schon vor dem 1. Mai d. J. Fahrkarten und Frachtbriefe nach diesen Stationen mit der neuen Bezeichnung zugelassen. (708)

St. Johann-Saarbrücken, 17. März 1903.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsaß-Lothringen.)

Am 1. April d. J. treten zum Teil II A die Nachträge III des Heftes 1, II des Heftes 3, VI des Heftes 8 und III des Heftes 9 in Kraft.

Exemplare derselben können von unserer Drucksachenverwaltung unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 17. März 1903. (709)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ostpreußische Südbahn.

Vom 15. März 1903 wird in den Binnengütertarif vom 15. November 1899 die folgende Vorschrift als besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen: „Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden." Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden. (710H&V)
Direktion.

Preußisch-hessischer Staatsbahn-Tiertarif. Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif. Hanseatisch-ostdeutscher Tiertarif.

Am 1. April 1903 treten zum Staatsbahn- und zum Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif Teil II je ein Nachtrag 2, zum hanseatisch-ostdeutschen Tiertarif Teil II ein Nachtrag 1 in Kraft. Die Nachträge enthalten neue Besondere Vorschriften für Zuchttiere und Weidetiere und geänderte Besondere Vorschriften für Tiere in Stallungswagen. Sie können zum Preise von je 5 ₰ beim Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz und bei den Abfertigungsstellen bezogen werden.

Berlin, 18. März 1903. (711)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April 1903 wird die Station Neu-Isenburg des Direktionsbezirks Mainz mit direkten Frachtsätzen in das Heft 2 obigen Verkehrs einbezogen. Auf den gleichen Zeitpunkt treten die für Isenburg vorgesehenen Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut außer Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 14. März 1903. (712)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.

Am 20. d. M. wird die Station Bünde i/W. des Direktionsbezirks Münster i/W. mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Ibbenbüren usw. in den Verband einbezogen. Gleichzeitig werden die Stationen Cassel-Oberstadt, Unterstadt und Rangierstation des Direktionsbezirks Cassel, sowie Cannstatt, Eßlingen, Heidenheim und Reutlingen der Württembergischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 1 einbezogen. Am 1. Mai d. J. scheidet die Station Raisdorf des Direktionsbezirks Altona aus dem Verbande aus. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 13. März 1903. (713)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 20. d. M. werden Station Neuenbürg a. d. Enz der Württembergischen Staatsbahnen in den Tarif aufgenommen und die Stationen Cassel-Oberstadt, Unterstadt u. Rangierstation des Direktionsbezirks Cassel, Cannstatt, Eßlingen, Großsachsenheim, Heidenheim u. Reutlingen der Württembergischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 1 einbezogen. Mit dem 1. Mai d. J. werden die Stationen Lauchhammer der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn und Eisenberg S. A. des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in den Tarif aufgenommen unter Streichung der Stationen Lauchhammer des Direktionsbezirks Halle a/S. und Eisenberg S. A. der Eisenberg-Crossener Eisenbahn. Gleichzeitig scheidet Station Raisdorf des Direktionsbezirks Altona aus dem Tarif aus. — Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 13. März 1903. (714)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Wiedaerhütte der Südharzbahn in die Ausnahmetarife E und E 2 für Eisen und Stahl für den Verkehr nach den Seehäfen des Tarifhefts 4 a einbezogen.

Erfurt, den 13. März 1903. (715)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif für den Verkehr der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a. M. und Mainz und Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Durch die am 1. April d. J. erfolgende Eröffnung der Neubaulinie Heppenheim-Lorsch treten im Verkehr der Stationen Heppenheim a. d. Bergstraße, Laudenbach, Hemsbach, Weinheim-Hauptbhf. und den Stationen der Nebenbahn Weinheim-Fürth und Mörlenbach-Wahlen einerseits und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a./M. und Mainz anderseits Entfernungskürzungen um 4 km ein. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen und das Verkehrsbureau.

Mainz, den 10. März 1903. (716)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Warenverzeichnis des Rohstofftarifs.

Im Gruppen- und Wechselverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen, im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsaß-

Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, im Binnenverkehr der Militär-Eisenbahn, im Militärbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhält mit Gültigkeit vom 1. April 1903 die Ziffer 6 des Rohstofftarifs folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl."

Berlin, den 18. März 1903. (717)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande treten am 22. März d. J. in Kraft: Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für Sendungen von Caslau, Kalk-Podol, Prachowitz, Hlubocep und Repora nach verschiedenen sächsischen Stationen, ferner des Ausnahmetarifs 19 für Sendungen von Pirna nach Arnau. Das Nähere ist durch unser Verkehrsbureau, Wienerstr. 4, zu erfahren. Vom gleichen Zeitpunkte ab ermäßigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz von Dittersdorf nach Chemnitz, Königstein, Niedersedlitz, Pirna und Schandau je um 6 ₰ für 100 kg.

Dresden, den 18. März 1903. (718)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die Stationen Hinterzarten, Kirchzarten, Neustadt i. Schwarzw. und Titisee werden mit Gültigkeit vom 1. April 1903 in das Heft 4 des südwestdeutschen Verbands-Tiertarifs (Verkehr Baden-Saarbrücken) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 16. März 1903. (719)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird zum badischen Tiertarif sowie zum Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen den Stationen der Gr. badischen Staatseisenbahnen und den badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb der Nachtrag I ausgegeben.

Nähere Auskunft über die von dem genannten Zeitpunkte ab gültigen neuen Bestimmungen über die Ausstellung von Zuchtviehbescheinigungen und über die eintretende Änderung der Frachtberechnung für zur Teilnahme an Leistungsproben und Rennen bestimmte Pferde, ferner für Renn- und Zuchtpferde in Stallungswagen ist von unserem Verkehrsbureau und vom 25. d. M. ab von unseren Stationsämtern zu erhalten.

Die in die Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Soweit durch die neuen Bestimmungen Frachterhöhungen oder Erschwerungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen noch bis zum 1. Mai 1903 in Geltung.

Karlsruhe, den 15. März 1903. (720)
Großh. Generaldirektion.

Deutsch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1891.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Stationen Salzdetfurth des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel und Wittmar der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft in die allgemeinen Tarifklassen und in die Ausnahmetarife 1—4 einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 15. März 1903. (721)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft A, Anhang, vom 1. Juni 1890.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Ausnahmetarif 35 wie folgt gefaßt:

Ausnahmetarif 35 für die Beförderung von Soda, roher, kalzinierter (Soda-Asche), kaustischer und kristallisierter, sowie von Bleicherde (Bleichkalk, Bleichpulver, Chlorkalk), in Sendungen von mindestens 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 16. März 1903. (722)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages I zum Lokalgütertarif.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag I zu der vom 1. Februar 1903 gültigen Neuauflage des Lokalgütertarifs, Teil II vom 1. April 1893 für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel und Änderungen bezw. Ergänzungen der Abschnitte C und F des Tarifes.

Preis: 20 Heller.

Wien, am 16. März 1903. (723)

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages I zum Lokalgütertarif.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1902 gültigen Lokalgütertarif, Teil II für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel, Flügelbahngebühren im Verkehr mit der Station Oberdorf und diverse Änderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Preis: 10 Heller. Der Nachtrag kann vom 16. April 1903 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 16. März 1903. (724)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarif.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. März 1899 gültigen Lokalgütertarif, Teil II für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel.

Preis: 10 Heller. Der Nachtrag kann vom 16. April 1903 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 16. März 1903. (725)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach.

Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarif.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag II zu dem vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Lokalgütertarif Teil II für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf der Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel.

Preis: 10 Heller. Der Nachtrag kann vom 16. April 1903 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 16. März 1903. (726)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages III zum Lokalgütertarif.

Am 1. Mai l. J. gelangt zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Lokalgütertarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Nachtrag III zur Ausgabe.

Derselbe enthält Tarife und Tarifbestimmungen für ledig zur Aufgabe gelangendes lebendes Geflügel, ferner die Abänderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.

Die Ausnahmetarife IV—XIII und XVI bis XVII erleiden vorwiegend nur formelle Änderungen, während aus dem Ausnahmetarif II unsere höherwertigen Artikel in den Ausnahmetarif I übertragen werden, Ausnahmetarif III jedoch auf Kleie, Stärke, Stärkemehl und Kartoffelmehl beschränkt wird.

Außerdem wird der Ausnahmetarif XV teilweise erhöht.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn erhältlich.

Budapest, am 11. März 1903. (727)
Die Direktion.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich und Westösterreich.

Änderung der Kontrollbestimmungen für die im Rückvergütungswege gültigen Frachtsätze für Malz.

Bei Inanspruchnahme der in den Elbeumschlagstarifen für Österreich vom 1. November 1899 und für Westösterreich vom 1. April 1901 für Malz im Rückvergütungswege geltenden Frachtsätze sind bezüglich der ab 1. April 1903 zur Beförderung gelangenden Sendungen an Stelle der in den vorgenannten Tarifen auf Seite 250 bezw. 120 bedungenen Duplikat-Frachtbriefe die auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen.

Wien, am 17. März 1903. (728)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der beteiligten Bahnen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Grafit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen, Grafiterde,

kristallinische, roh, auch pulverisiert, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Brüsau-Brünnlitz .	94 ₰
„ Skalitz-Boskowitz .	103 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Brüsau-Brünnlitz .	89 „
„ Skalitz-Boskowitz .	98 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Brüsau-Brünnlitz .	116 „
„ Skalitz-Boskowitz .	125 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 17. März 1903. (729)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Ausnahmetarif Nr 4 B, Chilesalpeter etc., treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Luschtenitz . . .	46 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Luschtenitz . . .	41 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Luschtenitz . . .	68 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 16. März 1903. (730)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife Teil II.

Mit 1. Mai 1903 tritt zum Tarife Teil II für den obengenannten Eisenbahnverband ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Klassentarifes und der Ausnahmetarife sowie Schnitttarife zur Ermittlung von direkten Frachtsätzen von oder nach Stationen der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft oder durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Hellern zu beziehen.

Für die Kohleninteressenten wurde ein Separatabdruck des Nachtrages zum Ausnahmetarif für Kohle etc. aufgelegt. Derselbe ist bei den vorgenannten Stellen zum Preise von 5 Hellern zu haben.

Wien, am 16. März 1903. (731)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für sperrige Güter treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Zwischen Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und	bei Aufgabe von beliebigen Mengen
Böhm.-Kamnitz	37 ₰
Falkenau-Hillemühl . .	46 „
Haida	63 „
Langenau	58 „
Steinschönau	67 „
Zwischen Dresden-Elbkai und	
Böhm.-Kamnitz	162 „
Falkenau-Hillemühl . .	171 „
Haida	188 „
Langenau	183 „
Steinschönau	192 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 14. März 1903. (732)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalbahn Cilli-Wöllan.

Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarif.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Lokalgütertarif Teil II für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel.

Preis: 10 Heller. Der Nachtrag kann vom 16. April 1903 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 16. März 1903. (733)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Cilli-Wöllan.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil II — g. v. 15. 4. 01 —, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen a. d. Ruhr und Münster i/W. sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Staatsbahnen, tritt am 1. Mai d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus in Cöln, Elberfeld, Essen und Münster.

Cöln, im März 1903. (734)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung von 920 000 kg Portlandzement in Säcken soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 26. März 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind vom Vorstand unseres Zentralbureaus Bahnhofstraße 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in bar, nicht in Briefmarken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Erfurt, den 9. März 1903. (735)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebssichere Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge nach den Musterzeichnungen der preußischen Staatseisenbahnen (Blatt 33—41, Ausgabe 1900) ausschließlich Erd- und Maurerarbeiten usw. für Bahnhof Essen Nord soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnung, Angebotbogen und Zeichnungen liegen im Amtszimmer der unterzeichneten Inspektion, Bismarckstr. 1, Zimmer 217 zur Einsicht offen und können zu folgenden Preisen von hier bezogen werden:

Bedingungen mit Angebotbogen und Zeichnung Bl. 33 (Gesamtanordnung) zu 1 ℳ; die übrigen Zeichnungen Bl. 33—41 zu je 30 ₰. Die Beträge sind porto- und bestellgeldfrei bar einzusenden.

Angebote mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Bahnhof Essen Nord sind portofrei und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 6. April 1903, Vormittags 11 Uhr, einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Essen, den 10. März 1903. (736)

Königl. Eisenb.-Maschineninspektion 1.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Der Verkauf von 12 Stück ausgemusterten Lokomotiven, davon 4 in Eberswalde, 3 in Greifswald und 5 in Stargard i/Pom., findet am Mittwoch, den 8. April 1903, Mittags 12 Uhr statt. Angebote hierauf sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Ankauf ausgemusterter Lokomotiven“ an das Rechnungsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin, Lindenstraße Nr 18, Zimmer 92, bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotsbogen und Bedingungen eingesehen bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 75 ₰ in bar bezogen werden. Briefmarken sind ausgeschlossen. Zuschlagsfrist bis zum 28. April 1903.

Stettin, den 16. März 1903. (737)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 24. | 25. März 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 9 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Cölner Prämiensystem und Hamburger Akkordverfahren.

Nachdem in Nr 47 S. 747 Jahrg. 1902 d. Ztg. das Cölner Stücklohnverfahren eine sehr beachtenswerte Darstellung gefunden hat, wird es für den Leser dieser Zeitung von Interesse sein, nachstehend über das auf den Hamburger Güterböden übliche Akkordverfahren unter Vergleichung mit dem in Cöln geübten näheres zu erfahren.

Das Hamburger Akkordverfahren führt die einer jeden Akkordarbeit zugrunde liegende direkte Entlohnung der geleisteten Arbeit ohne Rücksicht auf die darauf verwendete Zeit bei der gesamten Behandlung der Güter vor und nach der eigentlichen Beförderung durch. Je nach den örtlichen Verhältnissen sind die Akkordsätze für Frachtstückgüter, Eilstückgüter, Zollgüter, Wagenladungs- und bestimmte Massengüter (z. B. Kohlen) nach jahrelanger Erfahrung derartig bemessen, daß die Akkordarbeiter ohne besondere Vergütung auch alle bei dem Güteraustausch vorkommenden Nebenarbeiten, als Reinigung der Güterböden, Reinigung, Beklebung und Plombierung der Wagen, Botengänge, Bewachung usw. zu leisten haben und dabei einen Verdienst erzielen, welcher den ortsüblichen Lohn eines Tagesarbeiters etwas übersteigt. Diese so einfach wie mögliche Einrichtung macht es erklärlich, daß das Hamburger Akkordverfahren überall, wo sich eine solche Maßnahme nach dem Umfange des Verkehrs überhaupt empfiehlt, ohne weiteres durchführbar ist.

Das Cölner Prämiensystem (vergl. S. 747 Jahrg. 1902 d. Ztg.) dagegen ist nach seiner ganzen Anlage lediglich für einen regelmäßigen Stückgutverkehr einer Binnenstation zugeschnitten und zweifellos sehr geeignet, kann sich aber bei einem anderen Verkehr als undurchführbar erweisen.

Es beruht auf der Idee, für jede Arbeitsleistung nach der Wirklichkeit eine bestimmte Zeiteinheit (Zeitwert) zu ermitteln und diese für regelmäßig wiederkehrende Arbeitsgruppen alsdann ein- für allemal festgesetzten Zeitwerte — in Bruchtagewerken — mit den in Gewichtseinheiten (Tonnen = 1000 kg) der bewegten Güter dargestellten Leistungen zu vervielfältigen, so daß diese in ideellen Tagewerken zur Darstellung kommen. Für das wirkliche Tagewerk wird stets der ortsübliche Tagelohn gezahlt, und erst wenn die ideellen Tagewerke die wirklichen überschreiten, kann eine dementsprechend berechnete Prämie zur Verteilung gelangen. Die Grundlage des ganzen Systems bilden also offenbar jene Zeitwerte, auf deren genaue und naturgemäß unter keinen Umständen zu hohe Festsetzung denn auch vor der Einführung alles ankommt. Für die Abwicklung des Stückgutverkehrs einer Binnenstation kommen, abgesehen von hier auch regelmäßig wiederkehrenden und daher unschwer nach der Wirklichkeit mit einer Zeiteinheit zu bewertenden Nebenleistungen, lediglich drei große Arbeitsgruppen in Frage: die Annahme, die Verladung und die Ausgabe der Güter. Daß sich für diese Arbeiten durch einige mit der Uhr in der Hand bei verschiedenen Arbeitern und an verschiedenen Tagen gemachte Beobachtungen sehr bald auf Tonneneinheiten der behandelten Güter zurückgeführte Zeitwerte (Bruchtagewerke) ermitteln lassen, bedarf keiner Erörterung.

An den meisten derjenigen Orte, in welchen das Hamburger Akkordverfahren besteht, ist von den Güterbodenarbeitern aber nicht nur ein zu Lande sich abwickelnder Stückgutverkehr, sondern im weitaus größten Umfange auch der Umschlagsverkehr (von der Eisenbahn auf das Schiff oder umgekehrt) sowie der Wagenladungsverkehr zu behandeln. An diesen beiden Arbeitsgruppen scheitert das Prämiensystem, weil sich für sie keine auch nur einigermaßen genauen Zeitwerte bestimmen lassen, wie ein fehlgeschlagener Versuch, das System in Hamburg einzuführen, gelehrt hat.

Die auf den Güterumschlag — Stückgüter und Wagenladungsgüter — zu verwendende Zeit ist von unberechenbaren Einflüssen und Zufälligkeiten abhängig, und zwar bei der Anbringung usw. der Wasserfahrzeuge und der Gestellung der Eisenbahnwagen sowie bei dem Gebrauch der Ladewerkzeuge, d. h. der Kräne. Die hierbei in Erscheinung tretenden Störungen und Zeitverluste müßten naturgemäß bei der Bemessung der Zeitwerte Berücksichtigung finden; dies wäre trotz der ganz bedeutenden Zahl der sich ergebenden Zeitwerte möglich, wenn

die Störungen usw. regelmäßige, im allgemeinen sich gleichbleibende wären. Jedoch gerade der Umschlagsverkehr läßt an Unregelmäßigkeit nichts zu wünschen übrig.

Er ist hinsichtlich der Anbringung der Wasserfahrzeuge dem Wechsel des Wasserstandes — es kommt vornehmlich die Elbe bei Hamburg in Betracht — unterworfen, welcher von der Witterung (Windrichtung, Menge der Niederschläge) und der Ebbe und Flut abhängt. Dazu kommt Frost, welcher oft mehrere Wochen den Wasserverkehr vollständig aufhebt; Sturm, welcher das Anbringen und Ablegen der Schuten und Kähne außerordentlich erschwert und verlangsamt; ungenügende Bemannung der Fahrzeuge als Grund ihrer zu langsamen Fortbewegung; ungewöhnlich starke Regengüsse, die eine längere oder kürzere Unterbrechung der Arbeit im Freien eintreten lassen; auch geringer Niederschlag, bei welchem die Ewerführer die Ausgabe oder Einnahme empfindlicher Güter verweigern; die Abhängigkeit des Eisenbahnarbeiters von der Arbeitsschnelligkeit und Willigkeit sowie der Gewandtheit der Ewerführer, von ihrer jedesmaligen Zahl usw. Jedenfalls sind das alles Umstände, welche fast regelmäßig, aber nie in nur annähernd gleichem Umfange auftreten, so daß selbst ein aus den genauen Beobachtungen eines ganzen Jahres gezogener Durchschnitt schon allein wegen des keinem Durchschnitt anzupassenden Witterungswechsels durchaus unverwendbar sein würde, ungeachtet der ganz bedeutenden Kosten solch langer Beobachtungen.

Hand in Hand mit den größeren Behinderungen der Flußschiffahrt (Eis oder Wassermangel) geht die Unregelmäßigkeit in der Wagengestellung. Das Stocken des Wasserverkehrs läßt den Landverkehr oft in wenigen Tagen zu einer solchen unerwarteten Höhe anschwellen, daß eine regelmäßige Bewältigung dieses Verkehrs auch trotz der besten Vorkehrungen so gut wie unmöglich ist. Es erübrigt sich, auf alle Störungen und Zeitverluste einzugehen, welche ein solcher Verkehrsandrang durch verspätete oder falsche Wagengestellung, verspäteten Eingang der Papiere, Verschleppungen usw. mit sich bringt; sie sind unberechenbar und keinem Zeitdurchschnitt einzufügen.

Was den Gebrauch der Ladewerkzeuge, besonders der Kräne, angeht, so richtet sich der erforderliche Zeitaufwand einmal nach den Kränen selbst und zum anderen nach den zu behandelnden Gütern. Die Schnelligkeit der Kranarbeit ist offenbar sehr verschieden, je nach dem Alter des Kranes, seiner Tragfähigkeit und seiner Bauart (Hand-, Dampf- oder hydraulischer Kran). Die Zeitwerte ließen sich hierfür allerdings nach der Wirklichkeit ermitteln, in Hamburg allein aber schon für 104 Kräne, wenn nicht auch hier unerwartete Störungen eintreten könnten. Es sind dies: Zerreißen von Ketten oder sonstige Beschädigungen, zu schwacher Dampf- oder Wasserdruck, gänzliches Versagen des letzteren, besonders bei sehr starkem Frost, usw., alles Zufälligkeiten, die keiner Einheit unterzuordnen sind.

Des weiteren ist die Art der Güter, ob lose geschüttet, ob in Säcken, Ballen, Fässern oder Kisten verpackt, zweifellos bei der Kranarbeit hinsichtlich des Zeitaufwandes von großer Bedeutung; auch erfordert z. B. das Absetzen von Zement in Fässern eine andere Zeit als Zement in Säcken, Wein in Fässern eine andere Sorgfalt als Teer usw. Werden ferner alle besonders schweren und unhandlichen Güter (T-Eisen, Stammholz, Faßbänder, Abfalleisen, Drahtgeflecht, Platten usw.) berücksichtigt, so würde die Zahl der Zeiteinheiten für die einzelnen Güter für jeden Kran und außerdem, je nachdem die Absetzung zu Lande über den Schuppen, zu Lande mit dem Kran oder zu Wasser mit dem Kran erfolgt ist, eine so große werden, daß schon deshalb ihre Verwendbarkeit fraglich ist, von den nicht in Betracht gezogenen Störungen und den erheblichen Kosten ganz abgesehen.

Die Kosten der Aufzeichnungen der einzelnen Leistungen sind bei so zahlreichen Zeitwerten und den überaus schwierigen Verhältnissen in großen Umschlagsplätzen naturgemäß ganz bedeutend und sie sind umso nachteiliger für das Prämiensystem, als ihnen beim Übergang vom Akkordverfahren keine Ersparnisse gegenüberstehen. Der bei dem Prämiensystem mit so vielem Nachdruck hervorgehobene Anreiz der Arbeiter zu besonderem Fleiße liegt nämlich in keinem geringeren Maße auch im Akkordverfahren, da auch hier jeder Arbeiter aus dem angeschriebenen Gewichte der beförderten Güter und den bekannten Akkordsätzen ohne weiteres sowohl den Gesamtverdienst wie seinen eigenen zu jeder Zeit berechnen kann. Es folgt hieraus, daß auch bei dem Akkordverfahren schon im eigenen Interesse der Arbeiter durchaus nicht mehr Kräfte beschäftigt werden, als unbedingt erforderlich sind, so daß durch die Einführung des Prämiensystems eine Ersparnis an Arbeitskräften unter keinen Umständen eintreten kann. Es liegt auch offenbar in der Natur der Sache, daß eine Verminderung der Arbeiterzahl wohl beim Übergang von Tagelohn zum Prämiensystem, nicht aber vom Akkordverfahren zu diesem zu erwarten ist, da der Grundsatz der Verteilung des Gewinnes gemeinsamer Arbeit den beiden letzteren gleichmäßig das Streben nach der Verringerung der Kopfzahl auferlegt. Ein bei dem Übergang vom Akkordverfahren zum Prämiensystem für die Arbeiter erzielter Vorteil würde daher auf Kosten der Eisenbahnverwaltung gehen, eine Ersparnis an den Lohnausgaben der letzteren dagegen die Arbeiter schädigen.

Schließlich ist noch bei dem Umschlagsverkehr mit seinen unberechenbaren, häufigen Störungen die unvermeidliche, oft stundenlange Nichtbeschäftigung einer ganzen Reihe von Arbeitern zu erwähnen. Eine solche ist bei dem Akkordverfahren, welches lediglich für das bewegte Gewicht Vergütung gewährt, erklärlicherweise so gut wie belanglos, während bei dem Prämiensystem eine Beibehaltung von auch nur zeitweise unbeschäftigten Arbeitern untunlich ist, wenn anders nicht auf die Verteilung einer Prämie verzichtet werden soll. Der bei diesem System hierfür vorgesehene Ausweg, die betreffenden Arbeiter während einer solchen Zeit als außerhalb der Prämiengemeinschaft stehend zu behandeln, d. h. für diese Zeit nur den ortsüblichen Tagelohn zu gewähren, ist, abgesehen von einer gewissen Härte gegen die — ohne ihr Verschulden — davon betroffenen Arbeiter, wegen der Häufigkeit dieser Vorkommnisse an jedem Tage, der dabei überaus umständlichen Berechnung nach Minuten und der unerschwinglichen Kosten der unerläßlichen, weitverzweigten Kontrolle nicht ausführbar.

Die dem Prämiensystem, welches bei einem gewöhnlichen Stückgutverkehr dem Tagelohnverfahren gegenüber ganz bedeutende Vorteile bietet, für den Umschlag- und Wagenladungsverkehr entgegenstehenden Schwierigkeiten sind nach alledem unüberwindlich, das Akkordverfahren dagegen hat sich in mehr als 25 Jahren auch unter den schwierigsten Verhältnissen für diesen Verkehr sehr gut bewährt.

H.

XVII. Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Triest am 10., 11. und 12. März 1903.

Infolge einer aus dem Schoße der am 20./22. Juni 1900 zu Budapest abgehaltenen XVI. Technikerversammlung des Vereins gegebenen Anregung forderte die geschäftsführende Verwaltung des Vereins, wie in früheren Jahren — zuletzt im Jahre 1890 — die Vereinsverwaltungen auf, wiederum wichtig erscheinende „Technische Fragen“ anzumelden, deren Beantwortung durch den Verein erwünscht ist.

Unter den Arbeiten des Vereins auf technischem Ge-

biete nimmt nächst den sogen. „Technischen Vereinbarungen" die Aufstellung und Beantwortung wichtiger technischer Fragen die vornehmste Stelle ein. Diese Arbeiten reichen bereits bis auf das Jahr 1856 zurück, wo in der Generalversammlung zu Frankfurt a/M. die ersten technischen Fragen (betreffend Konstruktion eiserner Gitter- und Kettenbrücken, Imprägnierung der Schwellen, Befestigung der Schienen und Bremsvorrichtungen) zur Erörterung standen. Später wuchs die Zahl der Fragen erheblich, sie belief sich in den Technikerversammlungen zu Dresden (1865) auf 71, München (1868) auf 54, Hamburg (1871) auf 26, Düsseldorf (1874) auf 75, Stuttgart (1878) auf 121, Berlin (1884) auf 157 und zu Straßburg i/Els. (1893) auf 103. Die Fragebeantwortungen, die jedesmal stattliche Foliobände füllten, sind, um sie auch weiteren Kreisen zugänglich zu machen, im Buchhandel erschienen und zumeist in Ergänzungsbänden (I, III, V, VI, XI) zum „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung" ungekürzt wiedergegeben.

Die Aufstellung der Fragen liegt unter Rückgriff auf die Anregungen der einzelnen Verwaltungen des Vereins in den Händen des Technischen Ausschusses. Die Fragen werden sämtlichen Vereinsverwaltungen zur Beantwortung mitgeteilt, aus den Antworten leitet der Ausschuß und in letzter Instanz die „Technikerversammlung" in Form von „Schlußfolgerungen" Erfahrungssätze ab, welche je nach der Sachlage bestimmte Ergebnisse klar legen, gewisse Konstruktionen und Einrichtungen empfehlen oder davon abraten, oder endlich bei Mangel von genügenden Erfahrungen zu weiteren Beobachtungen anregen. Diese Schlußfolgerungen stellen also gleichsam die Erfahrungen im „Zustande des Werdens" dar, sie besitzen keinen zwingenden Charakter, jedoch sind sie als Leitfaden für den nach dem erfahrungsmäßig Besten oder Empfehlenswerten suchenden Eisenbahntechniker sehr wertvoll und wirtschaftlich wichtig.

Die zu Triest am 10., 11. und 12. d. M. tagende XVII. Technikerversammlung des Vereins beschäftigte sich ebenfalls wieder mit den Berichten und namentlich mit der Feststellung der „Schlußfolgerungen" aus den vorliegenden neuesten Fragebeantwortungen. Die betreffende Aufforderung der geschäftsführenden Verwaltung aus dem Jahre 1900 zur Anmeldung von technischen Fragen hatte zur Folge, daß im ganzen 452 Fragen einliefen — gewiß ein Beweis, daß die Anregung der voraufgegangenen Technikerversammlung vollauf den Wünschen der Vereinsverwaltungen entsprach. Der Technische Ausschuß schied von diesen Fragen 133 gänzlich aus und faßte die übrigen 319 zu 96 Fragen zusammen, von welchen 19 Fragen auf Gruppe I (Bau der freien Strecke), 8 auf Gruppe II (Bahnhofsanlagen), 19 auf Gruppe III (Lokomotiven und Tender), 12 auf Gruppe IV (Wagen), 8 auf Gruppe V (Werkstätten), 4 auf Gruppe VI (Bahndienst), 15 auf Gruppe VII (Fahrdienst) und 11 auf Gruppe VIII (Signalwesen) entfallen, wobei von dem Grundsatze ausgegangen wurde, daß nur solche Fragen beizubehalten sind, die ein besonderes Interesse haben und aus deren Beantwortung voraussichtlich auch allgemein verwertbare Schlußfolgerungen gezogen werden können. Bei der Beantwortung der Fragen war besonders Wert darauf gelegt worden, daß sie sich in der Regel nur auf Erfahrungen und aus der Erfahrung gezogene Folgerungen stützen dürfen und daß bei angestellten Versuchen stets deren Zahl, Ausdehnung und Zeit bekannt zu geben ist, so daß die Sachlichkeit des Urteils tunlichst gewahrt erscheint.

Aus den Berichten über die Fragebeantwortungen sind dann durch lebendigen Meinungsaustausch hervorragender Eisenbahntechniker (Sitzung des Technischen Ausschusses zu Lübeck, 15./17. Oktober 1902) die gutachtlichen Urteile über das gesamte technische Gebiet des Eisenbahnwesens entstanden, die diesmal den Beratungen der Triester Technikerversammlung zugrunde lagen.

Der Wichtigkeit der Sache entsprechend war die Versammlung stark besucht. Aus allen Gegenden des Vereinsgebietes waren Abgeordnete erschienen. Der Börsensaal, in dem die Versammlung tagte, reichte gerade gut aus für die erschienenen 76 Abgeordneten, von denen 33 aus Deutschland, 38 aus Österreich-Ungarn und 5 den übrigen Vereinsgebieten angehörten. In der Eröffnungssitzung am 10. d. M. war außerdem zur Begrüßung der Versammlung der Kaiserliche Statthalter von Triest, Graf v. Goëss, Exzellenz, erschienen. Den Vorsitz in der Versammlung führte Ministerialrat Direktor Banovits (Königlich ungarische Staatsbahnen), der die Sitzung mit etwa folgender Ansprache eröffnete: Die Arbeit, die der Versammlung vorliege und von ihr im Wortlaut endgültig festzustellen ist, sei eine Leistung der besten technischen Kräfte des Vereins. In dieser Arbeit seien alle Erfahrungen, die in der letzten Zeit auf dem großen Gebiete der Eisenbahntechnik gemacht wurden, vollständig zusammengefaßt und übersichtlich geordnet. Das vorliegende Werk enthalte lehrreiche Schlußfolgerungen; es sei um so wichtiger, weil es nach der Feststellung durch die Technikerversammlung keiner weiteren Beschlußfassung mehr unterliege. Er gebe der Hoffnung Ausdruck, daß die reichen Erfahrungen, die den Herren Abgeordneten zu Gebote stehen, es möglich machen werden, den wertvollen Gehalt der Arbeit anzuerkennen und etwa noch vorhandene Lücken auszufüllen. Demgemäß bitte er, sich mit ganzer Hingabe dem Werke zu widmen und sich dessen bewußt zu sein, daß das Ergebnis der Tätigkeit für lange Jahre als ein treuer Wegweiser für sie alle und für die jüngeren Fachgenossen dienen solle. Zur wahren Herzensfreude gereiche es ihm, Se Exzellenz den Herrn Statthalter in der Mitte der Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen begrüßen zu können. In seinem Erscheinen liege eine ehrende Würdigung der Bestrebungen, welche darin gipfeln, die Eisenbahnen, diesen mächtigen Faktor des modernen Lebens, stetig derartig zu entwickeln, daß sie im Dienst der Menschheit ihre großen Aufgaben immer vollkommener erfüllen und die Interessen der Gesamtheit immer besser fördern können. Redner schloß mit den Worten: „Die Tätigkeit Eurer Exzellenz ist — wenn auch auf anderem Wege — auf die Erreichung desselben Endzieles gerichtet, und so gestatten Sie mir, daß ich Ihr Erscheinen in unserer Mitte auch in dem Sinne auffasse, daß Sie damit uns als Ihren Mitarbeiter ehren wollten, indem Sie von dem Grundsatze ausgingen, daß große Aufgaben nur durch das harmonische Zusammenwirken sämtlicher maßgebenden Faktoren mit Erfolg zu lösen sind." Der Herr Statthalter begrüßte hierauf die Versammlung, indem er für die sehr freundlichen Worte verbindlichst dankte, welche ihm gewidmet seien. Er rechne es sich zur großen Ehre und Freude, die Technikerversammlung des deutschen Eisenbahnverbands namens der Kaiserlichen Regierung in dieser Stadt begrüßen zu können. „Wenn schon die Staatsverwaltungen allen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs ihr volles Interesse entgegenbringen, so ist dies in erhöhtem Maße der Fall gegenüber einer Einrichtung, in deren Hände die Erörterung und Entscheidung über wichtige Fragen des mitteleuropäischen Verkehrs gelegt ist. In Erfüllung dieser Ihrer Aufgaben werden Sie, hochgeehrte Herren, Ihr Augenmerk sicherlich nicht auf das eigentliche Gebiet Ihres Wirkungskreises beschränken, sondern vielmehr es auf den großen Weltverkehr ausdehnen. Dem entspricht es nun ganz, wenn Sie Ihre Versammlungen von Zeit zu Zeit auch in den mitteleuropäischen Seehäfen abhalten, welche ja mehr oder weniger Knotenpunkte des Weltverkehrs sind. Daß Sie diesmal Triest gewählt haben, dankt Ihnen die Regierung besonders, denn Sie erkennen damit die Bedeutung unseres ersten Seehafens an, welchen zu heben die stete Fürsorge der Regierung bildet. Ihr Aufenthalt in dieser Stadt wird Ihnen Gelegenheit bieten, die Maßnahmen kennen zu lernen, welche die Regierung in dieser Absicht eben jetzt einleitet und die hoffentlich Ihren Beifall finden werden. Ihre Beratungen sind, wie ich erfahre, technischer, also streng fachlicher Natur; nichtsdestoweniger wird ihnen das allgemeine Interesse nicht fehlen, denn es ist jedermann klar, welch hervorragender, ja, ich darf wohl sagen, ausschlaggebender Einfluß der Technik und dem Techniker auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu-

kommt. Sind es doch des Technikers Erfindungsgeist, seine Kenntnisse und seine Erfahrungen, welche den Eisenbahnbau vor stets neue Probleme stellen, von Jahr zu Jahr siegreicher Zeit und Raum bewältigen und dabei dennoch die ihm anvertrauten kostbaren Güter mit erhöhter Garantie für deren Sicherheit umgeben lassen. Daß Ihre bevorstehenden Beratungen abermals einen erheblichen Fortschritt in dieser Richtung bedeuten möchten, ist mein aufrichtiger Wunsch, wie nicht minder der, daß Sie, geehrte Herren, von dem kurzen Aufenthalt in unserer Stadt einen bleibenden freundlichen Eindruck mit nach Hause nehmen mögen."

Lauter Beifall begleitete diese, die Versammlung hoch ehrenden Worte des Statthalters. Nachdem hierauf noch Hofrat Eger, Generaldirektor der Südbahn, warme Begrüßungsworte an die Herren Abgeordneten gerichtet, wurde in die Tagesordnung eingetreten.

Dank der Einmütigkeit und der sorgfältigen Vorarbeit durch den Technischen Ausschuß konnten die Verhandlungen schon am ersten Tage sehr weit gefördert werden. Der zweite Tag blieb der Fertigung des Protokolls und der Besprechung einzelner Fragen in kleineren Gruppen gewidmet. Am dritten Tage wurden die Verhandlungen zu Ende geführt und das Protokoll geschlossen. Wenn auch bei den Verhandlungen einzelne Fragen längere Erörterungen verursachten, so war es doch nicht schwierig, Einigkeit in den Beschlüssen herzustellen; ja, es sind die „Schlußfolgerungen" — von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen — als einstimmig angenommen zu betrachten.

Es kann an dieser Stelle auf die Einzelheiten der Verhandlungen nicht näher eingegangen werden, doch darf hier nicht unerwähnt bleiben, daß im Laufe der Verhandlung dem Regierungsrat Ast (Kaiser Ferdinands-Nordbahn), der sich um die Fertigstellung der vorliegenden Arbeit ganz besondere Verdienste erworben, eine wohlverdiente Ehrung zu teil wurde, indem die Versammlung mit großer Begeisterung den Beschluß faßte, daß das Vorwort des ganzen Werkes namens der XVII. Technikerversammlung durch Herrn Ast unterzeichnet werde. Auf den Inhalt der einzelnen Fragen hier des näheren einzugehen, erübrigt umsomehr, als die Berichte über diese demnächst als XIII. Ergänzungsband zum technischen Vereinsorgan*) im Buchhandel erscheinen werden. Nur sei hervorgehoben, daß die bewährte Gründlichkeit, mit welcher zahlreiche Verwaltungen auch diesmal die gestellten Fragen beantworteten und durch welche einzelne Antworten selbst zu einem umfassenden Berichte wurden, diese Arbeit zu einer Fundgrube verläßlicher Erfahrungen und zu einem Beweisstück gestempelt hat für die Fortschritte der Technik des deutschen Eisenbahnwesens in dem letzten Jahrzehnt. So sehen wir z. B. auf dem Gebiete der Erzeugung des Schienenmaterials die Erkenntnis von der Unzulänglichkeit der heutigen Güteproben und Abnahmeverfahren platzgreifen und ein Streben nach Aufstellung neuer Prüfungsweisen hervortreten, welches vereinzelt auch die Beziehungen zwischen dem Herstellungsverfahren und der Materialbeschaffenheit zur Geltung bringen möchte.

Das Flußeisen, das heute im Brückenbau zur ausschließlichen Herrschaft gelangt ist, während die Erzeugung des Schweißeisens ganz zurückgetreten ist, wird in seiner Bewährung allgemein anerkannt; doch fehlt es nicht an vereinzelten Stimmen, die den völligen Einklang zwischen den Vorschriften und dem Verhalten der Hüttenerzeugnisse vermissen. Auch im Lokomotivbau findet das Flußeisen für Kessel, Siederohre, im Wagenbau auch für Kupplungsteile immer ausgedehntere und fast allgemein befriedigende Verwendung, wenn auch die Anerkennung an gewisse Vorbehalte bezüglich Bearbeitung und Behandlung geknüpft wird. Der Stahlguß hat sich immer weitere Verwendungsgebiete erobert, während die Erfahrungen mit Nickelstahl nicht allen Erwartungen entsprochen haben, welche an sein erstes Auftreten geknüpft worden sind.

Über die Einführung der Elektrizität zur Betätigung der Stellwerke, der Drehscheiben, Schiebebühnen und Krane sowie der Werkzeugmaschinen lassen die in den Berichten niedergelegten Erfahrungen jene wirtschaftlichen Grenzen erkennen, jenseits welcher andere Energieformen empfehlenswerter werden. In diesem Sinne erhalten auch die Erfahrungen mit Preßluft für Werkzeugmaschinen besonderen Wert.

Die reichhaltigen Angaben über den wirtschaftlichen Vorteil, der mit der Steigerung des Dampfdrucks in Lokomotiven bis zu 17 Atm., ferner mit der Verwendung überhitzten Dampfes erzielt wurde, die interessanten Mitteilungen über die neuen Bauarten von Lokomotivkesseln und das abschließende Bild über die Fortschritte in der Rauchverminderung und in der Vermeidung des Funkenfluges werden gewiß auf den Lokomotivbau im allgemeinen befruchtend wirken. Die Mitteilungen über Wagenbeleuchtung mit Mischgas und mittels Elektrizität, jene über die Beleuchtung der Stationen mit Acetylen, mit Petroleum- und Spiritusglühlicht werden bei vielen Verwaltungen den Übergang zu neuen und besseren Beleuchtungsarten erleichtern.

Über den Selbstfahrbetrieb konnten bereits drei Verwaltungen eigene Erfahrungen zur Verfügung stellen, die so aufklärend und auch so weit befriedigend sind, daß sie vielleicht den Anstoß zu einer bedeutsamen Ausgestaltung unseres Verkehrswesens geben werden.

Neben dem weiten Ausblicke, welchen diese Mitteilungen eröffnen, darf aber auch die Bedeutung jener vielen nützlichen Winke nicht verkannt werden, die uns über den Bau von Weichen und Kreuzungen, über die Verschubbahnhöfe und Bremsvorrichtungen, über die Verwendung von Preßluft für Sandstreuer und zum Reinigen von Heizrohren, über die Bestrebungen zur Reinigung des Kesselspeisewassers, über die Erprobung von neuen Geschwindigkeitsmessern und neuartiger Verbindung der Faltenbälge oder über die neuen Arten Zeit und Geld sparender Wagenlackierung geboten werden.

Die selbsttätige Blockung hat auch im verflossenen Jahrzehnt auf den Vereinsbahnen keinen festen Fuß gefaßt. Dagegen ist die schon weit verbreitete neuartige Ausbildung der Blockwerke in dem Sinne, daß die Bedienung durch den Wärter auch von der Mitwirkung des Zuges abhängig gemacht wird, wohl geeignet, selbst den strengsten Forderungen auf Sicherheit des Verkehrs zu entsprechen. Auch die selbsttätigen Warnungsläutewerke bei Wegeübergängen scheinen über den Versuch nicht weit hinauskommen zu wollen, während die zwangläufigen und selbsttätigen Vor- und Rückläutewerke als wertvolle und verbreitete Verbesserung an Wegschranken begrüßt werden dürfen.

Für eine lange Reihe baulicher und betriebstechnischer Einrichtungen, die, streng genommen, nicht mehr Neuerungen des letzten Zeitabschnittes sind, werden durch neue Erfahrungen und durch die steigende Verbreitung weitere Beweise ihrer Berechtigung erbracht. Hierher gehören vornehmlich die Beton- und Betoneisenbrücken, die Verbundlokomotiven und ihre Anfahrvorrichtungen, die wechselnde Lokomotivbedienung, die vollständige Trennung des Nah- und Fernverkehrs im Güterzugdienst und die Benutzung der Fernsprecher im Verkehr zwischen den Stationen und den Streckenbediensteten und Zugmannschaften.

Wie viele sichere wertvolle Erfahrungen wir aber auch in den Beantwortungen begrüßen, so fehlt es doch auch nicht an solchen, aus denen selbst wieder eine Frage herausklingt. Die Erfahrungen mit den Rostschutzmitteln, mit der Sicherung gegen das Wandern der Schienen und gegen das vorzeitige Umstellen der Weichen, mit der Dampfheizung der Wagen und hinsichtlich der Verläßlichkeit der Prüfungen des Schienenstahles — sie alle weisen versteckt oder offen auf das Bedürfnis nach kommenden Fortschritten hin. Möge es der weiteren

---

*) C. W. Kreidels Verlag in Wiesbaden.

Tätigkeit des Vereins gelingen, auch diese Fragen bald ihrer Lösung entgegenzuführen!

Es sei uns nun auch noch gestattet, über den äußeren Verlauf der Versammlung einen kurzen Bericht zu erstatten. Es war ein glücklicher Gedanke, als Ort für die Sitzung der Technikerversammlung Triest zu wählen, wo zu dieser Jahreszeit die wärmere Sonne des Südens und die vorgeschrittenere Vegetation das Herz ohnehin schon höher schlagen läßt und den Menschen in fröhlichste Stimmung versetzt. Die lange Eisenbahnfahrt war dank dem liebenswürdigen Entgegenkommen einiger Eisenbahnverwaltungen und namentlich der Südbahn durch Beistellung von besonderen Wagen für die Abgeordneten wesentlich erleichtert. Und wer schaut nicht gern auf dieser Fahrt in gebirgsreicher Gegend Gottes schöne Natur, die teilweise mit weißer Schneehülle bedeckt dalag, wer ist nicht freudig überrascht, wenn er, durch einen tiefen Felsenausschnitt des „Karst" kommend, mit einem Male die weite hellblaue Spiegelfläche der Adria und des Golfes von Triest erblickt, in dessen Vordergrunde sich, wie ein Märchentraum zwischen Wasser, Luft und üppigem Gartengrün, der malerische Bau des einstigen Kaiserschlosses Miramare erhebt. Wie viel des Interessanten bietet auch Triest, diese bunte geräuschvolle Stadt mit ihren großartigen Hafenanlagen. Es waren schöne, unvergeßliche Tage an den Gestaden der blauen Adria! Zwar hatte man uns am Ankunfts- und an dem ersten Sitzungstage eine kleine „Borina" beschert, sie war lehrreich genug, um uns ein Bild ausmalen zu können von der so sehr gefürchteten wirklichen „Bora", sie konnte indes die hoffnungsfrohe Stimmung der Teilnehmer nicht beeinträchtigen, und in der Tat waren auch der zweite und dritte Tag des Aufenthalts in Triest die denkbar schönsten warmen Frühlingstage. Schon bei der Begrüßungszusammenkunft am Vorabend des ersten Sitzungstages in den schönen Räumen des Hôtel de la ville war die Stimmung belebt und herzlich.

Nach den ausgedehnten Verhandlungen des ersten Tages fanden sich die Teilnehmer Abends zum gemeinsamen Mittagsmahle wiederum in demselben Hotel zusammen. Es war eine stattliche Tafelrunde. Den Reigen der Tischreden eröffnete Ministerialrat Banovits. Er wies darauf hin, eine wie schöne Aufgabe es für den Techniker sei, wichtige Fragen, wie sie heute zur Verhandlung standen, ihrer Lösung entgegenzuführen. Aber mit dieser Arbeit allein sei noch nicht alles getan, es genüge nicht, die vollkommenste Eisenbahn zu bauen, es müsse auch danach getrachtet werden, die Eisenbahnen im Interesse der ganzen Menschheit nützlich zu verwerten, um damit den Wohlstand der Völker zu mehren. Diese Aufgabe falle nicht dem eigentlichen Techniker zu, aber auch unter ihnen fände man Männer, die diese wirtschaftliche Seite ebenfalls meisterlich beherrschen. Ein solcher Mann, Techniker und zugleich auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens wohl erfahren, sei der Hofrat v. Grimburg, ein Name, der nicht allein unter den Technikern, sondern von allen Eisenbahnern, welcher Fachrichtung sie auch angehören, hochgeachtet und geschätzt sei. Ihm weihe er das erste Glas. Die Versammlung stimmte begeistert in dieses Hoch ein. Bald darauf erhob sich der also Gefeierte, ein bekannter und immer gern gehörter Meister in der Rede, um in launigen Worten für den Ausfluß der ihm erwiesenen freundschaftlichen Gesinnung zu danken. Er wolle heute keine Rede halten, sondern nur außer der Tagesordnung den zur Beratung stehenden 96 Fragen eine 97. anreihen. Wenn man heute auf diejenigen zurückblicke, welche die Gutachten über die technischen Fragen gemacht hätten, so sei das ein Werk der gesamten Techniker des Vereins. Es liege nun die Frage nahe, einmal zu sehen, welche von den aus der reichen Anzahl ausgezeichneter hervorragender Techniker des Vereins vorgeschlagenen Bauarten sich am besten bewährt habe? In erster Reihe werde eine Bauart stehen, die „Bauart Ast". Redner schlägt vor, dieser Meinung dadurch Ausdruck zu geben, daß die Versammlung auf den Typus der Bauart Ast ein Glas leere und in den Ruf einstimme: Herr Regierungsrat Ast lebe hoch! Die Anwesenden stimmten begeistert in diesen Ruf ein.

Noch folgte eine Reihe ernster und heiterer Trinksprüche. Regierungsrat Ast erhob sein Glas auf das Wohl der Techniker des Vereins im ganzen und auf ihr Zusammenwirken im besonderen. Den Vorsitzenden der Technikerversammlung, Ministerialrat Banovits, feierte Oberregierungsrat Weiß. Herr Banovits gedachte hierauf in warmen Worten der Verdienste des Hofrat Jeitteles. Letzterer rühmte die lehrreiche Tätigkeit des Technischen Ausschusses und leerte sein Glas auf dessen Wohl und das aller Techniker des deutschen Eisenbahnvereins. Hofrat Schützenhofer brachte ein begeistertes Hoch aus auf den leider abwesenden Generaldirektor der Südbahn, Hofrat Eger. Oberinspektor Speidl feierte die anwesenden Damen, Direktor Hantschke endlich gedachte der abwesenden Damen der Techniker.

Daß der Quell der Rede mit den gehörten Trinksprüchen schon versiegt wäre, möchten wir bezweifeln, doch die Tafel ging zu Ende. Aber den Trennungsschmerz schon jetzt ertragen zu müssen, war für viele noch zu früh, und noch manche stattliche Gruppe blieb noch längere Zeit im „Kaffeehaus" oder beim „Pils" in fröhlichster Stimmung beisammen.

Der zweite Tag war einem Ausflug nach Venedig gewidmet, zu dem der Österreichische Lloyd in äußerst entgegenkommender Weise den großen stattlichen, prächtig eingerichteten Seedampfer „Graf Wurmbrand" zur Verfügung gestellt hatte. Die Abfahrt erfolgte um 8 Uhr Morgens. Immerhin wehte noch ein frischer Wind. Das stolze Schiff setzte seine mächtigen Schrauben in Bewegung und „mit Volldampf voraus" fuhren wir nach Westen, der italienischen Küste zu, nach der alten, ehrwürdigen Lagunenstadt. Die Fahrt ging sehr glücklich von statten. Hofrat Eger behielt mit seiner Behauptung recht, daß die Bora in der Regel etwa eine Meile seewärts völlig verschwinde. Nirgends bemerkte man die Äußerungen des grenzenlosen Jammers, die bei so mancher Seefahrt an der Tagesordnung sind. Der Anblick der See war prachtvoll und unbeschreiblich schön die Fernsicht auf die im Norden sichtbaren, schneebedeckten Alpen. Um 12 Uhr hielt das Schiff dem Markusplatze gegenüber; zahlreiche Gondeln und Barken näherten sich, um die Gäste hinüberzufahren nach der an die Märchen aus Tausend und eine Nacht erinnernden „Piazza di San Marco", auf der leider jetzt der stolze Campanile fehlt.

Hier zerstreute sich die Reisegesellschaft zur Besichtigung der öffentlichen Gebäude, der Kirchen, Museen usw. Man erlasse uns eine Beschreibung der vielen Kunstgenüsse, welche Venedig darbietet, sie sind bereits von berufeneren Federn oft zum Gegenstande eingehender Erörterung gemacht worden. Der Eindruck, welchen der Fremde von Venedig empfängt, ist ein überaus schöner und unvergeßlicher. Nur zu schnell entschwindet die Zeit des kurzen Aufenthalts und — „kaum gegrüßt, gemieden" — mußte die Lagunenstadt verlassen und die Heimreise nach Triest angetreten werden. Nachmittags 6 Uhr lichtete der mächtige Dampfer seine Anker; sehnsüchtig blickt das Auge noch einmal nach der Märcheninsel hinüber und allmählich verschwindet beim Untergang der Sonne vor unseren Augen der Glanz Venedigs. Jeder war voll des Lobes über das an diesem Tage Gesehene und Erlebte.

Bei dem Essen auf dem „Graf Wurmbrand" gedachte in zündender Rede Direktor v. Fuchs der Generaldirektion der Österreichischen Südbahn und des Österreichischen Lloyd, deren liebenswürdigen Bemühungen das Gelingen des schönen Tages zu danken sei. Aus aller Herzen war es gesprochen, was der Redner zu deren Ruhme anführte, und lebhaft stimmte die Gesellschaft in das ausgebrachte Hoch ein. Direktor Neßler dankte namens der Südbahn, schob aber in bescheidener Weise den Löwenanteil des Verdienstes um das Gelingen dem Österreichischen Lloyd zu. Noch redete Oberbaurat Wilde (Erfurt) in launiger Weise aus dem Stegreif in Knüttelversen auf die Damen, die ebenfalls mit zur Verschönerung des Aus-

fluges beigetragen hatten. — Doch draußen beleuchtet heller Vollmond die jetzt völlig ruhige Adria. Aus der Ferne grüßen uns bereits die Lichter des Hafens von Triest, und bald liegt das Schiff wieder an seiner alten Landungsstelle. Ein schöner, unvergeßlicher Tag geht zu Ende.

Nach Schluß des Protokolls am dritten Verhandlungstage Nachmittags führte ein von der Südbahn gestellter Sonderzug die Teilnehmer nach dem berühmten, nördlich von Triest auf der Landzunge Grignano gelegenen Schlosse Miramare. Herrlich steht es da, frei und licht erhebt sich der im normanischen Stile hergestellte Quaderbau mit seinen Türmen, Balkonen und luftigen Säulengängen auf kühnem, festem Felsen am Meere. Der Ausflug nach diesem wunderbaren Schloß bildete einen schönen Abschluß für die Triester Tage. Ein eigener Zauber geht von diesem Schlosse aus, wehmütig gedenkt man seines Erbauers, des unglücklichen Kaisers Maximilian. Unter immer grünen Bäumen, an Oleanderhecken und hohen Palmenlilien vorbei, bald hinaustretend auf einen vom Sonnenschein übergossenen Kiesplatz mit springender Fontäne, bald in den dunklen Schatten fremdländischer Gebüsche tauchend, schreitet man den Bergabhang hinab bis hart an den Meeresstrand. Man fand nach den Anstrengungen des Tages beim Wandeln durch die lebendigen Blumenbeete, vorüber an marmornen Statuen wieder reichliche Erholung. Diese reizvolle Stätte macht uns die Trennungsstunde umso schwerer, die uns nun bald nach der Rückkehr nach Triest bevorsteht.

Sie sind vorbei, die köstlichen Tage an der Adria, aber dankerfüllten Herzens gegen alle, die zum Gelingen dieser Tage beitrugen, wird jeder Teilnehmer an der XVII. Technikerversammlung noch lange an den schönen Erinnerungen zehren.

Mr.

Die Beratung der Eisenbahnverstaatlichung im Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses.

Der Eisenbahnausschuß hat in den am 11. und 18. d. M. abgehaltenen Sitzungen die Verhandlungen über die Verstaatlichungsfrage fortgesetzt und zum Abschluß gebracht. (Vergl. über die vorausgegangenen Beratungen Nr 21 S. 315 d. Ztg.) In der Sitzung vom 11. d. M. erörterte ein deutscher Abgeordneter neuerlich die mit der gleichzeitigen Verstaatlichung von drei großen Bahnen zusammenhängenden finanziellen Fragen. Wenn es sich um eine Vermehrung der österreichischen Staatsschulden um rund 2 Milliarden handle, müssen, wie Redner hervorhob, die Fragen des Staatskredits, der Zahlungsbilanz, der kaufmännischen Kalkulation und auch der Kraft des Staates, eine so große Aktion in kurzer Zeit und ohne Übergang durchzuführen, genau geprüft werden. Er begrüßt es, daß in den Verhandlungen manches vorgebracht wurde, was geeignet sei, eine Überstürzung bei der Durchführung der Verstaatlichung zu verhüten. Er werde für die baldmöglichste Durchführung der Verstaatlichung des Netzes der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahn in der Voraussetzung stimmen, daß eben alle finanziellen und wirtschaftlichen Umstände in die Prüfung der Sachlage einbezogen werden. Bezüglich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn könne er sich aus finanziellen Bedenken für die Bestimmung eines festen Zeitpunktes der Verstaatlichung nicht aussprechen. Beruhigung gewähre ihm bei seiner Abstimmung das volle Vertrauen, welches er in der Sache dem Eisenbahnminister und seinem Generalstab entgegenbringe. Derselbe Abgeordnete besprach auch die Besorgnisse der Deutschen in Böhmen hinsichtlich des Überhandnehmens der czechischen Beamten bei fortschreitender Verstaatlichung und trat für die von ihm zur Wahrung der Rechte der Deutschen bei der Verstaatlichung eingebrachte Resolution ein.

Ein Abgeordneter der jungczechischen Partei machte gegenüber den bezüglich der Verstaatlichung geäußerten finanziellen Bedenken geltend, daß man einen etwaigen Ausfall der Einnahmen für den Fall der Verstaatlichung durch entsprechende Ersparnisse in der Verwaltung der Staatsbahnen wettmachen könne. Durch die Vereinfachung des Geschäftsganges und Beseitigung unnützer Schreibereien seien bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung rund 20 000 000 ℳ erspart. Die Beseitigung der Frachtkarte allein solle eine Ersparnis von 600 000 ℳ in einem Jahre mit sich bringen. Durch die Herabdrückung des Schienenpreises und der Kohle und durch Einschränkungen bei Bahnhofsumgestaltungen erspare Preußen 92 000 000 ℳ.

Redner wendete sich auch gegen die von deutschen Abgeordneten geltend gemachten nationalen Bedenken und wies die Behauptung, der böhmische Chauvinismus verdränge die deutschen Beamten, deren Stellen von den böhmischen Beamten besetzt werden, zurück. Die deutschen Abgeordneten hätten sich in den Gedanken hineingeredet, es werden nur böhmische Beamte angestellt. Dies entspreche, wie Redner an Beispielen dartat, nicht der Wirklichkeit. Redner widersprach der Meinung, als ob die Annahme der in Beratung stehenden Resolution keine Bedeutung habe, weil die Regierung derzeit die Frage nicht für aktuell halte; er hofft, daß der Eisenbahnminister sich nicht gegen die überwiegende Mehrheit der Mitglieder des Ausschusses und des Hauses stellen werde. Der Eisenbahnminister solle vielmehr seiner Laufbahn mit einer Aktion die Krone aufsetzen, welche ihm in der Eisenbahngeschichte von Österreich ein ruhmvolles Andenken auf immer sichern werde.

In bezug auf die Wahrung der nationalen Gleichberechtigung bei Durchführung der Verstaatlichung wurde von einem polnischen Abgeordneten folgende Resolution beantragt: „Die Regierung wird aufgefordert, bei der in Aussicht genommenen Verstaatlichungsaktion betreffend die Staatseisenbahngesellschaft, die Nordwestbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn dafür Sorge zu tragen, daß in den neuen Eisenbahnbetriebsdirektionsbezirken unter Wahrung des Gleichberechtigungsprinzips und des Dienstbedürfnisses den nationalen Verhältnissen Rechnung getragen werde."

Ein südslavischer Abgeordneter trat für die Verstaatlichung sämtlicher Privatbahnen ein, damit das gemischte System aufhöre und die Eisenbahnpolitik im ganzen Staat nach wirtschaftlichen und nicht nach finanziellen Gründen erfolgen könne. Zuerst sollte man mit der Verstaatlichung der Südbahn beginnen, die nahezu notleidend sei und ihren Aufgaben auf wirtschaftlichem Gebiete kaum nachkommen könne. Gleichwohl werde er den Anträgen, welche für die nördlichen Bahnen den Vorrang beanspruchen, zustimmen, da bei der Durchrechnung der Tarife auch für die südlichen Länder ein kleiner Vorteil sich herausstellen werde. Er sprach sich für die rascheste Verstaatlichung der nördlichen Bahnen aus, damit dann die Verstaatlichung der Südbahn ermöglicht werde. Redner betonte eingehend die Gründe, welche diese Verstaatlichung angezeigt erscheinen lassen. Er erklärte namens seiner Partei, daß diese mit der Errichtung von eigenen deutschen Eisenbahndirektionen mit eigenem Beamtenstatus für die deutschen Landesteile Böhmens vollkommen einverstanden sei. Sie glaube, daß auf diesem Gebiete der nationalen Eigenart der verschiedenen Völker der Monarchie Rechnung getragen werden soll; doch dürfe die Anerkennung dieses Rechtes nicht einem einzigen Volke und einem einzigen Lande gegenüber erfolgen, sondern sie sei für alle Länder und Landesteile, für alle Volksstämme der Monarchie durch allgemeine Verfügungen zu regeln, welche die Rechte sämtlicher Nationen in gleichem Maße berücksichtigen unter Wahrung jenes Nationalgefühles, welches bei den anderen Völkern in nicht geringerem Maße rege sei, als es sich bei dieser Gelegenheit bei den Deutschen zeigte.

Ein weiterer Redner wies auf die Notwendigkeit hin, auch die Kaschau-Oderberger Bahn zu verstaatlichen, welche für Ungarn eine der wichtigsten Ausfuhrlinien bilde. Er erklärte indessen, von der Einbringung eines Resolutionsantrags absehen zu wollen, da durch bindende Resolutionen die Stellung der Regierung den zu verstaatlichenden Bahnen gegenüber nur erschwert werde. Außerdem wurde die Verstaatlichung der Eisenbahn Wien-Aspang angeregt und diesbezüglich folgende Resolution angewendet: „Die Regierung wird aufgefordert, sofort alle zum Zwecke des Ausbaues der Eisenbahnlinie Gleisdorf-Hartberg-Friedberg-Aspang nötigen Schritte, worunter in erster Linie die Verstaatlichung der Eisenbahnlinie Wien-Aspang zu verstehen ist, zu unternehmen, bezw. zu veranlassen und dafür Sorge zu tragen, daß diese Linie bis längstens 1. Januar 1907 fertiggestellt wird."

Von einem Abgeordneten des Polenklubs wurde geltend gemacht, daß das Interesse an der Durchrechnung des Staatsbahntarifs über die Linien der zu verstaatlichenden Bahnen für Mähren und Niederösterreich mindestens ebensogroß sei wie für Galizien, und zwar aus dem Grunde, weil der Verkehr

nicht nur vom Osten nach dem Westen, sondern der Verkehr der industriellen Artikel insbesondere auch vom Westen nach dem Osten gehe und weil demgemäß bei der Durchrechnung sowohl in der einen als in der anderen Richtung die Industrie gewinnen könnte. Überdies sei im Nahverkehre in Mähren und Niederösterreich es oft der Fall, daß der Verkehr mit lauter ersten Staffeln rechne, so zwar, daß, wenn das Gut von der Nordbahn an eine oder zwei Privatbahnen übergehe, dieses Gut mit lauter ersten Staffeln belastet werde, während es bei der Durchrechnung natürlich an Fracht gewinnen würde. Redner hob sodann hervor, daß es dringend geboten sei, daß die Staatsverwaltung nicht nur im Verkehre mit Ungarn und dem Auslande, sondern auch im innerösterreichischen Verkehre eine bestimmte Tarifhoheit habe. Diese Tarifhoheit habe die österreichische Staatsverwaltung tatsächlich nicht. Die sogen. Refaktieverordnungen werden von den Eisenbahnen nur zum geringen Teile anerkannt, und eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes sei diesbezüglich nie gefällt worden. Schon aus dem Grunde der möglichen Beeinflussung der Tarifpolitik durch die Staatsverwaltung sei es von der größten Bedeutung, daß die Verstaatlichung der Hauptverkehrsadern in möglichst nahe Zeit gerückt werde.

Die Beratung der Verstaatlichungsfrage wurde in der Sitzung vom 18. d. M. zum Abschluß gebracht. In ihr erklärte ein Vertreter der christlich-sozialen Partei, es müsse jede Verstaatlichung einer Bahn mit der größten Freude begrüßt werden. Die Partei des Redners stimme daher für die Verstaatlichung der Nordbahn, der Nordwestbahn und der Linien der Staatseisenbahngesellschaft und würde es sehr bedauern, wenn diese Verstaatlichung länger hinausgeschoben würde, als es notwendig ist. Der christlich-soziale Klub werde daher auch für den Termin 1. Januar 1904 stimmen.

Der Eisenbahnminister gab die Erklärung ab, daß die Regierung wie er dem Eisenbahnausschusse bereits mitzuteilen Gelegenheit hatte, daß die Verstaatlichung der in Rede stehenden großen Privatbahnen in Aussicht stehe und sie ernstlich bestrebt seien, die Erwerbung dieser Bahnen unter für den Staat vertretbaren Bedingungen baldmöglichst herbeizuführen. Ihren Bemühungen, die ehemöglichste Durchführung der Verstaatlichung vorzubereiten, sei es bereits gelungen, bei der österreichischen Nordwestbahn die Konvertierung der Prioritätsschuld und die Investitionsanlehensaufnahme des Ergänzungsnetzes sicherzustellen und hierdurch eine Reihe von Fragen, welche die Verstaatlichung erschwerten, aus dem Wege zu schaffen. Die Regierung beabsichtige auch, die Verhandlungen mit der Staatseisenbahngesellschaft wieder aufzunehmen und fortzusetzen. Von dem gleichen Bestreben sei die Regierung auch bezüglich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geleitet. Die Bedenken, welche gegen die Festsetzung eines festen Einlösungstermins etwa anzuführen wären, habe der Minister dem Ausschusse bereits dargelegt.

Der Berichterstatter bemerkte in seinem Schlußworte, die Anträge des Unterausschusses bezweckten, die Regierung bei ihrer Aktion betreffend die Erwerbung wichtiger Verkehrslinien zu unterstützen und zu stärken. Er verwies auf den Einfluß der Verstaatlichung auf die Tarifpolitik im allgemeinen. So habe die Verstaatlichung der Franz Josefbahn, der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn einschneidende Tarifermäßigungen zur Folge gehabt und die benachbarten Privatbahnen gezwungen, die Frachtsätze gleichfalls, soweit es der Wettbewerb nötig macht, herabzusetzen; bei den nicht berührten Stationen und Zwischenstationen blieben die hohen Tarife aufrecht. Darunter leide insbesondere Landwirtschaft, Industrie und Handel in der von Privatbahnen durchzogenen Hälfte von Böhmen, Mähren und Niederösterreich. Noch viel schädlicher als die Höhe der Tarife wirke ihre Ungleichheit.

Redner erörtert die Gründe, welche für die Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft, der Nordwestbahn und Nordbahn sprechen. Der Hinweis auf den Ausfall aus dem Staatsbahnbetriebe dürfte das Parlament nicht abschrecken. Der Berichterstatter sprach sich gegen die Einbeziehung der Kaschau-Oderberger und der Südbahn in die Verstaatlichung aus und bedauerte es, daß in die rein wirtschaftliche Frage der Verstaatlichung nationale Beweggründe hineingetragen wurden. Die Forderung nach Errichtung rein deutscher, national abgegrenzter Betriebsdirektionen mit ausschließlich deutschen Beamten bedeute eine Verletzung der Staatsgrundgesetze. Wir verlangen, sagt Redner, in bezug auf die Anstellung von Beamten im äußeren Dienste die volle Gleichberechtigung der böhmischen Sprache bei den Staatsbahnen und werden diese gerechten, durch die Verfassung gewährleisteten Ansprüche nötigenfalls im Wege des Gesetzes über die Verantwortlichkeit der Minister aufrechterhalten. Die Czechen wollen nicht im geringsten die Rechte ihrer deutschen Mitbürger verkürzen, werden aber eine Einschränkung der Rechte der böhmischen Nation in den böhmischen Ländern unter keiner Bedingung dulden. Der Berichterstatter empfahl schließlich dem Ausschusse die Anträge des Unterausschusses zur Annahme.

Es wurde hierauf zur Abstimmung geschritten, zunächst über folgende vom Berichterstatter namens des Unterausschusses beantragte Resolution:

„Die Regierung wird aufgefordert:

1. Die zur Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung erforderlichen Maßnahmen mit tunlichster Beschleunigung zu treffen und nach Erledigung der strittigen Punkte im Wege des Übereinkommens oder der gerichtlichen Feststellung betreffs gesetzlicher Ermächtigung zur Einlösung an das Abgeordnetenhaus heranzutreten. Hierbei ist auch die Frage in Erwägung zu ziehen, ob der Fortgang der Verstaatlichungsaktion nicht durch ein allgemeines Ermächtigungsgesetz, in welchem zugleich die bei der Einlösung der Privatbahnen sich ergebenden formellen Fragen unter Offenhaltung des Rechtsweges für die materiellen Ansprüche der Gesellschaften zu regeln wären, gefördert werden könnte; zutreffendenfalls wird die Regierung aufgefordert, einen derartigen allgemeinen Gesetzentwurf dem Abgeordnetenhause baldmöglichst vorzulegen;

2. sofort die erforderlichen Schritte einzuleiten, um die in bezug auf die Einlösung der Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn obwaltenden Differenzen erforderlichenfalls im Rechtswege zur Austragung zu bringen, vor allem jedoch die österreichische Nordwestbahn-Gesellschaft zur Legung des zweiten Gleises sowohl auf dem garantierten Netze wie auch auf dem Ergänzungsnetze auf Kosten der Unternehmung zu verhalten;

3. Gesetzesvorlagen wegen Einlösung der Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der beiden Netze der österreichischen Nordwestbahn zur verfassungsmäßigen Behandlung baldmöglichst einzubringen und von der ihr im Gesetze vom 28. Juni 1892, R.-G.-Bl. Nr 96, eingeräumten Ermächtigung zur Einlösung der süd-norddeutschen Verbindungsbahn Gebrauch zu machen;

4. dafür Sorge tragen zu wollen, daß im Sinne des Gesetzes vom 6. September 1885, R.-G.-Bl. Nr 122, von dem für die Staatsverwaltung vorbehaltenen Rechte, die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn schon am 1. Januar 1904 einzulösen, rechtzeitig Gebrauch gemacht werde."

Die Punkte 1 bis 3 des Beschlußantrages wurden mit allen gegen drei Stimmen unverändert angenommen. Punkt 4 wurde unter vorläufiger Weglassung der Worte: „schon am 1. Januar 1904" mit allen gegen eine Stimme, die erwähnten Worte mit 24 gegen 16 Stimmen angenommen. Ein Zusatzantrag (nach den Worten „schon am 1. Januar 1904" einzuschalten die Worte: „und zwar gleichzeitig mit der Einlösung der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn und der österreichischen Nordwestbahn") wurde mit allen gegen 16 Stimmen abgelehnt. Ein anderer Zusatzantrag (hierbei darauf Bedacht zu nehmen, daß durch die Verstaatlichung keine erhebliche Belastung der Staatsfinanzen eintrete oder eine solche durch eine rationelle Regelung der Tarife aufgehoben werde) wurde mit allen gegen 11 Stimmen abgelehnt.

Die czechischen Sonderanträge wurden mit 22 bezw. 21 Stimmen gegen 20 abgelehnt.

Der Beschlußantrag: „Die Regierung wird aufgefordert, bei der in Aussicht genommenen Verstaatlichungsaktion dafür Sorge zu tragen, daß in den neuen Eisenbahn-Betriebsdirektionsbezirken unter Wahrung des Gleichberechtigungsprinzipes und des Dienstbedürfnisses den nationalen Verhältnissen Rechnung getragen werde", wurde mit 21 gegen 20 Stimmen angenommen.

Der Beschlußantrag, betreffend das Verhalten des Verwaltungsgerichtshofes in der Frage des zweiten Gleises der Nordwestbahn, wurde einstimmig angenommen.

Der Beschlußantrag: „Die Regierung wird aufgefordert, die nötigen Vorbereitungen zu treffen, um im Zusammenhang mit der Verstaatlichung der vorstehend genannten Bahnen auch die Verstaatlichung der Südbahn oder doch wenigstens die Übernahme des Betriebes seitens des Staates durchführen zu können", wurde angenommen.

Ebenso wurde ein Beschlußantrag: „Die Regierung wird aufgefordert, sofort alle zum Zwecke des Ausbaues der Eisenbahnlinie Gleisdorf-Hartberg-Friedberg-Aspang nötigen Schritte, worunter in erster Linie die Verstaatlichung der Eisenbahnlinie Wien-Aspang zu verstehen ist, zu unternehmen und dafür Sorge zu tragen, daß die erstgenannte Linie bis längstens 1. Januar 1907 fertiggestellt wird", angenommen.

Zur Annahme gelangte ferner der folgende Beschluß: „Die im Augenblick der Verstaatlichung bei den zu verstaatlichenden Bahnen im Dienstverhältnisse stehenden Beamten und Bediensteten mit einem Gesamteinkommen von 6000 Kronen abwärts dürfen bei der Übernahme der Bahn in die Verwaltung des Staates in dem Fortbezug ihres Gesamteinkommens sowie in dem Fortbestande ihrer Avancements- und Pensionsansprüche, soweit diese höher sind als die der gleichen Dienstkategorien bei den Staatsbahnen, in keiner Beziehung verkürzt werden, soweit sie jedoch geringer sind, sollen sie mindestens auf die Höhe der gleichen Dienstkategorien bei den Staatsbahnen erhöht

werden. Durch die Verstaatlichung darf jedoch kein Avancements- oder Pensionsanspruch der bisherigen Staatsbahnbeamten oder Bediensteten beeinträchtigt werden“, sowie der Beschlußantrag: „Das Eisenbahnministerium wird aufgefordert, der Einführung des elektrischen Betriebes, besonders auf den Lokalbahnen und der Wiener Stadtbahn, eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, aber auch Versuche mit der Errichtung schienenloser elektrischer Straßenbahnen (Motorwagenverbindungen. D. Schriftl.), wie sie schon in Deutschland errichtet werden, anzustellen, endlich für die Verwendung von Automobilen auf den kleinen Lokalbahnen Sorge zu tragen.“

Schließlich wurde auch noch folgende Resolution angenommen: „Die Regierung wird aufgefordert, auf den in der nächsten Zeit zu verstaatlichenden Privatbahnen eine besondere strenge Kontrolle für die Bau- und Bahnerhaltung sowie den Fahrpark, und zwar bezüglich der auf diesen Bahnen notwendigen Investitionen, einzuführen.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Übersicht dieser Ergebnisse im Monat Februar d. J. ergibt für 77 Bahnen, die schon im Februar 1902 im Betriebe waren, folgendes:

Gesamtlänge: 45 994,77 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	%
für alle Bahnen im Februar 1903					
aus dem Personenverkehr	29 416 447	+ 1 421 501	654	+ 21	+ 3,32
aus dem Güterverkehr	88 008 190	+ 6 763 189	1 920	+ 115	+ 6,37
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1902 bis Ende Februar 1903					
aus dem Personenverkehr	407 397 920	+ 6 752 554	10 684	— 59	— 0,55
aus dem Güterverkehr	932 096 058	+ 33 056 371	23 990	+ 335	+ 1,42
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar 1903					
aus dem Personenverkehr	8 782 863	+ 413 207	1 355	+ 43	+ 3,28
aus dem Güterverkehr	21 219 121	+ 1 749 596	3 214	+ 210	+ 6,99

— **Unterkunftsräume für unverheiratete Arbeiter.** Bisher haben auf Grund eines früheren Ministerialerlasses vom 8. Februar 1902 nur die Königlichen Eisenbahndirektionen in Essen und Kattowitz Unterkunftsräume für unverheiratete Arbeiter auf mehreren Bahnhöfen eingerichtet, während die Direktion Breslau diese Einrichtung für einen Bahnhof in Aussicht genommen hat. Bei den übrigen Direktionen ist nach den erstatteten Berichten ein Bedürfnis bisher nicht hervorgetreten. Da die getroffenen Einrichtungen sich gut bewährt, in einem Falle sich auch als zweckmäßig zur Unterbringung der im Samariterdienst ausgebildeten und zur Begleitung der Hilfszüge bestimmten Mannschaften erwiesen haben, so hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, diese Art der Fürsorge weiter im Auge zu behalten und namentlich bei der Anlage oder der Erweiterung größerer, besonders abgelegener Rangier- und Güterbahnhöfe die Bedürfnisfrage in Erwägung zu ziehen.

— **Spiritusmotoren.** Über die hiermit gemachten Erfahrungen spricht sich ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten folgendermaßen aus:

Ende vorigen Jahres wurden im Bereich der preußischen Staatseisenbahnverwaltung 26 Motoren für kleine und mittlere Wasserförderungsanlagen mit Spiritus betrieben. Die Kosten des Brennstoffs sind bei dem heutigen Preis für Motorspiritus — etwa 0,15 ℳ. für 1 l — niedriger als beim Betrieb mit verzolltem Benzin, dagegen nicht unerheblich höher als bei Petroleumbetrieb und bedeutend größer als bei Verwendung des bei der Fettgasbereitung gewonnenen flüssigen Kohlenwasserstoffs. Die Aufwendungen für Wartung und Unterhaltung sind niedriger als bei Petroleum- und Kohlenwasserstoffmotoren und etwa ebenso hoch wie bei Benzinmotoren. Im ganzen ist der Spiritusbetrieb billiger als der Betrieb mit verzolltem Benzin und nicht teurer als Petroleumbetrieb. Dem Betrieb mit dem vorerwähnten flüssigen Kohlenwasserstoff steht er jedoch in wirtschaftlicher Hinsicht nach. Da indes dieser Stoff nur in sehr beschränkter Menge zur Verfügung steht und schon jetzt soweit zum Motorbetrieb verbraucht wird, daß seine Beschaffung für neue Motoren vielfach auf Schwierigkeiten stößt, so ist mit seiner Verwendung nur ausnahmsweise zu rechnen. Im allgemeinen erscheint es dagegen zweckmäßig, in solchen Fällen, wo überhaupt Motoren für flüssigen Brennstoff in Frage kommen, Spiritusbetrieb zu wählen. Hierbei ist indes darauf zu halten, daß nur solche Motoren beschafft werden, die eine möglichst vollkommene Ausnutzung des Spiritus, insbesondere auch die hierzu erforderliche hohe Kompression des Spiritus-Luftgemisches gestatten.

Über die weitere Entwicklung des Betriebes mit Spiritusmotoren soll bis auf weiteres alljährlich im Dezember an den Herrn Minister berichtet werden.

— **Spiritusglühlicht.** Über die hiermit gemachten Erfahrungen spricht sich der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem an die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlaß folgendermaßen aus:

Ende vorigen Jahres waren im Bereich der preußischen Staatseisenbahnverwaltung über 7000 Lampen für Spiritusglühlicht vorhanden. Nach den bisherigen Erfahrungen eignet sich das Spiritusglühlicht sehr gut zur Außenbeleuchtung und zur Beleuchtung von Räumen, die mit der Außenluft andauernd in Verbindung stehen, wie Lokomotivschuppen, Güterschuppen, Vorhallen u. dergl. Für geschlossene Räume, wie Wartesäle, Dienstzimmer u. dergl. hat die Spiritusbeleuchtung sich dagegen weniger brauchbar erwiesen, weil die Lampen, soweit sie gegenwärtig im Handel erschienen sind, nicht geruchfrei brennen. Es gewinnt aber den Anschein, daß nach dieser Richtung hin in letzter Zeit bei einzelnen Lampenformen eine Besserung erzielt worden ist.

Damit die Spiritusglühlichtbeleuchtung ihre Vorzüge voll zur Geltung bringen kann, ist es unbedingt erforderlich, guten Brennspiritus, der namentlich keine verharzenden Bestandteile enthält, zu verwenden. Auch bedürfen die Lampen sorgfältiger Wartung und Unterhaltung. Die Kosten des Brennstoffs, bezogen auf die Einheit der Lichtstärke, sind ungefähr ebenso hoch, wie bei gewöhnlichen Petroleumlampen; sie übersteigen dagegen erheblich jene des Petroleumglühlichts. Dies ist hauptsächlich dem Umstand zuzuschreiben, daß die Lampen für Petroleumglühlicht mit erheblich größerer Lichtstärke als die Spiritusglühlichtlampen hergestellt werden. Neuerdings werden indes auch Lampen für Spiritusglühlicht mit Starklichtbrennern angeboten, die angeblich den Pretroleumglühlichtlampen an Lichtstärke nicht nachstehen und bei denen die auf die Lichteinheit bezogenen Kosten des Brennstoffs kaum noch höher ausfallen sollen als bei Petroleumglühlicht. Die Erfahrungen hierüber sind allerdings noch nicht abgeschlossen.

Die bisherigen Lampen für Spiritusglühlicht sind, wie sich nicht verkennen läßt, für die Anforderungen im Bahnbetrieb vielfach nicht genügend solid gebaut, was von ungünstigem Einfluß auf ihre Lebensdauer ist und die Unterhaltungskosten erhöht. Um hierin Wandel zu schaffen, ist darauf zu halten, daß nur Lampen von tadelloser Ausführung angeliefert werden. Ferner sind die Lieferer über alle Anstände, die sich bei den Lampen ergeben, auf dem laufenden zu halten, damit sie in der Lage sind, diese den Anforderungen entsprechend zu vervollkommnen.

Im übrigen veranlaßt der Herr Minister die Eisenbahndirektionen nochmals, der Beleuchtung mit Spiritusglühlicht in Anbetracht ihrer hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung auch weiter die größte Aufmerksamkeit zu widmen und sie nach Möglichkeit zu fördern. Namentlich sind auch die Versuche mit Lampen zur Beleuchtung geschlossener Räume sowie mit solchen für Starklicht fortzusetzen.

Über die weitere Entwicklung der Spiritusglühlichtbeleuchtung ist bis auf weiteres alljährlich im Dezember eingehend zu berichten.

— **Zur Verstaatlichung der Ostpreußischen Südbahn.** Der „Reichs-Anz.“ meldet: „Es wird beabsichtigt, dem Landtag in den nächsten Tagen eine Verstaatlichungsvorlage zu machen, in der die Staatsregierung ermächtigt werden soll, neben fünf anderen Privatbahnen, bezüglich deren Kaufverträge abgeschlossen sind, auch die Ostpreußische Südbahn entweder auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 (d. i. die Zwangsverstaatlichung) oder auf Grund eines mit der Gesellschaft noch abzuschließenden Vertrages zu erwerben. Im

ersteren Falle soll ein Betrag von höchstens 27 000 000 ℳ, im letzteren Falle ein Betrag von höchstens 27 675 000 ℳ verwendet werden. Dadurch würde die Möglichkeit gegeben werden, einem Vorschlage der zuständigen Organe der Gesellschaft zuzustimmen, daß je vier Stammaktien zu je 600 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwerte von 2400 ℳ und je vier Stammprioritätsaktien zu je 600 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwerte von 2700 ℳ sowie eine bare Zuzahlung von 57 ℳ für jede Prioritätsaktie gewährt werden. Für den Fall, daß die Generalversammlung der Aktionäre diesem Vorschlage beitritt, erklärt sich die Staatsregierung bereit, auf dieser Grundlage einen Vertrag über den Übergang des Unternehmens auf den Staat mit der Gesellschaft abzuschließen, sofern ihr die gesetzliche Ermächtigung erteilt wird."

Hierzu bemerken die „Berl. N. N.": „Das erste Angebot der Regierung wollte für je 2400 ℳ Stammaktien 2000 ℳ 3 prozentige Konsols und 56 ℳ in bar, für je 2400 ℳ Prioritätsaktien 3100 ℳ Konsols und 52 ℳ in bar gewähren. Dieses neue Gebot entspricht genau den von der Deutschen Bank, der Berliner Handelsgesellschaft und drei Königsberger Firmen in einem Aufruf an die Besitzer der Stammaktien und Stamm-Prioritätsaktien der Bahn gestellten Forderungen, wobei bemerkt wird, die Regierung werde eine Mehrforderung ablehnen und überlasse die Einigung der Stamm- und Prioritätsaktionäre diesen untereinander. Es fragt sich nun, ob die Regierung wirklich die Verteilung des Preises den beiden Aktiengattungen überlassen oder den vorstehenden Verteilungsvorschlag zu ihrem festen Antrage machen will. Tatsächlich sind bereits Bestrebungen im Gange, die Prioritätsaktionäre zu einer Protestbewegung gegen die Verschlechterung der ihnen ursprünglich angebotenen Abfindung zusammenzuschließen, während die Stammaktionäre voraussichtlich mit dem für sie verbesserten Angebot einverstanden sein werden, wenngleich ihre Ansprüche noch höher lauteten. Käme es, was sehr zu bedauern wäre, zu keiner Einigung der beiden Aktionärgattungen bezw. zu einer Ablehnung des verbesserten Angebots, so würde, wie aus vorstehendem ersichtlich, die Zwangsverstaatlichung vor sich gehen, bei der die Stammaktionäre zweifellos schlechter abschneiden würden, da auch die Direktion der Bahn der Ansicht ist, daß der von den Aktionären beanspruchte Erneuerungsfonds nichts anderes als eine besondere Abteilung des Reservefonds sei. Diese seither bei allen Bahnen in Preußen durchgeführte gleichmäßige Behandlung des Erneuerungsfonds mit dem Reservefonds ist allerdings 1862 im Abgeordnetenhause durch einen Antrag Reichenheim als unbillig bezeichnet und Abhilfe durch Revision des Gesetzes vom 3. November 1838 verlangt worden. Indes ist der Antrag damals wegen Auflösung des Hauses nicht zur Erledigung gekommen, und seither besteht sowohl das Gesetz vom 3. November 1838 als die gleiche Behandlung des Erneuerungsfonds mit dem Reservefonds ungeändert fort."

— **Brandenburgische Städtebahn.** Über den Fortgang des Baues dieser Bahn enthält der Verwaltungsbericht des westhavelländischen Kreises folgende Mitteilungen: Auf der Teilstrecke Treuenbrietzen - Belzig ist der Oberbau nahezu fertig, während auf der Teilstrecke Belzig-Brandenburg mit dem Verlegen des Oberbaues begonnen worden ist. Auf der Strecke Brandenburg-Rathenow ist der Oberbau bis zum Dorfe Gapel vorgeschritten; auf der Strecke Rathenow-Neustadt ist der Oberbau bis Rhinow fertig. Die Hochbauten auf sämtlichen Bahnhöfen und Haltestellen sind mit wenigen Ausnahmen in der Ausführung begriffen; einige sind schon im Rohbau vollendet. Die Bauzeit für das ganze Unternehmen läuft noch bis zum 30. März 1904. Der lebhafte Wunsch vieler Anlieger, die Bahn auf Teilstrecken schon im Laufe dieses Jahres in Betrieb gesetzt zu sehen, wird schwerlich erfüllt werden können. Die Generalunternehmerin des Baues, die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft, verhält sich diesen Wünschen gegenüber bis jetzt durchaus ablehnend. Auf Antrag des Kreisausschusses des Kreises Westhavelland soll diese Angelegenheit indes von neuem zum Gegenstand von Verhandlungen zwischen den beteiligten Stellen gemacht werden; insbesondere wird die Inbetriebsetzung der Strecke Rathenow-Neustadt a. D. zum 1. Oktoker d. J. gewünscht.

— **Verkehrsstellen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Nach der soeben erschienenen neuesten amtlichen Zusammenstellung ist der gegenwärtige Stand der Verkehrsstellen folgender: 31 Güterstationen, 39 Bahnstationen I. Klasse, 207 Bahnstationen II. Klasse, 177 Bahnstationen III. Klasse, 219 Bahnstationen IV. Klasse, 121 Bahnstationen V. Klasse, 128 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 183 Haltestellen an Nebenbahnen mit Agenten, 4 Güterdienststellen ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 2 Ladestellen mit Wagenladungs-, jedoch ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 59 Halteplätze für den Personenverkehr an Hauptbahnen, 191 Halteplätze für den Personenverkehr an Nebenbahnen, endlich 17 Halteplätze sowohl für den Personen- als auch für den Wagenladungsverkehr an Nebenbahnen, zusammen 1380 Verkehrsstellen, mehr gegenüber dem Vorjahre um 25 Stellen. Die gesamte Streckenlänge der bayerischen Staatseisenbahnen ist um 56 km gestiegen und beträgt gegenwärtig 5937 km; hiervon entfallen 4096 km auf Haupteisenbahnen und 1841 km auf Nebeneisenbahnen.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Februar d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5863 (5807) km befördert worden 1 870 056 (1 726 409) Personen und 1 335 272 (1 304 508) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 2 602 411 (2 382 926) ℳ, aus dem Güterverkehr 7 391 360 (7 176 367) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 171 788 (157 519) ℳ und aus dem Tiertransport 269 441 (232 758) ℳ, zusammen 10 435 000 ℳ gegen 9 949 570 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. beziffert sich auf 20 978 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 989 512 ℳ.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Februar d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1904,15 km (wie im Vorjahre) 2 351 656 (2 203 545) Personen und 601 021 (568 196) t Güter befördert. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 1 225 000 (1 103 202) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 310 000 (2 188 886) ℳ, aus sonstigen Quellen 387 000 (427 000) ℳ, im ganzen 3 922 000 (3 719 088) ℳ, somit um 202 912 ℳ mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Vom 1. April 1902 bis letzten Februar d. J. betrugen die Einnahmen 52 508 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 51 252 780 ℳ mehr 1 255 220 ℳ.

— **Zur sächsischen Eisenbahntarifreform** übernimmt die der sächsischen Regierung nahestehende Leipziger Zeitung folgende, wie sie hinzufügt, viel bemerkte Auslassung des Chemnitzer Tageblatts: „Es muß allerdings mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß die Voraussetzung der sächsischen Regierung, Preußen werde über kurz oder lang ihrem Vorgehen folgen, nicht zutrifft, und somit erscheint es auch uns rätlich, daß die Regierung die endgültige Entscheidung so lange aussetzen möge, bis über die Pläne der preußischen Regierung in der Hauptsache Klarheit erlangt ist. Denn es müßte ja natürlich sehr unerwünscht sein, wenn jetzt etwa Sachsen eine Reform einführen wollte, die nach einiger Zeit alsbald wieder gründlich geändert werden müßte, wenn Preußen eine andere annehmbare Reform vorschlägt, der sich dann Sachsen, selbstverständlich soweit es die Interessen des Landes zulassen, anschließen würde."

Inzwischen hat eine von zahlreichen Vereinen und Körperschaften beschickte Versammlung in Leipzig eine Resolution gegen die geplante Personentarifreform angenommen, welche die Unterschrift von 85 Vereinen und Körperschaften aus allen Teilen Sachsens trägt und folgenden Wortlaut hat: „Die unterzeichneten Vereine und Körperschaften bedauern aufs lebhafteste die Annahme der von der Königlich sächsischen Staatsregierung vorgeschlagenen Personentarifreform seitens des sächsischen Eisenbahnrats. Sie erblicken in dieser sogenannten Reform, besonders in der Abschaffung der Rückfahrkarten ohne Schaffung eines gleich billigen Ersatzes, weder eine Verbilligung noch eine Vereinfachung des Reiseverkehrs, wohl aber eine wesentliche Verteuerung und — durch das System der Zuschlagskarten — eine Erschwerung desselben, welche gerade jetzt in einer Zeit schwerer geschäftlicher Depression sowohl das reisende Publikum als auch Handel, Industrie und Gewerbe schwer schädigen würde. Sie bitten die Königlich sächsische Staatsregierung dringend, diese Reformvorschläge nicht in Kraft treten zu lassen. An den Landtag richten sie die Bitte, diese Reform bei Gelegenheit der Beratung des Finanzetats nochmals eingehend zu besprechen. Sie erhoffen eine Besserung der sächsischen Eisenbahnfinanzen allein zunächst durch den Beitritt Sachsens zur preußisch - hessischen Eisenbahngemeinschaft als Übergang zu der in der Reichsverfassung vorgesehenen allgemeinen Deutschen Reichs - Eisenbahnverwaltung."

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung wurde auf die Stelle des Vorstandes der Güterstelle Stuttgart mit der Dienststellung eines Betriebsinspektors Inspektor Raunecker, Vorstand des Reklamationsbureaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, befördert. Verliehen wurde dem Betriebskontrolleur Keitel bei der Generaldirektion, dem Bahnhofinspektor Springer in Mühlacker und dem Bahnhofinspektor Hindennach in Stuttgart der Titel und Rang eines Betriebsinspektors.

Österreich.

— **Staatsunterstützung für Lokalbahnen.** Neben den staatlichen Beiträgen, welche in dem jüngst dem Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetze betreffend die staatliche Subventionierung der Lokalbahnen Neubaus-Wobratein, Daudleb-Rokitnitz und Troppau-Grätz vorgesehen sind, ist in der letzten Zeit eine Anzahl solcher Unterstützungen von der Regierung zugesichert worden. Die Berechtigung hierzu stützt sich auf das Lokalbahngesetz vom 31. Dezember 1894, welches insbesondere dann einen derartigen Vorgang gestattet, wenn durch die betreffende Lokalbahn dem staatlichen Eisenbahnnetze ein Vorteil in Form von Verkehrszuwendungen erwächst. Die Lokalbahnen, denen in der letzten Zeit Beiträge zugesichert wurden, sind: 1. die bereits konzessionierte und im Bau begriffene Lokalbahn Lambach-Vorchdorf, der ein Staatsbeitrag von 268 000 Kr. zuerkannt worden ist, ferner die geplanten Lokalbahnen Bludenz-Schruns in Vorarlberg und Schönbichl-Reutte in Tirol, denen Beiträge von 60 000 Kr. und 100 000 Kr. von dem Staate für den Fall zugesichert wurden, daß die Aufbringung des erforderlichen Baukapitals nachgewiesen wird.

— **Mendelbahn.** Das Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Überetscherbahn als Konzessionsinhaberin der Mendelbahn vorgelegten, mit der Einverständniserklärung der Südbahngesellschaft als der betriebführenden Verwaltung versehenen Pläne für die Hochbauten der Kleinbahn von Kaltern auf den Mendelpaß vom sachlichen Standpunkte als entsprechend befunden. Die Pläne wurden an die Statthalterei in Innsbruck zur Überprüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Lokalinteressen mit der Ermächtigung weiter geleitet, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dem Verwaltungsrate der Überetscherbahn die Baubewilligung im Namen des Eisenbahnministeriums zu erteilen.

— **Versicherungsanstalt des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins.** Der Hauptzweck dieser Anstalt liegt in der Krankenversicherung. Durch den Beitritt zur Krankengeldabteilung ist es jedem Mitglied ermöglicht, sich ein sicheres Recht auf eine Unterstützung in Krankheitsfällen — vorausgesetzt, daß die Krankheit länger als fünf Tage dauert — zu erwerben; dieses Krankengeld genießt jedes Mitglied bis zu sechs Monaten Krankheitsdauer in voller, durch weitere sechs Monate in halber Höhe. Auch Frauen und Kindern der Vereinsmitglieder — letzteren nach dem vollendeten 14. Lebensjahre — ist das Recht der Teilnahme an dieser Wohlfahrtseinrichtung gesichert. Von einer ärztlichen Untersuchung beim Beitritt zur Versicherungsanstalt wird Abstand genommen; es mußte demzufolge der Beginn der Anspruchsberechtigung der in die Versicherung Eintretenden entsprechend hinausgeschoben werden. Immerhin tritt für die männlichen Mitglieder der Anspruch bereits nach zweimonatlicher Mitgliedschaft ein, während die Frauen und Kinder diesen Anspruch erst nach neunmonatlicher Mitgliedschaft erwerben. Eine Ausnahme tritt ein, wenn die Erkrankung die Folge eines Unfalls ist, in welchem Falle das Krankengeld bereits vor dem bezeichneten Zeitpunkte gewährt wird.

Eine zweite Abteilung der Versicherungsanstalt soll den Mitgliedern die Versicherung eines Sterbegeldes vorläufig bis zur Höhe von 400 Kr. ermöglichen. Auch bei diesem Versicherungszweige entfällt jede ärztliche Untersuchung. Die Anwartschaft beginnt für jene Mitglieder, deren Beitritt vor Vollendung des 40. Lebensjahres erfolgt ist, bereits nach sechsmonatlicher, bei späterem Beitritte aber nach einjähriger Mitgliedschaft.

Die weiteren Versicherungszweige: Altersrenten, Witwen- und Waisenrenten sowie Kinder- und Heiratsausstattungen sollen — eine entsprechende Beteiligung vorausgesetzt — in kürzester Zeit in den Geschäftskreis der Versicherungsanstalt einbezogen werden.

— **Wohlfahrtseinrichtungen der österreichischen Staatsbahnen.** Von dem Werke „Die Wohlfahrtseinrichtungen der Arbeitgeber zu gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Österreich", das vom arbeitsstatistischen Amte im Handelsministerium herausgegeben wird, ist kürzlich das zweite Heft, darstellend „die bei den österreichischen Staatsbahnen bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen", erschienen. Dieses Heft behandelt die von der Staatseisenbahnverwaltung auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege geschaffenen Einrichtungen (Unterstützungswesen, Spareinrichtungen, Fürsorge für billige Beschaffung von Lebensmitteln, Wohnungsfürsorge, Erziehung, Unterricht, Lehrlingswesen usw.). Im Zusammenhange damit werden auch die Gehalts- und Lohnzahlungsverhältnisse, die Dienst- und Ruhezeit bezw. die Arbeitszeit des Personals, die Kranken- und Unfallversicherung usw. besprochen.

— **Automobil und Eisenbahn.** Über diesen Gegenstand hielt kürzlich Ingenieur A. Liebmann aus Berlin einen Vortrag im Verein für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens in Wien. Nach den Ausführungen des Vortragenden tritt das Automobil der Eisenbahn gegenüber teils als Konkurrent, teils als Helfer auf, indem in gewissen Fällen — wenn der Verkehr einer zu erschließenden Gegend sehr gering ist — statt einer neu zu erbauenden Bahn zweckmäßiger ein schienenloser Betrieb durch Selbstfahrer anzulegen sein würde, während in anderen Fällen aber auf Schienen laufende Selbstfahrwagen für Personenverkehr zur Verdichtung des Zugverkehres Anwendung finden können. Diese letztere Verwendungsweise sei namentlich in Österreich für Lokalbahnen in Aufnahme gekommen und von dem Eisenbahnministerium als wünschenswert bezeichnet worden, während man in der Anlage schienenloser Betriebe in Frankreich, England und im überseeischen Auslande, in neuerer Zeit aber auch in Deutschland Fortschritte gemacht hat. So habe der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten jüngst erklärt, daß er es für wünschenswert halte, in Zukunft die Einrichtung von Motorwagenverbindungen an Stelle neu zu erbauender Kleinbahnen ins Auge zu fassen. Der Vortragende führte sodann aus, daß — wie die Statistik der deutschen Kleinbahnen lehre — dann, wenn die zu erwartende Einnahme kleiner sei als 3000 ℳ für 1 km und Jahr, eine Überlandkleinbahn nicht mehr wirtschaftlich bestehen könne, ebenso wie eine elektrische Straßenbahn keinen Ertrag verspreche, wenn ihr Verkehrsgebiet nicht mindestens 40 000 Einwohner zähle. Durch Einrichtung schienenloser Betriebe sei man aber in die Lage versetzt, die Grenze, bis zu der eine Verkehrserschließung möglich ist, ganz erheblich hinauszurücken, weil deren Anlagekosten etwa nur $^1/_3$ bis $^1/_{10}$ derjenigen einer Kleinbahn einfachster Art ausmachen und weil sie eine bessere Erschließung der Gegend und ein besseres Anpassen an dünnen Verkehr ermöglichen. Man könne in groben Durchschnittsziffern die feststehenden jährlichen Ausgaben bei schienenlosem Betriebe etwa zu $^1/_5$ derjenigen einer Kleinbahn, die laufenden von der Größe des Verkehres abhängigen Ausgaben etwa doppelt so hoch annehmen, wie bei dieser. Daraus ergebe sich ohne weiteres, daß bei größerem Verkehre Kleinbahnen, bei kleinen Verkehrsmengen schienenlose Betriebe zweckmäßiger sein müßten. Der Vortragende führte sodann in Lichtbildern Motorfahrzeuge verschiedener Systeme und Fälle praktischer Verwendung vor und gelangte zu dem Schlusse, daß im allgemeinen Fahrzeuge mit Explosionsmotoren, wie Benzin, Spiritus, Petroleum, sich mehr für leichte Frachten in geschlossenen Stadtgebieten sowie für Personenverkehr eignen, während für stärkeren Personenverkehr und für Beförderung von Massengütern Dampfmotoren zweckmäßiger sein dürften, für Güterbeförderung namentlich dann, wenn man vom einfachen Automobilbetriebe zum Betriebe mit Zugmaschinen übergehe, bei deren Anwendung sich ein günstigeres Verhältnis zwischen Nutzlast und toter Last ergebe. Der Vortragende ist der Ansicht, daß besonders für Österreich mit seinen vielen, dünn bevölkerten Gebirgsgegenden, in denen Bahnen wegen der hohen Anlagekosten nicht gebaut werden könnten, der schienenlose Betrieb eine große Zukunft habe, zumal das Netz der österreichischen Eisenbahnen verhältnismäßig eine sehr geringe Ausdehnung besitze im Vergleiche mit der Ausdehnung der deutschen Eisenbahnen sowie im Vergleiche mit dem eigenen Straßennetze.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen** gestalteten sich im Februar d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1903 Kr.	gegen 1902 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	14 608 200	+ 683 904
Südbahn (ungarische Linien)	1 118 503	+ 11 335
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	130 365	+ 8 142
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	860 792	— 3 805
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	78 171	+ 3 450
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	76 500	+ 970
Hauptbahnen zusammen	16 872 531	+ 703 996
Lokalbahnen „	2 429 795	+ 99 991
insgesamt	19 302 326	+ 803 987

Seit Jahresbeginn betragen die Einnahmen der Hauptbahnen zusammen 36 891 704 Kr., jene der Lokalbahnen 5 066 516 Kr. (hier sind die Einnahmen der Stadt- und Straßenbahnen nicht inbegriffen), insgesamt 41 958 220 Kr. Gegenüber den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres zeigt sich bei den Hauptbahnen eine

Besserung um 1 582 415 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen um 1 508 887 Kr., bei der Südbahn ungar. Linien um 27 887 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn um 16 144 Kr., bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Linien um 24 005 Kr., bei der Mohács-Fünfkirchener um 3661 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser um 1831 Kr.); bei den Lokalbahnen eine solche um 203 752 Kr, zusammen also eine erfreuliche Vermehrung der Einnahmen um 1 786 167 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge der hier angeführten Eisenbahnen betrug Ende Februar d. J. 17 796 km gegen 17 650 km des Vorjahres, daher um 146 km mehr. Die Länge der Hauptbahnen vermehrte sich nämlich infolge Längenregelung bei den ungarischen Staatseisenbahnen von 9373,3 km auf 9376,3 km, d. i. um 3 km, jene der Lokalbahnen von 8277,1 km auf 8419,8 km, daher um 142,7 km.

— **Personalnachrichten.** Der Vorstand der Fachabteilung für Bahnerhaltung bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen, Oberinspektor Kovács, ist dieser Tage im 48. Lebensjahre gestorben. Kovács gehörte zu den hervorragendsten Eisenbahntechnikern Ungarns; länger als ein Jahrzehnt war er Mitglied, später Vorstandsvertreter der Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt. Erst vor einigen Wochen war er zum Vorstand der Fachsektion für Bahnerhaltung bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen ernannt worden, und gerade als er sein neues Amt antreten sollte, für welches er ebensoviel Neigung wie Fähigkeiten mitbrachte, ereilte ihn nach schwerer Krankheit der Tod. Der Beamtenkörper des Handelsministeriums, der Direktion der Staatsbahnen, Vertreter des ungarischen Ingenieurvereins, des Polytechnikums und zahlreiche Kollegen und Freunde gaben Kovács das letzte Geleit.

Übrige europäische Länder.

— **Belgischer Eisenbahnverkehr.** Wir hatten in Nr 22 S. 339 d. Ztg. mitgeteilt, daß auf den belgischen Bahnen in den 5 Wochen vom 28. Dezember 1902 bis 31. Januar d. J. 7575 Wagen mehr gebraucht seien als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Es liegt hier aber ein Irrtum vor, denn wie wir uns durch Einblick in die amtlichen Veröffentlichungen der belgischen Staatsbahnen überzeugen, sind in jenem Zeitraum nicht 7575, sondern sogar 27 576 Wagen mehr beladen, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Heizung der Züge auf den belgischen Eisenbahnen.** Mit Ende März werden die Züge der belgischen Bahnen bei Tage nicht mehr geheizt. Bis zum 30. April dauert bei den internationalen und den Nachtzügen die Heizung fort von 9 Uhr bezw. 11 Uhr Abends bis 4 Uhr Morgens. Laut „Ind. belge" wird zum letztenmal das System der Wärmflaschen angewendet; im nächsten Winter werde die Dampfheizung auf dem ganzen Eisenbahnnetz durchgeführt sein.

— **Der große Bautenplan in Frankreich** steht jetzt beim Senat. Vor einigen 20 Jahren hatte der Arbeitsminister Freycinet einen Riesenplan für Eisenbahnbauten aufgestellt, der zum großen Teil durchgeführt worden ist. Vor 2 Jahren trat Minister Baudin mit einem neuen, ähnlich umfassenden, vornehmlich Fluß-, Kanal- und Hafenbauten betreffenden Plan hervor, der gleichzeitig die Wasserverkehrswege in bessere Verbindung mit den Eisenbahnen bringen will. Baudin verlangte dafür etwa 600 000 000 Fr., die Kammer aber erhöhte bereitwilligst den Betrag noch auf 711 000 000 Fr. Allerdings sollen damit die Arbeiten und Ausgaben nicht schon von vornherein festgelegt, sondern es soll nur ein nach den Umständen allmählich auszuführender Plan aufgestellt sein. Auch im Senat scheint man recht opferwillig. Der Berichterstatter Monestier schlägt vor, sofort eine Ausgabe von 257 000 000 Fr. in Aussicht zu nehmen, in dem einzelne Arbeiten als besonders dringlich bezeichnet werden, so der Kanal von Arleux nach Noyon im Norddepartement, durch welchen die Kohle von Douai nach Paris geschafft werden kann.

— **Hohe Fahrgeschwindigkeiten auf französischen Bahnen.** Wie in Nr 22 d. Ztg. in der dem „Bulletin de la comm. intern. des chem. de fer" entnommenen Mitteilung über „Französische Lokomotiven auf englischen Bahnen" angegeben ist, soll auf der französischen Nordbahn der Calais-Méditerranée-Express die Eisenbahnstrecke Paris-Amiens (130,7 km) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 102,2 km und die Strecke Amiens-Calais (166,9 km) mit einer Geschwindigkeit von 96,5 km in der Stunde zurücklegen. Nach dem seit dem 3. Januar d. J. gültigen Fahrplan der französischen Nordbahn sind jedoch so hohe Fahrgeschwindigkeiten von dem Expreßzuge nicht zu leisten, da der Zug auf der Strecke Paris-Amiens von 11.30 bis 12.54 in 1 Stunde 24 Minuten und auf der Strecke Amiens-Calais von 12.58 bis 2.52 in 1 Stunde 54 Minuten zu befördern ist und danach für die erstere Strecke sich nur 93,4 km und für die letztere Strecke nur 87,8 km Durchschnittsgeschwindigkeit auf die Stunde ergeben. Rückwärts hat der Zug die Strecke Calais-Amiens von 1.5 bis 2.59 in 1 Stunde 54 Minuten und die Strecke Amiens-Paris von 3.4 bis 4.35 in 1 Stunde 31 Minuten, d. i. mit 87,8 und 86,2 km/Std. Geschwindigkeit, zu durchfahren. Mit annähernd gleich hoher Geschwindigkeit werden auch nur die zwischen Paris und Calais regelmäßig verkehrenden schnellsten Expreßzüge, die nur für Reisende nach und von England bestimmt sind und die die ganze Strecke zwischen Paris und Calais ohne Anhalten unterwegs zurücklegen, befördert, da sie bei einer Fahrzeit von 3 Stunden 20 Minuten in der einen und von 3 Stunden 30 Minuten in der anderen Richtung 89,4 und 85,1 km/Std. Geschwindigkeit erreichen. Weiter aber werden auf zwei anderen Linien der französischen Nordbahn zur Zeit recht bemerkenswerte Fahrgeschwindigkeiten geleistet: auf der Linie Paris-Arras (192 km) hat der train rapide, ab Paris 8.00 an Arras 9.57, ohne Anhalten unterwegs, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 98,5 km/Std. und der Nordexpreß auf der Strecke Paris-St. Quentin (154 km), ab Paris 1.50 an St. Quentin 3.29, eine Geschwindigkeit von 93,3 km/Std. — Fahrplanmäßige Geschwindigkeiten von 100 km und darüber in der Stunde sind in den französischen Fahrplänen zur Zeit nicht auffindbar. Der Südexpreß von Paris nach Madrid und Lissabon, der früher auf den französischen Bahnstrecken mit den höchsten Fahrgeschwindigkeiten befördert wurde (namentlich auf der 50 km langen Strecke Dax-Bayonne mit einer Geschwindigkeit von 100 km/Std.), legt gegenwärtig die einzelnen Teilstrecken von Paris nach Bordeaux mit folgenden größten Geschwindigkeiten zurück: die Strecke Paris-Les Aubrais (123 km, Fahrzeit 1 Stunde 27 Minuten) mit 84,8 km/Std., die Strecke Les Aubrais-St. Pierre des Corps (112 km, Fahrzeit 1 Stunde 12 Minuten) mit 93,3 km/Std., die Strecke St. Pierre des Corps-Poitiers (101 km, Fahrzeit 1 Stunde 8 Minuten) mit 89,1 km/Std., die Strecke Poitiers-Angoulême (113 km, Fahrzeit 1 Stunde 14 Minuten) mit 91,6 km/Stunden und die Strecke Angoulême-Bordeaux (139 km, Fahrzeit 1 Stunde 31 Minuten) mit 91,6 km/Std. Auf der ganzen Linie Paris-Bordeaux von 588 km Länge hat der Zug, ab Paris 12.23 an Bordeaux 7.12, bei einer Gesamtfahrzeit von 6 Stunden 49 Minuten eine Reisegeschwindigkeit von 86,3 km in der Stunde und, wenn der viermalige Aufenthalt unterwegs mit zusammen 17 Minuten abgerechnet wird, bei der verbleibenden wirklichen Fahrzeit von 6 Stunden 32 Minuten eine Durchschnitts-Fahrgeschwindigkeit von 90 km in der Stunde. W. A. Schulze.

— **Der Mangel an Umschlagsstellen in Frankreich,** der von uns wiederholt und zuletzt in Nr 6 S. 82 d. Ztg. auf Grund einer im „Génie civil" erschienenen Abhandlung des Professors Léon eingehend besprochen wurde, gibt neuerdings auch der Zeitschrift „Mutuelle-Transports" wieder Veranlassung zu heftigen Klagen über das Verfahren der großen Eisenbahngesellschaften, die den Güteraustausch zwischen den Bahnen und Wasserstraßen zum Schaden der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung des Landes bis auf einen geradezu erstaunlich geringen Betrag unterdrückt haben. Einem solchen Mißstande gegenüber, so sagt der Verfasser des betreffenden Aufsatzes, A. Déjean, sei der Staat so gut wie völlig machtlos, da in den Konzessionsbedingungen der betreffenden Gesellschaften die Möglichkeit, daß der Staat auch die Herstellung einer Wasserumschlagsstelle anordnen könne, nirgends vorgesehen sei. Gleichwohl meint er, daß der Minister vielleicht trotz des Widerstrebens der großen Bahnen zu einem erwünschten Ziele auf dem Wege würde gelangen können, daß er in geeigneten Fällen zur Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen einem Bahnhof und einem Flußhafen eine besondere Gesellschaft konzessioniere. Hierzu sei er nach § 61 der allgemeinen Konzessionsbedingungen (cahiers de charge) unzweifelhaft berechtigt, da ihm dort die Befugnis zur Genehmigung jeder neuen Wettbewerbs- und Anschlußlinie den bestehenden Bahnen gegenüber vorbehalten sei. Freilich würde eine solche Maßregel jedenfalls zu endlosen Reibereien und Zwistigkeiten zwischen den beteiligten Verwaltungen Anlaß geben, zumal da die bestehenden Gesellschaften nach dem geltenden Recht sich nicht würden weigern können, ihr Betriebsmaterial auf die neuen Linien übergehen zu lassen. Bevor aber die älteren Verwaltungen sich solche Unzuträglichkeiten auflüden, möchten sie lieber doch bedenken, ob es nicht besser sei, ihre bisherige Kampfstellung der Binnenschiffahrt gegenüber aufzugeben und sie nicht mehr nach Art eines verhaßten Wettbewerbers zu behandeln, dem man seine Kundschaft mit allen Mitteln abspenstig zu machen sucht.

— **Schweizerisches Transportgesetz.** Der schweizerische Nationalrat hat die durch das Zusatzabkommen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nötig gewordenen Änderungen des schweizerischen Transportgesetzes einstimmig angenommen, dagegen abgelehnt, auf das Verlangen einer weitere Revision des Transportgesetzes einzugehen.

— **Organisation der schweizerischen Bundesbahnen.** Der schweizerische Bundesrat hat für die mit dem 1. April beginnende dreijährige Amtsperiode als Präsidenten der Generaldirektion Herrn P. Weißenbach, als Vizepräsidenten Herrn F. Flury bestätigt; ferner bei der Kreisdirektion II (Basel) als Präsidenten Herrn K. Forter, als Vizepräsidenten Herrn E. Frey; bei der Kreisdirektion III (Zürich) als Präsidenten Herrn Birchmeier, als Vizepräsidenten Herrn Mezger.

— **Bahnbauten in der Schweiz.** Im Jahre 1902 sind 12 Bahnstrecken, meist nur lokaler Bedeutung und insgesamt nur von 94 km Länge, dem Betrieb übergeben worden. Der Ausbau zweiter Gleise ist nicht sonderlich vorgeschritten. Der Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements des Bundesrats bemerkt, daß namentlich auf dem Gebiete der Bundesbahnen eine Anzahl von geplanten Vorlagen für Neu- uud Umbauten eine gewisse Verzögerung erfahren haben. Diese Tatsache müsse wohl als eine unvermeidliche Folge der mit der Verstaatlichung verbundenen Übergangsperiode und der in diese fallenden Auflösung der alten Direktionen und der Neuorganisation der ganzen Zentralverwaltung hingenommen werden. Sie werde aber nur eine vorübergehende sein, indem nicht daran zu zweifeln sein dürfte, daß die Rückstände von seiten der Bundesbahnverwaltung in rascher Folge behoben werden, sobald einmal die organisatorischen Arbeiten beendigt sind.

— **Organisation der schweizerischen Eisenbahner.** Der schweizerische „Zugs-Personal-Verband“ hat durch eine Urabstimmung das neue Zentralstatut sowie das neue Rechtsschutzreglement fast einstimmig gutgeheißen und damit, wie die Berichte sagen, den Verband in seinen Grundsätzen auf den Boden der modernen Arbeiterbewegung gestellt. Zugleich strebt der Verband an, eine Änderung des Reglements über die zeitweiligen Prüfungen des Betriebspersonals in dem Sinne herbeizuführen, daß Angestellte von 15 und mehr Dienstjahren von dieser Prüfung enthoben werden.

Fremde Weltteile.

— **Der Beginn des Baues der Bagdadbahn.** Die Frankfurter Zeitung hatte eine Mitteilung der „Times“ wiedergegeben, daß der zwischen der türkischen Regierung und der Anatolischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossene Vertrag über den Bau der Strecke Konia-Eregli zwei Geheimklauseln enthalte. Mit Bezug hierauf sendet der Vorsitzende des Verwaltungsrats der Anatolischen Eisenbahn, Direktor Gwinner, der Frankf. Ztg. folgende Zuschrift:

„Es handelt sich durchaus nicht um Geheimklauseln, sondern lediglich um zwei Briefe, welche die Anatolische Eisenbahngesellschaft auf Wunsch der türkischen Regierung an diese gerichtet hat. In dem einen wird gar nichts neues gesagt, sondern nur wiederholt einem alten Verlangen der Regierung entsprochen, welches dahin geht, daß die Anatolische Bahngesellschaft bezw. die zu gründende Bagdad - Bahngesellschaft, für welche jene die Verhandlungen bisher geführt hat, keine konzentrierte Kolonisierung von Europäern längs der Bahn betreibe. Dieses Verlangen ist durch das Verhalten übereifriger Kolonisationsschwärmer provoziert worden, die namentlich in alldeutschen Kreisen zu finden sind und die durch die fortgesetzten Vorträge und Broschüren das Mißtrauen der türkischen Regierung erweckt haben. Was den zweiten Brief anlangt, so sind für den Dienst der zwecks Beschaffung der Baumittel auszugebenden Staatsanleihe Zehnten des Villajets Konia und der Sandjaks Aleppo und Urfa in Höhe von 36 000 bezw. 70 000 £ = zusammen 106 000 £ verpfändet. In dem Schreiben der Anatolischen Bahn ist nun lediglich gesagt, daß die Gesellschaft aus der Hergabe dieser Zehnten keinerlei Ansprüche an die türkische Regierung herleiten wird, die sich auf die Garantien für einen Weiterbau der Bahn beziehen. Vielmehr ist der Regierung volle Freiheit der Entschließung über die Art der Pfänder im Falle des Weiterbaues gelassen.“

— **Die Fortführung der sogen. Usambarabahn** (Deutsch-Ostafrika) Tanga - Muhesa - Korogwe bis Mombo, für welche die deutsche Reichsregierung als erste Rate 1 000 000 *M.* in den Kolonialetat eingestellt hat, kam in der Budgetkommission des Reichstags am 17. d. M. zur Beratung. Die Bahn hat bekanntlich bisher einen Fehlbetrag geliefert, für das Rechnungsjahr 1903 werden die Einnahmen auf 156 780 *M.* veranschlagt. Die Ausgaben belaufen sich zusammen auf 346 682 *M.*, so daß sich ein Fehlbetrag von 189 982 *M.* herausstellen würde. Berichterstatter Prinz Arenberg teilte mit, daß in der letzten Zeit die Tarife der Bahn ermäßigt worden seien. Gouverneur Graf Götzen führte zur Begründung der Forderung an, es handle sich bei der Bahn Korogwe - Mombo um die Vollendung eines bereits begonnenen Baues. Durch die bisher gebaute Linie werde nur etwa ein Viertel des fraglichen Gebietes erschlossen, und es sei nicht zu verstehen, weshalb der Bau in Korogwe aufhöre. Werde er bis Mombo verlängert, so würden damit drei Viertel des schönen und gesunden Gebirgslandes Usambara erschlossen sein. Schon jetzt habe die Bahn, obwohl sie nur ein Torso sei, außerordentlich günstig auf die wirtschaftliche Entwicklung von Tanga und dessen Hinterland eingewirkt. Die Schwierigkeit mit dem Kaffeebau würde wahrscheinlich überwunden werden. Schon jetzt habe der Kaffeebau sich fortgesetzt gehoben. Es beständen 12 Kaffeeplantagen mit 6 000 000 Bäumen. Der Kaffee finde guten Absatz. Die Kopraausfuhr habe sich gehoben. Die Besorgnis, daß mit zu hohen Tarifen gearbeitet werde, sei vollkommen unbegründet. Die Frachtsätze seien jetzt wesentlich herabgesetzt. Überall an der Bahnlinie entwickle sich ein wirtschaftliches Leben. Durch die Verbindung mit Mombo werde sich auch eine Vereinfachung der Verwaltung erzielen lassen und somit Ersparnisse. Die bis Mombo verlängerte Bahn werde in kurzer Zeit die Betriebskosten decken. Der Abg. Dr Hasse (nl.) empfahl die Bewilligung, rügte indes einige Mißverständnisse beim Betriebe der Bahn; sie werde zu sehr nach europäischen Begriffen geleitet. Das bestritt der Gouverneur Graf Götzen. Der Betrieb auf der Bahn sei außerordentlich einfach, von zu großem Luxus oder zu großer Umständlichkeit könne keine Rede sein. Die steinernen Stationsbauten seien für die Gesundheit der Europäer notwendig und solide Bauten dort immer die billigsten. Das Beste sei schon, eine Reichstagskommission nach Ostafrika zu schicken; er werde sich freuen, dieser die Bahn zu zeigen.

Der Abg. Richter (fr. Vp.) nannte es angesichts des Defizits gewagt, Millionen in einen Bahnbau für Ostafrika zu stecken. Es handele sich nur um einen Kolonialsport. Demgegenüber führte der Kolonialdirektor Dr Stuebel aus: Nach neuerer Berechnung mit den gegenwärtigen Eisenpreisen werde die Fortsetzung nach Mombo mit etwa 3 000 000 *M.* zu bauen sein. Die Kolonialverwaltung habe die feste Überzeugung, mit der Vertretung dieses Baues ihre Pflicht dem Schutzgebiete gegenüber zu erfüllen. In unserer Zeit des regen Wettbewerbes in den Nachbarkolonien müsse unsere Kolonie unbedingt zurückbleiben, wenn nicht besser für sie in dieser Hinsicht gesorgt werde. Die Kolonialbahnen, auch die aussichtsvollen, bedürfen für den Anfang der Unterstützung des Mutterlandes, bis sie rentabel würden. Wenn im ersten Jahre des Bestehens der Bahn schon 1500 Zentner Mais befördert wurden, so werde sich diese Zahl in Zukunft sicher verzehn- und verhundertfachen. Die Wanjamwesi seien nicht als Bahnarbeiter, sondern zur Hebung der Produktion des Landes angesiedelt, und wenn jetzt schon 3000 angesiedelt seien, so werde sicher die zehnfache Zahl nachkommen.

Legationsrat Dr Seitz gab eine Übersicht über die Kosten des bisherigen Baues. Die Überschreitungen seien durch Überschwemmungen und steigende Eisenpreise verursacht. Die Gesamtausgaben betrügen 6 489 506 *M.*, wovon die Betriebseinnahmen mit 276 303 *M.* abzurechnen seien. Nachdem von verschiedenen Seiten die Notwendigkeit des Weiterbaus der Bahn betont und vom Prinzen Arenberg beantragt war, als erste Rate wenigstens 600 000 *M.* zu bewilligen, legte Kolonialdirektor Dr Stübel nochmals die Notwendigkeit des Weiterbaus dar und bat, wenigstens 750 000 *M.* zu bewilligen. Demgemäß wurde von der Kommission beschlossen. Der Reichstag selbst hat in der zweiten Lesung, die am 21. d. M. stattfand und über die wir eingehenderen Bericht vorbehalten, den Beschluß der Kommission zu seinem eigenen gemacht. Die Fortführung der Usambarabahn, die vor zwei Jahren abgelehnt wurde, ist also nun gesichert.

Wie günstig die Bahn übrigens auf die Entwicklung von Korogwe, dem jetzigen Endpunkt der Bahn, gewirkt hat, darüber spricht sich ein Bericht der „Deutsch-ostafrik. Ztg.“ folgendermaßen aus: „Der Handel an diesem Ort, seitdem er Bahnstation ist, hat sich bedeutend gehoben. Es werden von dort monatlich, und zwar zum größten Teil nach Tanga, ausgeführt: für etwa 2000 Rupien Kautschuk, für 1500 Rupien Samlifett und für 3000 Rupien Häute sowie in letzter Zeit auch ein beträchtlicher Posten Wachs. Mit dem Handel in Korogwe nimmt auch der bauliche Umfang des Ortes erheblich zu. Alt-Korogwe, welches auf den Ruvuinseln gelegen ist, zählt etwa 100 Hütten, und Neu-Korogwe, welches vor 6 Jahren noch aus zwei elenden Inderbuden bestand, zählt heute 13 mit Wellblech gedeckte Gebäude, in denen die indischen Kaufleute ihre Waren feilbieten, sowie 150 große Küstenegerhäuser, welche zum größten Teil an geraden Straßen erbaut sind. In unmittelbarer Nähe von Korogwe sind vier Dörfer, Wanjamwesi-Ansiedlungen, entstanden, deren Bewohner den Markt Korogwes mit Feldfrüchten, hauptsächlich Süßkartoffeln, versorgen. An Europäergebäuden weist Korogwe in erster Linie die Gebäude der Usambara-Eisenbahnverwaltung sowie die der englischen Mission auf. Es

wird eine neue Schule sowie eine massive Kirche errichtet werden. Ein Hotel sowie die Gebäude einer Speditionsfirma vervollständigen die Niederlassung der Europäer. Am bedeutsamsten sind jedenfalls die an der Bahn entstehenden, umfangreichen Wanjamwesi-Ansiedlungen, die den Beweis dafür liefern, daß durch den Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika umfangreiche neue Kulturen ins Leben gerufen werden können, wo sie früher niemand erwartet hat."

Allgemeines.

— **Reisegeschwindigkeiten.** Die Nachricht, daß die Orleansbahngesellschaft auf der Linie Paris-Bordeaux neue Lokomotiven von 75 t Gewicht (ohne Tender) in Dienst stellen will, die mit einer Schnelligkeit von 95 bis 125 km in der Stunde fahren sollen, veranlaßt den „Gaulois", einige Daten zusammenzustellen, die die wunderbare Beschleunigung des Verkehrs im letzten Jahrhundert veranschaulichen. Unter Ludwig XV. ging die Post von Angers nach Paris Sonntags um 3 Uhr Morgens von dem ersteren Orte ab und erreichte Paris am Freitag Abend. Unter Ludwig XVI. reiste man schon ein wenig schneller; man fuhr am Montag Morgen von Angers ab und kam Mittwoch Abend in Paris an; das waren ungefähr 60 Stunden. Heute durchfährt man die 306 km in $4\frac{1}{2}$ Stunden. Nach dem Kaiserlichen Almanach betrug die Dauer der Reisen im Jahre 1813: von Paris nach Amsterdam 5 Tage; von Paris nach Brüssel 3 Tage; von Paris nach Basel 6 Tage; von Paris nach Bordeaux 5 Tage; von Paris nach Genf 6 Tage; von Paris nach Toulouse 8 Tage. Von Paris nach Marseille kostete die Reise in der Postkutsche 137 Livres, und dazu kamen die Ausgaben für die Verpflegung; dieselbe Reise dauert heute nur 12 Stunden und kostet I. Klasse 100 Fr., III. Klasse 42,55 Fr. Entsprechend sind die Fortschritte in Seereisen. Im Jahre 1820 brauchte man 38 Tage von Plymouth nach Newyork, heute 5 Tage und einige Stunden; nach Australien reiste man $7\frac{1}{2}$ Monate, heute etwa 34 Tage. Welche Beschleunigung die Elektrizität bringen wird, ist noch gar nicht abzusehen. Eine belgische Gesellschaft will eine unterirdische Linie von Brüssel nach Antwerpen einrichten, auf der elektrische Züge die 44 km in höchstens 25 Minuten durcheilen sollen, und sie plant auch eine Linie Paris-Brüssel, 311 km, auf der ein elektrischer Zug ohne Aufenthalt zwei Stunden brauchen würde. (Berl. B.-Ztg.)

— **Bahnhofswartesäle als Lesehallen.** Der Bahnhofswirt zu Halle a. S., G. Riffelmann, hat Zeitungsberichten zufolge in dem Bahnhofswartesaal I. und II. Klasse in Halle eine große Lesegelegenheit für Reisende zur unentgeltlichen Benutzung eingerichtet. In keinem Staate ist diese Einrichtung bisher getroffen worden, und Deutschland, besonders Halle, hat den Anfang mit dieser Bequemlichkeit gemacht. In der einen Ecke des großen Wartesaals ist mit weithin sichtbaren Buchstaben der Hinweis „Zeitungen" angebracht. Hierunter, an der Holztäfelung, befindet sich eine Auswahl von allein etwa 50 bis 60 täglich erscheinenden Zeitungen aus allen möglichen Ländern, und fast alle modernen Sprachen sind vertreten. Hierzu kommt eine ganze Reihe von Unterhaltungsliteratur, Fachblättern usw. Erscheinungsort und Name der einzelnen Tagesblätter sind auf Porzellanschildern oberhalb der Zeitungshalter angegeben. Hoffentlich findet eine solch ausgedehnte Leseecke, deren Einrichtung allerdings manche Opfer erfordert, bald auf allen größeren Bahnhöfen Nachahmung. In den meisten Bahnhofswirtschaften ist der aufliegende Lesestoff recht ungenügend und beschränkt sich in der Regel auf einige Zeitungen rein örtlicher Bedeutung.

Rechtsprechung.

— **Über den Rückgriff der Eisenbahnverwaltungen unter sich bei entstandenen Transportschäden** hat das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport zu Bern neuerdings zwei bemerkenswerte schiedsrichterliche Entscheidungen gefällt, über die wir der Februarnummer der Zeitschrift des genannten Amtes folgendes entnehmen. Im ersten Falle war eine Wagenladung Dachschiefer von St. Avre la Chambre (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) nach Station Worms-Hafen (preußisch-hessische Staatsbahn) befördert worden, hier aber mit einer solchen Beschädigung eingetroffen, daß von 15 000 Platten 6700 zerbrochen waren. Der Schaden, der nach dem an Ort und Stelle aufgenommenen Befund nur die Folge eines starken Rangierstoßes sein konnte, war dem Empfänger mit rd 400 ℳ vergütet worden. Die eingeleitete Untersuchung hatte ergeben, daß die Ladung die deutsch-französische Übergangsstation Altmünsterol in unversehrtem Zustande verlassen hatte, und die preußisch-hessische Verwaltung verlangte daher Verteilung des Schadens lediglich auf die Strecke Altmünsterol-Worms-Hafen, da ein strenger Nachweis, daß der Schaden auf ihrer Strecke eingetreten sei, nicht vorliege. Die Reichsbahnen und die pfälzischen Bahnen lehnten jedoch jede Beteiligung ab, und der Spruch des Zentralamts hat ihnen Recht gegeben. Für die Entscheidung war der Umstand maßgebend, daß bei der Zollabfertigung auf dem Hauptbahnhofe zu Worms der mit der Vornahme dieser Handlung betraute Revisionskontrolleur nur eine ganz geringe Verschiebung der Ladung und den Bruch einiger weniger Platten wahrgenommen hatte. Unter diesen Umständen war mit Sicherheit anzunehmen, daß der heftige Anprall, der einen großen Teil der Sendung zertrümmert hatte, entweder in Worms-Hauptstation oder in Worms-Hafen, also auf preußisch-hessischer Strecke stattgefunden hatte.

Im zweiten Falle handelte es sich um ein Faß Champignons, das von Romorantin (Orléansbahn) nach Pfeddersheim in Hessen abgesandt und hier mit großer Beschädigung eingegangen war. Der Deckel des Fasses war zerbrochen, das Salzwasser, welches der Aufgeber zur Erhaltung der Pilze eingefüllt hatte, war vollständig ausgelaufen, und die Abnahme wurde vom Empfänger verweigert, weil die Ware, die bereits schimmlig schmeckte, fast wertlos geworden sei. Ihr Verkauf ergab einen Erlös von 35 ℳ, während dem Empfänger auf den von ihm erhobenen Anspruch der volle Wert der Sendung mit 472 ℳ vergütet werden mußte. Die eingeleitete Untersuchung hatte ergeben, daß das betr. Faß die französischen Bahnen und die Reichsbahnen ohne Beschädigung durchfahren hatte, dann aber bei Umladung auf der pfälzischen Station Marnheim mit zertrümmertem Deckel vorgefunden war. Am Empfangsorte Pfeddersheim hatte man zwar dem Frachtbriefadressaten gleich nach Eingang vom Eintreffen Kenntnis gegeben, jedoch war, nachdem dieser 2 Tage später zur Besichtigung erschienen und die Abnahme von ihm verweigert war, bis zu der am 7. Tage nach dem Eingang des Fasses erfolgten Versteigerung nichts geschehen, um die Vermehrung des Schadens zu verhindern. Das Zentralamt hat angesichts dieser Sachlage seinen Schiedsspruch auf Grund des Art. 47 des Internationalen Übereinkommens dahin abgegeben, daß zwar die überwiegende Schuld an dem entstandenen Schaden den pfälzischen Bahnen beizumessen sei, auf deren Strecke der Deckel des Fasses offenbar durch ungehörige Behandlung zertrümmert worden ist, daß aber auch von den preußisch-hessischen Beamten auf der Empfangsstation nicht mit der nötigen Sorgfalt verfahren wurde, um die Vermehrung des Schadens zu verhindern. „Man hatte in der Person des Adressaten einen Sachverständigen in nächster Nähe. Wäre in dem vorliegenden Regreßstreit die Entschuldigung, man habe eben nicht gewußt, was mit dem beschädigten Gut anzufangen sei, vorgebracht worden, so müßte sie also zurückgewiesen werden. Ebensowenig könnte preußisch-hessischerseits darauf abgestellt werden, daß, nachdem einmal die Sendung in beschädigtem Zustande angelangt war, eine Pflicht, der Vergrößerung des Schadens vorzubeugen, nicht bestanden habe; denn die Mitglieder der einzelnen Transportgemeinschaft besitzen gegeneinander, obgleich diese keine freiwillige ist, ähnlich den Mitgliedern einer Societas oder den Angehörigen einer Communio gewisse Pflichten, zu denen jedenfalls diejenige gehört, eine Schadensursache, die im Bereich der Vorbahn zu wirken begonnen, nach dem Übergang des Gutes auf die eigene Strecke tunlichst einzudämmen und ihre Wirksamkeit zu hemmen." Unter diesen Umständen seien von dem entstandenen Schaden drei Viertel von den pfälzischen Bahnen und ein Viertel von der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu tragen.

Bücherschau.

— **Die Abwärme-Kraftmaschine** (System Behrend-Zimmermann). Verfahren, mechanische Arbeit durch Abwärme zu erzeugen, sowie eine wesentliche Erhöhung des thermischen Wirkungsgrades der Dampfmaschine. Vier Vorträge von Gottlieb Behrend, Ingenieur in Hamburg. Halle a/S. Verlag von Wilhelm Knapp. 1902. Preis 1 ℳ.

Das Büchlein faßt vier Vorträge zusammen, die Behrend über den Gegenstand am 17. Mai 1892, am 21. November 1899 in dem Hamburger Bezirksverein deutscher Ingenieure, am 16. März 1900 im schleswig-holsteinischen Bezirksverein deutscher Ingenieure und am 18. März 1902 wiederum im Hamburger Verein gehalten hat. Es ergibt sich daraus, daß sich Behrend mit seinem Freunde Zimmermann bereits seit 1890 oder noch früher mit der Frage befaßt hat, mittels Kaltdämpfen die im Wasser und in der Luft vorhandene Wärme zur Arbeitsleistung zu verwenden. In dem ersten Vortrage hat Behrend bereits die aus solcher Verwendung im Dampfmaschinenbau zu erwartenden bedeutenden Erfolge rechnerisch bestimmt. Bei den Bemühungen jedoch, ihre Gedanken in die Wirklichkeit zu übersetzen, stießen die Patentinhaber auf außerordentlich viele Schwierigkeiten, bis — wie den Lesern aus früheren Mitteilungen in dieser Zeitung bekannt — Professor Josse von der technischen Hochschule in Charlottenburg die Wichtigkeit der

Erfindung erkannte und mit einer von ihm für die Verhältnisse entworfenen Maschine eingehende Versuche anstellte, deren Ergebnisse fast genau den Behrendschen Rechnungen entsprachen. Durch den letzten Vortrag Behrends insbesondere geht ein Zug berechtigten Stolzes, daß die „Ergebnisse sich nunmehr so gestellt haben, trotzdem die Sache von Theoretikern angegriffen und einfach als Unsinn erklärt worden ist“. Erst Professor Josse hat dieser kleingeistigen Widersacherschaft — wie sie sich übrigens ja allen Fortschritten entgegenzusetzen pflegt — die Spitze abgebrochen. Als im Jahre 1899 durch die Josseschen Versuche der volle Erfolg des Verfahrens erwiesen war, kam es zur Bildung der Abwärme-Kraftmaschinen-Gesellschaft, die bereits eine Anzahl Maschinen in Betrieb gesetzt hat. In einem Zeitpunkt, wo sich eine Erfindung zur Wirklichkeit durchgerungen hat, ziemt es sich wohl, auf den Gang der Entwicklung zurückzublicken, und aus diesem Anlaß sind die Behrendschen Vorträge jetzt zusammengefaßt worden.

— **Die Eisenbahnen in den Tropen.** Spurweiten, Bau und Betrieb. Von Dr R. A. Hehl, Oberingenieur in Rio de Janeiro. Berlin. 1902. Franz Siemenroth. Preis 7 *M.*

Der Verfasser, welcher auf eine langjährige Tätigkeit im Bau brasilianischer Eisenbahnen zurückblickt, findet in den tropischen und subtropischen Lagen dieses Landes viele und große Ähnlichkeiten mit den gleichgelegenen Ländern des afrikanischen Festlandes. Unter diesen Umständen glaubt er mit vollem Rechte, daß die von ihm gemachten Erfahrungen auch beim Bau der Bahnen in den deutschen Kolonien Afrikas mit Nutzen werden verwandt werden können. Nach einer Einleitung, in der zunächst die Arbeiterverhältnisse in den Tropen und die wirtschaftlichen Vorteile der Schmalspur vor der Vollbahn besprochen werden und der ersteren für die in Frage stehenden Örtlichkeiten der unbedingte Vorzug gegeben wird, geht er im ersten Teile seines Werkes zur Erörterung der Herstellungkosten über und bespricht nacheinander die Kosten des Oberbaus, des Betriebsmaterials, des Bahnkörpers, der Hochbauten, der Telegraphenanlage, der Räumung des Baulandes usw. Besonderes Interesse bietet der zweite Teil, in welchem die allgemeinen technischen Vorarbeiten im Felde und deren Kosten auseinandergesetzt werden. Wir erlangen hier einen Einblick in die eigenartigen Schwierigkeiten, mit denen der Ingenieur in jenen pfadlosen Wildnissen zu kämpfen hat. Die Mindeststärke der für derartige Zwecke zu bildenden Truppe berechnet er auf 22 Mann, und die monatlichen Besoldungs- und Verpflegungskosten veranschlagt er auf rund 8700 *M.*, wogegen er nach seinen Erfahrungen je nach der Eigenart des betreffenden Geländes eine monatliche Leistung bis zu 35 km oder ein monatliches Mittel von 16,7 km für erreichbar hält. Danach würden sich also die Kosten derartiger Arbeiten auf 522 *M.* für das Kilometer stellen. Der dritte Teil des Werks befaßt sich sodann mit der Berechnung der Betriebskosten schmalspuriger Bahnen von verschiedener Spurweite. — Jedenfalls verdient das Buch bei der Bedeutung, welche die Frage einer Bahnanlage in den afrikanischen Kolonien des Deutschen Reichs gegenwärtig gewonnen hat, in allen beteiligten Kreisen die ernsteste Beachtung. Wir behalten uns vor, auf einzelne Teile des Werks noch eingehender zurückzukommen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. April d. J. werden die Personenhaltepunkte Asel und Stedesdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für Tiersendungen in Käfigen, Kisten, Körben und dergleichen bei Aufgabe als Stückgut eröffnet werden. Von der Beförderung von und nach diesen Haltestellen bleiben Fahrzeuge und Sprengstoffe ausgeschlossen. Sendungen nach den Haltestellen dürfen nur frankiert, von denselben nur unfrankiert aufgeliefert werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 23 — Inser.-Nr 707 d. Ztg.)

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Der an der Bahnlinie Straßburg-Basel gelegene Haltepunkt Egisheim, der bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Expreß- und Eilstückgutverkehr diente, wird am 1. April d. J. auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Budapest-Lawoczne zwischen den Stationen Vocsi und Volocz gelegene Ausweiche Zányka, die bisher nur für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr der Firma Diamant Chajim diente, ist auch zur Aufgabe von Holzsendungen in Wagenladungen der Firma Baumgarten Arnold eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 104 vom 9. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Änderung des Artikels 17 des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 19. März d. J.).

Nr I 114 vom 18. März d. J. an sämtliche — ordentlichen und außerordentlichen — Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 21. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. April 1903 wird der an der Strecke Goldap-Stallupönen zwischen Pillupönen und Göritten gelegene neue Haltepunkt Budweitschen für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet. Gepäckstücke werden unabgefertigt mitgenommen.

Die für Budweitschen in Betracht kommenden Zugabfahrtzeiten sind im Fahrplan vom 1. Oktober 1902 enthalten.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.

Königsberg i/Pr., 19. März 1903. (738)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Änderung von Stationsnamen.

K. sächsische Staatseisenbahnen.

Vom 1. Mai 1903 an erhalten die nachgenannten bereits bestehenden Verkehrsstellen andere Benennungen, und zwar Cotta b. Dresden (Linie Dresden-Elsterwerda) „Dresden-Cotta“, Plauen b. Dresden (Linie Dresden-Werdau) „Dresden-Plauen“ und Frankenstein (Linie Dresden-Werdau) „Frankenstein in Sachsen“. (739)

---

3. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Gorinchem der Holländischen Eisenbahn in den Ausnahmetarif 11 (a und b) für Eisen und Stahl mit den Frachtsätzen der Station Dordrecht loco aufgenommen.

Elberfeld, den 14. März 1903. (740)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.
(Gruppen I, II/IV.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird die Station Maltsch (Dir.-Bez. Breslau) in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen als Empfangsstation neu aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 18. März 1903. (741)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 erscheint das Heft B für die Beförderung von lebenden Tieren im inneren Verkehre der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen in neuer Ausgabe.

Vom gleichen Zeitpunkte ab tritt das seit dem 1. Januar 1900 gültige gleichnamige Tarifheft samt Nachträgen außer Kraft.

München, den 21. März 1903. (742)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. April 1903 tritt zum sächsischen Binnentarife, Teil II für die Beförderung von lebenden

Tieren vom 1. April 1898 der Nachtrag III in Kraft. Er enthält u. a. Änderungen der Besonderen Tarifvorschriften sowie Ergänzungen und Änderungen des Nebengebührentarifs. Abdrücke des Nachtrages sind durch unsere Güterverwaltungen zu erlangen.
Dresden, am 23. März 1903. (743)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch - schweizerischen Güterverkehr über Lindau werden am 1. April 1903 eine Anzahl schweizerischer Stationen in den Ausnahmetarif Nr 11 für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenbriketts usw. von den Stationen Borna bei Leipzig, Breitingen-Regis, Meuselwitz, Rositz und Wuitz-Mumsdorf neu einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Stationen sowie unser Verkehrsbureau hier (Wienerstr. 4).
Dresden, am 23. März 1903. (744)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden im Ausnahmetarif E 2 folgende Frachtsätze nachgetragen:
Von Lauchhammer nach Hamburg B für Klasse I = 1,04 ℳ, Klasse II = 0,56 ℳ für 100 kg. Gleichzeitig wird für Lauchhammer-Treuholz eine Gesamtentfernung von 405 km eingestellt, die Schnittentfernung für St. Goarshausen - Minsleben in „448" geändert und bei der Schnittentfernung Andernach - Tanne der fehlende Zuschlag von 10 km nachgetragen.
Erfurt, den 21. März 1903. (745)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Mit dem 15. April d. J. werden direkte Frachtsätze für Holzstoff und Holzzellstoff von Waidhofen a. d. Ybbs nach den Seehafenstationen zur Ausfuhr über See (Ausnahmetarif 6b A II und 6b B II) eingeführt.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
Altona, den 18. März 1903. (746)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Tiertarif.
Zum 1. k. M. erscheint ein Nachtrag, enthaltend anderweite besondere Tarifvorschriften. Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 25. d. M. ab bei den Tarifstationen eingesehen oder käuflich bezogen werden.
Hannover, den 16. März 1903. (747)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.
Die Station Löningen der Oldenburgischen Staatsbahn wird mit Gültigkeit vom 25. d. M. als Sammellagerstation in den Ausnahmetarif 1 a für zu Grubenzwecken des Bergbaus bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis 30 cm Zopfstärke und bis zu 5 m Länge einbezogen.
Hannover, den 19. März 1903. (748)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.
Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb von Zwickau i/Sachsen nach Station Unterwellenborn (Dir.-Bez. Erfurt) tritt am 1. April d. J. ein Ausnahmesatz von 0,24 M. für 100 kg in Kraft.
Essen, den 19. März 1903. (749)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Hammersbeck (Farge-Vegesacker Eisenbahn) in den Ausnahmetarif Nr 9 für Eisen und Stahl im Verkehre nach den Seehäfen und den Küsten- usw. Stationen, sowie in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen (Nr 9 b des Norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Gütertarifs und 9 c des Nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarifs) als Empfangsstation neu aufgenommen.
Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 14. März 1903. (750)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Furth bei Chemnitz mit den für die Station Chemnitz bestehenden Frachtsätzen und die Station Zwickau i/Sachsen mit den für die Station Hof bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 10 für Garne aller Art etc. aufgenommen, soweit diese Sätze niedriger sind als die der gewöhnlichen Tarifklassen.
Über die Höhe dieser Sätze erteilt unser Verkehrsbureau nähere Auskunft.
Breslau, den 19. März 1903. (751)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahnaktiengesellschaft in München.
Vom 1. Mai 1903 an werden für Benutzung des Bockkranes beim Umladen von Stamm- und Langholz in Wallhallastraße die im Nebengebührentarif des Lokaltarifs für die bayerischen Linien der Lokalbahnaktiengesellschaft in München enthaltenen Krangebühren berechnet.
München, den 19. März 1903. (752)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Das Heft C, Abschnitt I B des bayerischen Lokaltarifes wird mit Gültigkeit vom 1. April 1903 neu ausgegeben.
Vom gleichen Zeitpunkte an tritt das ab 1. April 1902 gültige gleichnamige Tarifheft außer Kraft.
München, den 21. März 1903. (753)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Die für den rheinisch-westfälisch-sächsischen und den thüringisch-hessisch-sächsischen Tierverkehr in Betracht kommenden landwirtschaftlichen Zentralstellen, welche vom 1. April 1903 an zur Ausstellung von Bescheinigungen für Zucht- und Weidetiere oder zur Übertragung dieser Befugnis auf Züchtervereinigungen usw. ermächtigt sind (§§ 20 und 22 der allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahntarif Teil I für die Beförderung von lebenden Tieren v. 1./4. 1903), sind durch die beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Abfertigungsstellen zu erfahren. Die Ermächtigung zur Ausstellung von Bescheinigungen ist durch einen von der landwirtschaftlichen Zentralstelle verliehenen Stempel nach vorgeschriebenem Muster nachzuweisen. Auskunft hierüber geben die beteiligten Eisenbahnverwaltungen und die Abfertigungsstellen.
Dresden, am 20. März 1903. (754)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil III, Heft Nr 2 vom 1. April 1902.
(Ausnahmetarif für Getreide etc. im Verkehr mit Ungarn.)
Am 1. Mai 1903 gelangt der I. Nachtrag zur Einführung, welcher Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.
Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 15. Juni 1903 in Geltung.
Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.
München, den 20. März 1903. (755)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn.
Die im Gütertarif für unseren Binnenverkehr enthaltenen besonderen Tarifvorschriften unter B 2 Absatz 1, betreffend Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 t, werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab aufgehoben.
Oldenburg, den 20. März 1903. (756)

Mit Gültigkeit vom 19. März/1. April d. J. alten/neuen Stils wird der I. Nachtrag zu dem Teil IV des niederländisch-deutsch-russischen Gütertarifs herausgegeben. Derselbe enthält Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif 29 für Holz etc. und Berichtigung des Warenverzeichnisses dieses Ausnahmetarifs.
Exemplare des Nachtrages können zum Einzelpreise von 0,15 ℳ von den Tarifverkaufsstellen bezogen werden.
Bromberg, den 18. März 1903. (757)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarif Teil II, Heft Nr 3.)
Ab 1. April 1903 gelangen ab der Station Lampertheim der Eisenbahndirektion Mainz direkte Frachtsätze für die Beförderung von Ammoniak, schwefelsaures, Guano, Knochenmehl und Superphosphat zur Verwendung als Düngemittel nach einer Anzahl tiroler Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. österr. Südbahngesellschaft zur Einführung. Die Frachtsätze gelten bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief; über die Höhe derselben und die Anwendungsbedingungen erteilt die genannte Versandstation nähere Auskunft.
Für die nach diesen Sätzen beförderten Sendungen werden keine weiteren Frachtrückvergütungen gewährt.
Müchen, den 20. März 1903. (758)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Tierverkehr.
Mit dem 1. April d. J. tritt zum Tarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. In demselben sind das Vorwort und die besonderen Bestimmun-

gen des Tarifes, die mehrfache Änderungen erfahren haben, neu aufgenommen. Ferner enthält derselbe die seit Herausgabe des Nachtrages 5 durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze sowie Berichtigungen und Änderungen des Haupttarifes und der Nachträge 1—5.

Die in den Nachtrag 6 aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Druckabzüge des Nachtrages können zum Preise von 10 ₰ für ein Stück von den beteiligten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 19. März 1903. (759)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird die dem Lagermagazine der Expositur der galizischen Aktien-Hypothekenbank in Stanislau bewilligte Reexpeditionsbegünstigung für Rohspiritus in ganzen Wagenladungen auch für Rohspiritus in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen eingeräumt.

Dementsprechend ist auf Seite 9 des vom 1. Januar 1901 gültigen Tarifes Teil II, Heft 4 das „Verzeichnis der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen“ zu ergänzen.

Wien, den 17. März 1903. (760)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarifteil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, wird die Station Schlackenwerth der ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn mit folgenden Frachtsätzen in den obenbezeichneten Tarif einbezogen:

Von	bis zum Schnittpunkte I	bis zum Schnittpunkte II	nach Lindau transit
	Centimes für 100 kg		
	Serie 1—3		
Schlackenwerth	261	235	235

Die Station Schlackenwerth rangiert in die Reexpeditionsgruppe 2.

Wien, am 18. März 1903. (761)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebssichere Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge nach den Musterzeichnungen der preußischen Staatseisenbahnen (Blatt 33—41, Ausgabe 1900) ausschließlich Erd- und Maurerarbeiten usw. für Bahnhof Essen Nord soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnung, Angebotbogen und Zeichnungen liegen im Amtszimmer der unterzeichneten Inspektion, Bismarckstr. 1, Zimmer 217 zur Einsicht offen und können zu folgenden Preisen von hier bezogen werden:

Bedingungen mit Angebotbogen und Zeichnung Bl. 33 (Gesamtanordnung) zu 1 ℳ; die übrigen Zeichnungen Bl. 33—41 zu je 30 ₰. Die Beträge sind porto- und bestellgeldfrei bar einzusenden.

Angebote mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Bahnhof Essen Nord sind portofrei und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 6. April 1903, Vormittags 11 Uhr, einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Essen, den 10. März 1903. (762)

Königl. Eisenb.-Maschineninspektion 1.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der eisernen Dachkonstruktion sowie der schmiedeeisernen Fenster und Tore für den Neubau eines ringförmigen Lokomotivschuppens auf Bahnhof Limburg, bestehend in etwa:

60 t Fluß- und Schmiedeeisen,
2,1 „ Gußeisen,
21 Stück Rauchfängen und
16 „ Toren usw.

sollen öffentlich verdungen werden. Angebote sind kostenfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 15. April, Vormittags 11 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Bewerber stattfindet, einzureichen.

Zuschlagfrist 4 Wochen. Angebotshefte sind für 1 ℳ porto- und bestellgeldfrei — nicht in Briefmarken — von hier zu beziehen, liegen auch im Bureau aus.

Limburg (Lahn), den 23. März 1903. (763)

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Verding der Lieferung von Betriebsinventarien.

Die Lieferung a) von Oberwagen- und Schlußlaternen, Signallaternen, verschiedenen Handlaternen, sowie Wand- und Pfahllaternen; b) von Haarbesen, Rauhköpfen, Schrubbern, Abort-, Ofen-, Polster- und Waschbürsten, Handfegern und Fußmatten; c) von Handtüchern und wollenen Schlafdecken; d) von Äxten, Beilen, Eimern, Kies-, Schnee- und Müllschaufeln, Spaten, Kohlenlöffeln, Heckenscheren und Signalhörnern, Signalpfeifen, Drei- und Vierkantschlüsseln, Gashahnschlüsseln, Gießkannen, Kneifzangen, Hämmern, Stopfhacken, Kohlenkasten und Kohlenschaufeln soll öffentlich verdungen werden. Eröffnung der Angebote am 4. April 1903, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 2. Mai 1903, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotsbogen für die unter a), b), c), d) genannten Gegenstände je besonders sind gegen postgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Zentralbureaus zu beziehen.

Münster i/W., den 20. März 1903. (764)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 875 Stück Kokosdecken für die Direktionsbezirke Cöln, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, hierselbst, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Kokosdecken“ bis zum 4. April d. J., Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 25. April d. J., Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 14. März 1903. (765)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und Aufbringung von eichenen Schwellen und kiefernen Bohlenbelägen für die Unterführung des Werkstättengleises und die Überführung über den Freiburger Außenbahnhof der Personenzugstrecke Gräbschener Chaussee - Mariahöfchen b/Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 4. April d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabteilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können einschließlich der Übersichtszeichnungen gegen portofreie Einsendung von 1,5 ℳ in bar ebendaher bezogen werden. Die Detailzeichnungen der Eisenkonstruktion mit den Brücken- und Bohlenbelägen liegen nur im Bureau der Bauabteilung zur Einsicht aus.

Breslau, den 19. März 1903. (766)
(Brüderstraße 32.)

Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Die Anfertigung und Lieferung von bearbeiteten Granitschwellen und Tragsteinen für eine auf dem umzubauenden Oberschles. Bahnhofe in Breslau herzustellende eiserne Einfriedigung soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 3. April d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabteilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ in bar ebendaher bezogen werden.

Breslau, den 17. März 1903. (767)
(Brüderstraße 32.)

Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten Magdeburg/Buckau, Salbke, Halberstadt und Braunschweig angesammelten Altmaterialien (Metallspäne, Kupferplatten, Eisenspäne, Blechschrott, Gußeisen, Stahlschrott, Glasbrocken, Gummi, Eisenschrott, Radreifen, Siederohrenden, Zinkschrott und Metallkehricht) sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 23. k. M., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr 1 stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis 14. Mai 1903. (768)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. März Vorm. gemeldet.

Nr 9 — Berlin, am 25. März 1903. — Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	560	1	—	eis. Kontragewicht —	9,5	1	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
2	A B	6	1	—	Karbidbüchse, l. —	4	2	Waldshut	Badische Stsb.	
3	A B	2009	1	Eisenfaß	leer —	34	3	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
4	A C L	254	1	Ballen	Gummiringe —	24,5	4	Kelsterbach	Direktion Mainz	
5	A D	103	1	—	Küchenschrank-Unterteil	40	5	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	bez. Herford 28/2.
6	A F	—	1	Satz	4 Blechhäfen —	13	6	Landshut	Bayerische Stsb.	
7	A K	—	1	Faß	altes Häcksel —	23	7	Neucolziglow	K. E.-D. Danzig	
8	A S M	1021	1	Korbblechfl.	leer —	4	8	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
9	A T	40227	1	Pack	Papiertapeten —	20	9	Mansfeld	K. E.-D. Magdeburg	
10	A V	500	1	Reisekorb	leer —	6	10	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
11	A W	9616	1	Faß	ansch. Wein —	37	11	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
12	B	25330/47	1	Gestell	Nähmaschine —	50	12	Magdeburg Hb.	K. E.-D. Magdeburg	
13	B	—	10	Bund	Eisenrohre —	400	13	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	25 cm lg.
14	B	—	1	Kiste	Käse —	5	14	St. Avold	Reichsbahn	
15	B E	800	1	„	leer —	28	15	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	B F oder F L II	56689	1	„	Maschinenteil —	89	16	Rostock C. B.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
17	B S & Co	6058. 1 u. 2	2	Kisten	Zuckerwaren —	61	17	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
18	C	393	1	Kiste	Spiegelscheibe —	43	18	Bonn	K. E.-D. Cöln	
19	C D	—	1	Faß	leer —	32	19	Empel	K. E.-D. Essen	
20	C W	404	1	Verschlag	Holzwaren —	72	20	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
21	D	1	1	Koffer	Kleider —	25	21	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Gepäck.
22	D D	—	1	Stück	eis. Rohr —	20	22	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	3 m lg.
23	D R G M	73378	1	Kiste	Flaschenhalter —	6	23	Paderborn	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
24	D R P	87177	1	Sack	Soda —	98	24	Walkenried	„	
25	D S	19741	1	Kiste	gefüllte Flaschen —	22	25	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
		19740/319	1	„	zerbroch. l. Korbflasche	24				
26	E	1099	1	Ballen	ansch. Leinen —	46	26	Alsfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
27	E	2976/7	2	eis. Fässer	leer —	140	27	Sulzbach	St. Johann-Saarbr.	
28	E B	150	6	Kisten	leer —	87	28	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
29	E C	II	1	Reisekorb	leer —	7	29	Lübeck	Lübeck-Büchener	
30	E G	2474	1	Bund	7 Stabeisen —	54	30	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	2,5 m.
31	E P	14179	1	Korbfl.	ansch. Öl —	57	31	Elberfeld M.	„	
32	F A	—	1	Kiste	Südfrüchte —	30	32	Kempten	Bayerische Stsb.	
33	F C	9250	1	„	leer —	25	33	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Paris La Chapelle.
34	F C	7	1	„	? —	24	34	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
35	F O	—	1	Sack	Zwiebeln —	48	35	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
36	F S	1	1	Kiste	1 Bohrmaschine, 1 Löthammer, Meißel	21	36	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
37	F S	2008	1	Faß	Sichelleim —	70	37	Riesa	Sächsische Stsb.	
38	G G	—	1	Kiste	Rosinen —	10	38	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
39	G J 3 A S A	43	1	„	— —	125	39	Zütphen	Holländische E.	
40	G K	388 u. 52086	1	Sack	Kaffee —	21,5	40	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
41	G L	—	1	Pack	Rohr —	22	41	Bentheim	Holländische E.	
42	G M	5537	1	Kiste	leer —	20	42	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
43	G Ml	148	1	Sack	Bürstenw. —	9	43	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
44	G R	1437	1	Kiste	ansch. Fleischwaren	67,5	44	Neuß	K. E.-D. Cöln	
45	G S	421	1	„	Korsetts —	86	45	Bremen Hb.	K. E.-D. Hannover	
46	G S	609	1	Sack	Wicken —	100	46	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
47	G S	547	1	Faß	Farbe —	40	47	Almelo	Holländische E.	
48	G U	3	1	Pack	Weiden —	10	48	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
49	G V	—	1	Kiste	leere Flaschen —	67	49	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
50	G W	23635	1	„	leer —	17	50	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
51	G W	2913	1	„	Gummibälle —	18	51	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	H	1041—60	20	Kisten	Käse	100	52	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
53	H	3742	1	Faß	ansch. Heringe	69	53	Dinslaken	K. E.-D. Essen	
54	H	9/10	2	Bund	rohe Stiele	28	54	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	bez.: Neuß 2/3.
55	H H	277	1	eis. Faß	leer	62	55	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
56	H H	7	1	„	leer	80	56	Berlin Pobf.	K. E.-D. Berlin	
57	H M	I	1	Bund	Kupferrohre	19	57	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
58	H M	8454	1	Pack	12 eis. Harken	8,5	58	Hamm	K. E.-D. Essen	
59	J	—	12	Stück	eis. Rohre	360	59	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
60	J B	794	1	Kiste	Lakritze	30	60	Hamburg H.	K. E-D. Altona	
61	J F C u. F F	1974 212	1	Faß	alte Faßbügel u. Deckel	75	61	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
62	J G	—	1	Sack	Zwiebeln	49,5	62	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
63	J G G	14384	1	Kiste	leere Kartons	30	63	Reichenbach i/V. o. B.	Sächsische Stsb.	
64	J K	—	1	Schweinekorb	leer	26	64	Emmendingen	Badische Stsb.	
65	J K	340	1	Kiste	Maschinen- oder Pumpenteile	15	65	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
66	J L	300	1	Demiyohn	Arrak	18	66	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
67	J S S	4470/1	2	Ballen	Bettfedern	87	67	Röthenbach b/Lindau	„	
68	J V	101	1	„	Dichtungsmaterial	4	68	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
69	K K	725	1	Korb	Eisenw. (Nägel)	55	69	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	K M	1	1	Reisekorb	leer	10	70	Weiden	Bayerische Stsb.	
71	K S	42	1	Käfig	leb. Hühner	—	71	Langendreer	K. E.-D. Essen	
72	L	1/2	2	Pack	trockne Felle	104	72	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
73	L D	27	1	Reisekorb	gefüllt	103	73	Berlin Ahg.	„	
74	L K	—	1	Sack	Kartoffeln	88	74	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
75	L M	130	1	Stück	Ruhestuhl	4	75	Grünau	K. E.-D. Berlin	
76	L M	116	1	Kiste	16 Fl. Paraffinöl	28	76	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
77	L W	—	4	Stück	Pflugschleifenräder	13	77	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	gußeis.
78	M	2632	1	Kiste	gefüllt	82	78	Cöln Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
79	M	—	1	—	Mannlochbügel	6	79	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
80	M B	—	1	Sack	Knochenmehl	3	80	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
81	M B	18	1	Verschlag	Bilder	33	81	Ristingen	Württemberg. Stsb.	
82	M C	—	1	Pack	leere Säcke	2	82	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
83	M G F	6143 6139 6161	3	Fässer	leer	110	83	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
84	M K W	9661 9661a 96610	2 1	Büchsen Faß	Farbe	212	84	Bendorf Rh.	K. E.-D. Cöln	
85	M L	2099	1	Kiste	Zündhölzer	18	85	Neuenburg	Badische Stsb.	
86	M O	—	1	brauner Koffer	Zollgut	18	86	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	Zollblei v. Dalheim.
87	M P E	—	1	—	hölz. Standbaum, 2 m	—	87	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
88	M R R	—	1	—	Kette, 6,5 m	29	88	Kamenz i/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
89	M U	571	1	Faß	leer	9	89	Hennef a/Sieg	Brölthaler E.	
90	N B	4708	1	Pack	Spannschrauben	18	90	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
91	N H	3755	1	Kiste	Papier	158	91	den Haag	Holländische E.	
92	O	1316/17	2	Ballen	alte, leere Säcke	341	92	Weissensee	K. E.-D. Berlin	oben eingebr. 902 Pilsen (Gen.-Brauerei)
93	O R C	114	1	Bierfaß	leer	18	93	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
94	P	110	1	Ballen	Tapetenmuster	23	94	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
95	P u. B	796	1	Sack	Kartoffeln	61	95	Marienfelde	K. E.-D. Berlin	
96	P O	I	1	Reisekorb	gefüllt	62	96	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
97	R G	9451	1	Sack	Kreide	7	97	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
98	R u. A W	—	1	Stange	Stahl	11,5	98	Klingenberg	Bayerische Stsb.	
99	R H	—	3	Stück	1 eis. Ofen	24	99	Scheeßel	K. E.-D. Münster	rund.
100	R H S	9	1	Bund	Glas	6	100	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
101	R W	232	1	„	6 Samenstreuer	12	101	Nordwalde	K. E.-D. Münster	
102	S	1	1	Pack	5 Kisten Käse	21	102	Brake	Oldenburgische Stsb.	
103	S	2559	1	—	eis. Pflugschar	2	103	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
104	S	10×2	1	Bund	10 Flacheisen	50	104	Straßburg	Reichsbahn	
105	S C	26092	1	Kiste	leer	10	105	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
106	S F A J	—	1	—	Kette	28	106	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
107	S F A J	1194	1	—	Kette	28	107	„	„	
108	S G	11 700	3	Kisten	leer	65	108	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
109	S H	1	1	Sack	rohe Bürstenhölzer	43	109	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
110	S M H	7171	1	Verschlag	Badewanne	65	110	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
111	S W	12633	1	Kiste	gefüllt	36	111	„	„	
112	S Z	3473	1	„	Spitzen	66	112	Breslau Eilg.	K. E.-D. Breslau	
113	T	—	12	Stück	Gußrohre	120	113	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
114	T K	562	1	Kiste	Toilettenseife	26	114	Karlsruhe Eilg.	Badische Stsb.	
115	V B v	T 3 1 3542	1	ansch. Ölfaß	leer	ca. 30	115	Karlsruhe Rgb.	„	
116	V W L	06045	1	Kiste	Wein	60	116	Plauen i/V. o. B.	Sächsische Stsb.	
117	W	23	1	Tafel	Eisenblech	10	117	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
118	W	—	3	Pack	Strohpapier	—	45	118	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
119	W B	6	1	Kiste	leer	—	12	119	Gelsenkirchen	„	
120	W&B Z	6196	1	„	gefüllt	—	73	120	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
121	W & C	99	1	„	leere Flaschen	—	65	121	Cobern	St. Johann=Saarbr.	
122	W & K	6837	1	Ballen	Wollabfall	—	38	122	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
123	W P	886	1	Kiste	Kurzw.	—	28	123	Neheim-Hüst.	K. E.-D. Cassel	
124	Z	20	1	„	Uhrketten	—	50	124	Anclam	K. E.-D. Stettin	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
125	Carl Feldt	—	1	Koffer	Kleider	—	30	125	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
126	P. Freiberg	—	1	Sack	Kleider	—	18	126	„	„	Gepäck.
127	Gräfrath	71	1	Stück	eis. Kessel	—	72	127	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
128	Holtz & Willemsen	—	2	Pack	l. a. Trebersäcke	—	25	128	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
129	John A. Müller & Co., Bremen	—	5	„	leere Säcke	—	98	129	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
130	Pfeiffer & Langer in Elsdorf	—	1	„	Zucker (Dominowürfel)		2,3	130	Luxemburg	Reichsbahn	
131	Portl.-Cem.-F. „Germania"	—	5	„	l. Zementsäcke	—	24	131	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
132	Sal. Weinfinger	—	1	Koffer	Pelzboa, Uhr etc.	—	64	132	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
					C. Güter m. Numm. bez.:						
133	—	rot I	1	Stück	Kochtopf	—	0,5	133	Cüstrin=Vorst.	K. E.-D. Bromberg	m. Henkel.
134	—	3	1	Säckchen	Schraubenbolzen	—	7	134	B.=Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
135	—	Nr 25	8	Stück	Ofenteile	—	11	135	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	ansch. Waschk.
136	—	30	1	—	Fischgitter	—	39	136	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
137	—	128	1	Faß	ansch. Petroleum	—	190	137	Wittenberge	„	
138	—	952	1	—	Stuhl	—	6	138	Hamburg B.	„	
139	—	4300	1	Kiste	leer	—	24	139	Braunlage	Südharzbahn	
					D. Güter m. Zeichen vers.						
140	/ rot	—	1	Gebund	Winkeleisen	—	14,75	140	Cöln=Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
141	/ rot	—	1	Stange	Flacheisen	—	8	141	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
142	/ weiß	—	2	Bund	Bandeisen	—	48	142	Norkitten	K. E.-D. Königsberg	
143	— rot	—	2	„	40 Hufeisen	—	35	143	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	gepreßt.
144	θ ><	—	1	„	3 Eimer	—	10	144	Cronberg=Taun.	Cronberg. E.	
145	✡O	11052	1	Ballen	Tabak	—	98	145	Magdeburg=Elbbf.	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:						
146	—	—	1	—	Aalreuse, leer	—	3,5	146	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
147	—	—	1	Stück	Abgußdeckel	—	2	147	Steinach S. M.	K. E.-D. Erfurt	a. Eisenbl.
148	—	—	1	Korb	Ackergerät	—	20	148	Wanne	K. E.-D. Essen	
149	—	—	1	Pack	Asphalttapeten	—	20	149	Moers	K. E.-D. Cöln	
150	—	—	3	Stück	leb. Bäume	—	5 u. 7	150	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
151	—	—	1	Ballen	leb. Bäume	—	20	151	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
152	—	—	1	Bund	45 Besenstiele	—	16,5	152	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
153	—	—	1	„	50 Besenstiele	—	—	153	Bassum	K. E.-D. Münster	
154	—	—	1	—	eis. Bettstelle	—	40	154	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
155	—	—	1	Pack	eis. Bettstelle	—	22	155	Marienborn	K. E.-D. Magdeburg	mit Matratze.
156	—	—	1	—	Bettstellseitenteil	—	5	156	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	gebraucht.
157	—	—	1	Sack	Betten	—	22	157	Eil-A. Cassel	K. E.-D. Cassel	
158	—	—	1	—	Bindekette, 4,30 m	—	15	158	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
159	—	—	1	—	Bindekette, 25 m	—	48	159	„	„	Dienstgut.
160	—	—	1	Verschlag	leeres Blechgefäß	—	35	160	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
161	—	—	1	Bund	3 Körbe frische Blumen		14	161	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
162	—	—	1	Korb	Blumenkohl	—	16	162	Bremen	K. E.-D. Hannover	
163	—	—	13	—	kief. Bretter	—	—	163	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
164	—	—	1	Bund	9 Stück Bretter	—	45	164	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	alt.
165	—	—	17	—	Bretter	—	225	165	Emskirchen	Bayerische Stsb.	
166	—	—	2	Stück	Bretterwände	—	112	166	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	z. Bauhütte.
167	—	—	1	—	gußeis. Brunnenschale		10	167	Ettelbrück	Reichsbahn	
168	—	—	1	Pack	Budenlaken mit Ösen		38	168	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
169	—	—	3	„	17 Butterkübel, leer		51	169	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
170	—	—	1	—	eis. Cylinder	—	275	170	Waldenburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	Mascht.
171	—	—	1	—	gußeis. Deckel	—	10	171	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	1	Verschlag	15 Doppelschiefertaf.		12	172	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
173	—	—	1	—	verz. Drahtsieb	—	2	173	Neuß	„	defekt.
174	—	—	1	kl. Sack	Drehspäne	—	20	174	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
175	—	—	1	Bund	4 Drahtstäbe	—	12	175	Duisburg	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
176	—	—	1	Bund	15 Eisenblechschaufeln	28	176	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	lackiert.
177	—	—	1	Wagen	Eisenerz	3770	177	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	Bsl. 38091.
178	—	—	1	Stück	Eisenplatte m. Rohr	30	178	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	u. Gewicht.
179	—	—	5	"	Eisenringe	5	179	Bonn	K. E.-D. Cöln	
180	—	—	1	Bund	2 Eisenrohre	19	180	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
181	—	—	6	Stück	Eisenrohre	40	181	Bonn	K. E.-D. Cöln	5 m lg.
182	—	—	3	—	Eisenstäbe	10	182	Karlsruhe	Badische Stsb.	ansch. Weichenhebel.
183	—	—	2	Stück	Eisenteile	5	183	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
184	—	—	1	"	Eisentür	5	184	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	in Stroh.
185	—	—	1	Bund	Fassoneisen	38	185	Driburg	K. E.-D. Cassel	
186	—	—	2	—	gußeis. Fassonstücke	13	186	Georgsmarienhütte	Georgs-Marienh. E.	
187	—	—	1	Blechbüchse	grüne Farbe	11	187	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
188	—	—	1	Faß	leer	60	188	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	
189	—	—	1	Stange	Flacheisen	11	189	Elsterwerda	Sächsische Stsb.	5 m.
190	—	—	1	Reisekorb	Fußmatten etc.	19	190	Borgholz	K. E.-D. Cassel	
191	—	—	1	Bund	5 verz. Gasrohre	60	191	Greiz	Sächsische Stsb.	m. Knie.
192	—	—	2	—	eis. Gasrohre	25	192	Rheine	K. E.-D. Münster	
193	—	—	1	Pack in Leinewand	1 Gewehr, 4 Handstöcke, 1 Reitpeitsche	6	193	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
194	—	—	1	Pack	2 leere Gipssäcke	4	194	Hof	Bayerische Stsb.	
195	—	—	1	"	12 Grabschippen	13	195	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	in Leinen.
196	—	—	1	Ballen*)	Gurten	8	196	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	*) in Papier.
197	—	—	4	Block	rohes Guß	100	197	Porz-Urbach	K. E.-D. Cöln	
198	—	—	1	—	Gußstück	5	198	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
199	—	—	1	Bund	nasse Haut	30	199	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
200	—	—	1	—	Hebeisen	6	200	Miltenberg	"	
201	—	—	5	—	Holzböcke	150	201	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
201	—	—	1	Bund	Bretter					
202	—	—	1	—	hölz. Karrenrad	2	202	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
203	—	—	1	Partie	lose Kartoffeln	110	203	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
204	—	—	1	Schließkorb	Kleidung	52	204	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
205	—	—	1	Wagen	Klemmplatten	—	205	Hankenberge	K. E.-D. Münster	Mstr. 17280.
206	—	—	1	Koffer	—	19	206	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bekl.: Halle/Hbg.
207	—	—	1	Korbfl.	leer	11,5	207	Wanne	K. E.-D. Essen	
208	—	—	1	Pack	10 Korbgriffe	0,75	208	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
209	—	—	1	"	15 Körbchen	3	209	Elberfeld	"	
210	—	—	5	Körbe	leer	17	210	"	"	
211	—	—	1	Bund	3 l. Körbe	10	211	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
212	—	—	30	Körbe	leer	59	212	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
213	—	—	1	Pack	10 l. Körbe	15,5	213	Niederwiesa	Sächsische Stsb.	
214	—	—	1	"	4 l. Körbe	10	214	Wiesau	Bayerische Stsb.	
215	—	—	1	—	Lattenboden	45	215	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
216	—	—	1	Ballen	Leder	2	216	Diedenhofen	Reichsbahn	
217	—	—	1	Büchse	Lederfett	2,5	217	Wolfskirch	K. E.-D. Posen	
218	—	—	1	Kollo	Lederstreifen	4	218	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
219	—	—	1	Bund	45 Leisten	40	219	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	5 m lang.
220	—	—	1	Sack	Lumpen	29	220	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
221	—	—	1	Stück	gezähnt. Mascht.	7	221	Soest	K. E.-D. Cassel	
222	—	—	1	Bund	2 Meißelstahle	15	222	Wolgast	K. E.-D. Stettin	
223	—	—	1	Kiste	Messer	14	223	Frankf. a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
224	—	—	1	Bund	5 Messingstangen	15	224	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	4 m.
225	—	—	1	Block	Metallguß	10	225	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
226	—	—	1	Ballen	Militärkoppel	68	226	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
227	—	—	1	Pack in Leinen	3 kleine Mulden von Pappe u. eine kl. Kiste	4	227	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
228	—	—	1	Rolle	Nutenringe	11	228	Breslau	K. E.-D. Breslau	Eilgut.
229	—	—	1	Blechkanne	Öl	71	229	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
230	—	—	1	—	eis. Ofen ohne Deckel	23	230	Stendal	K. E.-D. Hannover	
231	—	—	1	Stück	gußeiserne Ofenwand	7	231	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
232	—	—	1	Sack	Pfeffer	13	232	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
233	—	—	1	Bund	leb. Pflanzen	25	233	Leipzig Eil.	K. E.-D. Halle a/S.	
234	—	—	1	—	Pflugeisen	2,5	234	Schieder	K. E.-D. Hannover	
235	—	—	1	—	eis. Rad	3,5	235	Wallersdorf	Bayerische Stsb.	
236	—	—	2	—	eis. Rohre m. Muffen	36	236	Beuthen	K. E.-D. Kattowitz	alt.
237	—	—	1	—	eis. Rost	3	237	Würzburg	Bayerische Stsb.	
238	—	—	1	—	eis. Roststab	5	238	Duisburg	K. E.-D. Essen	
239	—	—	2	Bund	Rundstahl	144	239	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
240	—	—	23	Stäbe	Stahl	230	240			
241	—	—	1	Sack	6 leere Säcke	3	241	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
242	—	—	1	Bund	25 Schippenstiele	25	242	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
243	—	—	1	—	gußeis. Schneckenrohr	10,5	243	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
244	—	—	1	Bund	eis. Schrauben	1,5	244	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
245	—	—	4	—	Schraubenkupplungen	74	245	Tempelhof Rangierb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
246	—	—	1	Paket	Schraubenschlüssel und Bolzen	7	246	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
247	—	—	1	in Leinen	Schraubenspindel —	10	247	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
248	rot gestrichen	—	1	—	eis. Schrotleiter —	—	248	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
249	—	—	1	Stück	Schwungrad —	14	249	Gotha	K. E.-D. Erfurt	mit Zahnrad.
250	—	—	1	Sack	Soda —	90	250	Bonn	K. E.-D. Cöln	
251	—	—	1	Pack	20 Stück Spaten —	30	251	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
252	—	—	1	—	eis. Spurrad —	4	252	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	zum Pflug.
253	—	—	1	Stück	Stahlwelle —	351	253	Falkenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
254	—	—	1	Kollo	Stockwinde —	45	254	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	—	—	1	Bund	Strohpappe —	25	255	Duisburg	K. E.-D. Essen	
256	—	—	1	Pack	Stuhlrohr —	5	256	"	"	
257	—	—	1	Taubenkorb	leer —	10	257	Bonn	K. E.-D. Cöln	
258	—	—	1	—	Tisch, alt —	58	258	Zeuthen	K. E.-D. Berlin	
259	—	—	1	—	Tisch (Platte in Leinwand)	25	259	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
260	—	—	1	—	Tischaufsatz —	10	260	Diedenhofen	Reichsbahn	Bücherständer.
261	—	—	1	Bund	2 Tragleisten —	5	261	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	grün gestr.
262	—	—	1	—	hölz. Trittleiter —	11	262	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	neu.
263	—	—	1	Pack	6 neue Waschkörbe	19	263	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
264	—	—	1	Bund	2 Weidenkörbe —	6	264	Worms	Direktion Mainz	
265	—	—	1	Weinfaß	leer —	8	265	Barmen=Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
266	—	—	1	Bund	10 fl. Winkeleisen —	25	266	Mülhausen Nord	Reichsbahn	mit Muttern.
267	—	—	1	Sack	Wischtücher —	12	267	Baruth	K. E.-D. Halle a/S.	
268	—	—	1	Rolle	Zinkdraht —	5	268	Saargemünd	Reichsbahn	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 25. | 28. März 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Sommerfahrplan 1903 der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Wer die in den letzten Jahren vorgenommenen Zugvermehrungen für den Personenverkehr auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit Aufmerksamkeit verfolgt hat, wird zugeben müssen, daß eine ununterbrochene, nicht unerhebliche Steigerung der Leistungen eingetreten ist, deren Übernahme nicht allein, um nachgewiesenen Bedürfnissen zu entsprechen, sondern auch aus dem Grunde stattgefunden hat, um neue Verkehrsverbindungen zu erschließen und dem Geschäftsverkehr die Wege für seine Ausbreitung tunlichst zu ebnen. An Anerkennung dieses Bestrebens der Eisenbahnverwaltung hat es auch nicht gefehlt; selbst in den Parlamenten ist dies vor dem Lande wiederholt bestätigt worden. Wenn trotzdem noch nicht alle Wünsche erfüllt worden sind und an manchen Stellen weitergehende Verbesserungen der Zugverbindungen verlangt wurden, so liegt dies keineswegs in allen Fällen an der unzureichenden Zugzahl, sondern vielfach an den verschiedenartigen und wechselnden Interessen der beteiligten Kreise. Um so freudiger ist es zu begrüßen, daß für diesen Sommer eine Ausgestaltung des Fahrplans der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in Aussicht genommen ist, mit der nicht nur laut gewordenen und als berechtigt anzuerkennenden Wünschen entsprochen, sondern auch manchem Wunsche, der sich bisher im Hinblick auf wichtigere Verbesserungen an anderen Stellen noch nicht an die Öffentlichkeit gewagt hat, Rechnung getragen werden wird. Was zunächst die Zugvermehrungen für den durchgehenden Verkehr betrifft, so ist ihre Zahl besonders groß. Zwischen Berlin und Hamburg wird neben den regelmäßig im Sommer verkehrenden Bäderzügen ein neues Schnellzugpaar befördert, das bei Abfahrt früh gegen 8 Uhr von Hamburg und Rückfahrt gegen 7 Uhr Abends von Berlin eine bequeme Tagesreise nach Berlin mit mehrstündigem Aufenthalt zu geschäftlichen Erledigungen gestattet. Von besonderer Bedeutung ist auch die Einlegung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Hamburg (Kiel) und Vamdrup. Bei Abfahrt von Hamburg etwa 9 Uhr Abends wird in Vamdrup ein unmittelbarer Anschluß über Friedericia nach Kopenhagen hergestellt. Es ist Kopenhagen alsdann auf dem Landwege in fast gleicher Zeit zu erreichen, wie jetzt auf dem Seewege über Korsör. In der Gegenrichtung wird der neue Zug von Vamdrup gegen 7 Uhr Morgens abfahren und sämtliche wichtige Mittagsanschlüsse in Hamburg insbesondere auch nach Berlin erreichen. Ein unmittelbarer Anschluß von Kopenhagen an diesen Zug wird freilich nicht vom Tage seiner Beförderung an geboten werden, es steht aber zu erwarten, daß ein solcher noch im Laufe des Sommers von der dänischen Staatsbahn hergestellt wird.

Ins Auge fallen müssen die Verbesserungen der Zugverbindungen, die für den Osten der Monarchie, insbesondere für die Provinz Schlesien geplant sind. Es wird zunächst ein neues Schnellzugpaar zwischen Berlin und Oberschlesien über Sagan-Breslau befördert, das in erster Reihe dazu bestimmt ist, die stark belasteteten Tagesschnellzüge auf dieser Strecke wirksam zu entlasten. Der Zug in der Richtung nach Schlesien wird Berlin von der Stadtbahn gegen 1 Uhr Mittags verlassen und in Breslau gegen 6 Uhr Abends eintreffen. Er gestattet daher bei voller Ausnutzung des Vormittags in Berlin eine zeitige Ankunft in Breslau, um dort den Abend noch nutzbringend zu verwenden, und bietet dabei auch eine bequeme Ankunftszeit gegen 10 Uhr Abends in Kattowitz. In ähnlicher Zeitlage wird der Gegenzug befördert, der von Breslau gegen 6 Uhr Nachmittags abfährt und zwischen 11 und 12 Uhr Nachts auf der Stadtbahn in Berlin eintrifft. Zur Herbeiführung der lange angestrebten Verbesserung in den Zugverbindungen zwischen der Provinz Posen und dem Königreich Sachsen über Görlitz ist die Einlegung zweier neuer Schnellzugpaare zwischen Görlitz und Lissa i/P. über Kohlfurt-Sagan-Glogau in Aussicht genommen, von denen je eins am Morgen und am Abend in jeder Richtung verkehren wird. In beiden Fällen wird an den Zielpunkten — selbst für die Richtung Lissa-Dresden — eine ausreichende Zeit für Geschäftserledigungen bei einer Tagesreise zur Verfügung stehen. Auch die Strecke der ehemaligen Rechte-Oderuferbahn wird wieder durch Schnellzugverkehr belebt. Des Morgens 6 Uhr wird von

Breslau ein Zug über Öls-Lublinitz abgelassen, der in Kattowitz gegen 10 Uhr eintrifft und um 4 Uhr Nachmittags von dort nach Breslau zurückkehrt. Bei der Hinfahrt wird in Mochbern der Anschluß von dem Nachtschnellzuge von Berlin aufgenommen, bei der Rückfahrt findet ein solch unmittelbarer Anschluß an den Nachtschnellzug nach Berlin zwar nicht statt, es wird indes den Durchgangsreisenden nach Berlin die Unterbrechung der Reise in Breslau umsoweniger unangenehm sein, weil bei alsbaldiger Anschlußgelegenheit die Ankunft in Berlin in frühester Morgenstunde zu durchaus unbequemer Zeit erfolgen würde.

Auf der Hauptlinie der ehemaligen Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und zwar zwischen Stettin und Breslau über Reppen-Glogau wird gleichfalls ein neues Schnellzugpaar zur Einlegung kommen. Der Zug von Stettin wird im Anschluß an die Dampfer von den Ostseebädern Stettin gegen 2 Uhr Nachmittags verlassen und in Breslau gegen 8 Uhr Abends eintreffen; der Gegenzug fährt von Breslau früh 9 Uhr ab und trifft in Stettin bald nach 3 Uhr Nachmittags ein, zu geeigneter Zeit, um an demselben Tage noch die nahe gelegenen Ostseebäder und Sommerfrischen zu erreichen. Beide Züge werden insbesondere auch für Frankfurt a/O. von Wichtigkeit sein, da Anschlüsse für die Richtung Stettin in Cüstrin und für die Richtung Breslau in Reppen hergestellt werden. Auf der Strecke Reppen-Breslau befördern beide Züge Durchgangswagen von und nach Berlin, die zwischen Reppen und Berlin in den anschließenden Zügen 53 und 54 Berlin-Posen laufen. Auf der Strecke Breslau-Mittelwalde werden in etwas veränderter Lage gegen die Vorjahre und ohne Verkehrsbeschränkung die Schnellzüge 81 und 82 wieder eingelegt. Beide Züge werden, um den Wünschen der Interessenten zu entsprechen, sowohl in Strehlen, als auch in Münsterberg anhalten, auch finden sie in Mittelwalde Anschlüsse nach Brünn und Olmütz sowie den sonstigen wichtigeren böhmischen und mährischen Städten. Für die Verbindung mit Prag hat sich eine Verbesserung in dem gewünschten Umfange noch nicht erreichen lassen, es steht aber zu erwarten, daß auch dies mit der Zeit gelingen wird. Eine beschleunigte Mittagsverbindung von Breslau nach dem Riesengebirge wird durch Einlegung eines neuen Schnellzuges, ab Breslau 11.55 Vormittags, nach Hirschberg eingerichtet, der sich ab Hirschberg in dem lange bestehenden Schnellzug 112 nach Berlin, an $7.\underline{40}$ Abends, fortsetzt. Ebenso wird eine neue Schnellzugverbindung zwischen Berlin und dem Riesengebirge geschaffen, die um so angenehmer empfunden werden wird, als sie die Zurücklegung der Reise von Berlin nicht während der heißesten Tagesstunden, wie der jetzige Schnellzug, erfordert. Die Abfahrt von Berlin ist um 3.15 Nachm., die Ankunft in Hirschberg um $^3/_4$ 9 Abends in Aussicht genommen. In der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt von Hirschberg gegen 10 Uhr Vorm., die Ankunft in Berlin um $^3/_4$ 3 Uhr Nachm. Beide Züge sind auch von besonderer Wichtigkeit für den Verkehr zwischen Berlin und den lebhaften Handelsplätzen der Strecke bis Görlitz.

Was die für den Westen der Monarchie geplanten Verbesserungen in den durchgehenden Zugverbindungen betrifft, so verdient in erster Linie die Einlegung der Entlastungszüge für die Züge D 31 und D 32 Cöln-Berlin über Hildesheim hervorgehoben zu werden. Die neuen Züge, die aus Abteilwagen mit I.—III. Klasse gebildet werden, erschließen jedoch insofern andere Gegenden wie die Züge D 31 und D 32, als sie von Magdeburg über Halberstadt-Goslar-Holzminden-Scherfede-Bestwig nach Elberfeld und Cöln durchgeführt werden. Es wird hiermit auch die Strecke der oberen Ruhrtalbahn wieder in den Schnellzugverkehr von und nach Berlin einbezogen, was schon lange Gegenstand lebhaftester Wünsche gewesen ist. Die Züge sind als Vorzug zum Zuge D 32 und als Nachzug vom Zuge D 31 in kurzem Abstand von den Hauptzügen vorgesehen. Auf der Hauptstrecke Berlin-Cöln über Hannover werden die Züge D 4 und D 7, die jetzt kaum in der Lage sind, den auf ihnen ruhenden Verkehr zu bewältigen, von dem Vlissinger Verkehr, den sie zur Zeit mitbedienen, völlig entlastet, dafür wird ihnen die III. Wagenklasse beigestellt, um eine neue Tagesschnellzugverbindung Cöln-Berlin mit drei Klassen zu schaffen. Für den holländischen und englischen Verkehr wird zwischen Berlin und Essen mit unmittelbarer Fortsetzung nach und von Vlissingen je ein Vorzug zu den Zügen D 4 und D 7 vorgesehen. Mit diesen Zügen wird gleichzeitig der Verkehr über Hoek van Holland befördert. Zu dem Zwecke sind zwischen Löhne und Osnabrück im Anschluß einerseits an die neuen Seehafenzüge Berlin-Essen-Vlissingen, anderseits an die bestehenden Schnellzüge Osnabrück-Rheine-Holland neue Schnellzüge eingelegt, mit denen die Beförderung der Durchgangswagen I./II. Klasse Berlin-Hoek van Holland erfolgen wird. Die Reisezeit zwischen Berlin und London über Hoek van Holland wird dadurch gegenüber der bestehenden Verbindung um mehr als drei Stunden in jeder Richtung abgekürzt. Die bisherigen Nachtschnellzüge D 75 und D 76 Hamburg-Frankfurt a/M. mit ihrer Fortsetzung über Elm-Gemünden nach und von München werden in gewöhnliche Schnellzüge mit I.—III. Klasse umgewandelt. Während der Hauptreisezeit wird zum Anschluß an diese Züge zwecks Herstellung einer besseren Verbindung zwischen Cassel und München ein neues Schnellzugpaar zwischen Cassel und Bebra befördert. Die Einlegung dieses Zugpaares soll vorläufig nur versuchsweise in Aussicht genommen sein. Von seiner Besetzung wird es daher wohl abhängen, ob mit seiner dauernden Beförderung oder mit seiner Durchführung wenigstens in den künftigen Sommern zu rechnen sein wird. Der wiederholt hervorgehobene Mangel einer Nachmittagsschnellzugverbindung für den Ortsverkehr zwischen Hannover und Cassel wird nach den uns vorliegenden Fahrplanentwürfen gleichfalls abgestellt. Zur Kürzung der langen Zugpause am Nachmittag in beiden Richtungen ist ein neues Schnellzugpaar mit Abfahrt von Hannover um $8.\underline{33}$ Abends und von Cassel um $9.\underline{20}$ Abends vorgesehen. Die Ankunft dieser Züge an den Zielpunkten erfolgt gegen 12 Uhr Nachts.

Die Eifellinie erhält das lange gewünschte zweite Schnellzugpaar, das in den Abendstunden verkehrt und zur Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Cöln und dem Hinterlande sowie dem Industriegebiet der Saar sehr erheblich beitragen wird. Die durch dieses Zugpaar in Cöln vermittelten wichtigen Anschlüsse lassen von vornherein eine rege Benutzung dieser Züge erwarten. Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet tritt eine erhebliche Verbesserung der Zugverbindungen zwischen den Verkehrsmittelpunkten Elberfeld und Essen insofern ein, als zwischen Vohwinkel und Essen über Elberfeld-Mirke-Hattingen des Morgens und des Abends je ein neues Schnellzugpaar befördert wird. Außer der schnellen Reisegelegenheit fällt hierbei besonders ins Gewicht, daß mit diesen Zügen die Reisen ohne mehrmaliges Umsteigen, wie es vielfach die bestehenden Zugverbindungen erfordern, zurückgelegt werden können. Mehrfach sind auch neue Zugverbindungen zwischen Hagen und dem Rhein vorgesehen, um, soweit als angängig, die jetzt bestehende Unbequemlichkeit des Umsteigens in Elberfeld zu beseitigen. Für den Verkehr zwischen Antwerpen und den dahinter belegenen wichtigen Städten des Nachbarreichs mit Hamburg, Düsseldorf und dem Hinterlande sind gleichfalls durch Einlegung je eines neuen Schnellzugpaares auf der Strecke Wesel-Haltern und München-Gladbach-Dalheim erhebliche Verkehrserleichterungen in Aussicht genommen. Zwischen Berlin und München wird ein neues Nachtschnellzugpaar auf dem kürzesten Wege über die Saalbahn mit I.—III. Klasse befördert. Dagegen kommt die bisher über Saalfeld-Lichtenfels bestehende Nachtschnellzugverbindung als solche für den Verkehr zwischen Berlin und München in Fortfall, sie bleibt indes für die Strecke Berlin-Saalfeld erhalten. Die neuen Züge, die an den Anfangspunkten gegen $9.\underline{00}$ Abends abfahren, kürzen die Reisezeit gegen die bisherige Verbindung ganz erheblich ab, auch gewähren sie infolge der Einlegung neuer Züge auf der Strecke Saalfeld-Zeitz in Ver-

bindung mit bestehenden Zügen eine neue sehr beschleunigte Verbindung zwischen München und Leipzig. Dem Verkehr zwischen Thüringen und dem Osten werden durch Einlegen neuer Nachtschnellzüge zwischen Halle - Leipzig und Sorau über Eilenburg zum Anschluß in Sorau an die schlesischen Schnellzüge wertvolle Verbesserungen geboten. Dies ist auch der Fall durch ein zwischen Cottbus und Bentschen über Guben vorgesehenes Schnellzugpaar: Cottbus ab 10.40 Vormittags, Bentschen an 12.46 Nachmittags und Bentschen ab 4.30 Nachmittags, Cottbus an $6.^{51}$ Abends, das an beiden Endpunkten an bestehende Schnellzüge anschließt. Die Holland-Baseler Nachtschnellzüge werden zum Sommer durch Einlegung neuer Schnellzüge auf der Strecke Bingerbrück-Mainz-Mannheim Anschlüsse nach und von Stuttgart und Friedrichshafen erhalten, eine Maßnahme, die nicht allein für den durchgehenden internationalen Verkehr, sondern auch für den Verkehr im engeren Bezirk von besonderer Wichtigkeit sein dürfte.

Wichtig sind auch die Verbesserungen, die für den Nordseebadeverkehr in Aussicht genommen sind. Wenn auch im Fahrplan der Badezüge zwischen Elberfeld und Norddeich und in den Nachtzügen zwischen Cöln und Norddeich einschneidende Veränderungen nicht zu verzeichnen sind, so wird doch den wiederholten Anträgen der rheinischen Besucher von Norderney insofern Rechnung getragen, als die Tagesbadezüge zwischen Cöln und Norddeich künftig nicht mehr durch das Industriegebiet über Essen-Bochum nach Münster, sondern auf dem Wege über Oberhausen-Coesfeld nach Rheine befördert werden. Es ergibt sich dabei eine Abkürzung der Reisezeit um etwa 1 bis $1\frac{1}{2}$ Stunden gegenüber dem bisherigen Fahrplan. Von hervorragender Bedeutung aber für den Badeverkehr Mitteldeutschlands nach der Nordsee ist die Einlegung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Erfurt und Emden. Der Fahrplan dieser Züge ist wie folgt angenommen: Erfurt ab 6.54 Vormittags, Cassel ab 9.40, Warburg ab 10.35, Altenbeken ab 11.18, Soest ab 12.23, Emden an 4.21 und Emden ab 12.21 auf demselben Wege wie bei der Hinfahrt Erfurt an $10.^{10}$ Abends. Da an diese Züge neue Anschlußzüge auf der Strecke Rheine-Hannover befördert werden, wird auch der Verkehr von Leipzig und Halle mit Hilfe der bestehenden Züge an den Vorteilen der neuen Verbindung beteiligt. Für den Badeverkehr zwischen Berlin und Norddeich sind einige Verbesserungen durch Beschleunigung der Züge in Aussicht genommen. Insbesondere wird die Nachtverbindung von Norddeich nach Berlin, die bisher nur über Hannover und mit längerem Stilllager daselbst bestand, insofern verbessert als der Badezug 109 Norddeich-Bremen unmittelbar über Ulzen-Stendal nach Berlin fortgeführt wird, wo die Ankunft 6.10 Vormittags erfolgt. Eine wesentliche Bequemlichkeit für das reisende Publikum wird auch dadurch geboten, daß in den Nachtzügen zwischen Berlin und Norddeich in diesem Jahre Schlafwagen mitgeführt werden sollen.

Es wären hiermit die wichtigeren Verbesserungen im durchgehenden Verkehr in der Hauptsache hervorgehoben. Es würde indes zu weit führen, hier alle die Fahrplanänderungen und Ergänzungen hervorzuheben, die der Sommerfahrplan in dem weitausgedehnten Netz der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vorsieht. In gleichem Verhältnis wie bei den Schnellzugverbindungen sind natürlich auch in den Zugverbindungen für den Ortsverkehr erhebliche Vermehrungen für den Sommerfahrplan geplant. Auch hier ist der Osten, insbesondere Schlesien, in reichstem Maße bedacht worden. Alle diese neuen Züge einzeln aufzuzählen, würde den zu Gebote stehenden Raum ungebührlich in Anspruch nehmen. Den interessierten Gegenden werden die eintretenden Verbesserungen nicht entgehen; der Nahverkehr wird seine Vorteile daraus zu ziehen wissen. Erwähnt sei nur noch, daß im Verkehr der Berliner Stadt- und Ringbahn durch die Einlegung regelmäßiger Vollringzüge eine Neuerung eingeführt wird und auf der Wannseebahn mit den schon lange erstrebten Vorortschnellzügen ein Versuch gemacht werden soll. Es besteht die Absicht, am Morgen für den Geschäftsverkehr einen solchen Zug nach Berlin und einen Gegenzug gleicher Art am Nachmittag nach Schluß der englischen Geschäftszeit zu befördern. Beide Züge sollen auf die Strecke Wannsee-Berlin beschränkt bleiben und nur in Nikolassee, Schlachtensee und Zehlendorf anhalten, die Stationen Lichterfelde, Steglitz, Friedenau und Großgörschenstraße aber durchfahren. Der dabei zu erzielende Zeitgewinn ist zwar nicht erheblich und beziffert sich nur auf wenige Minuten, in unserer schnelllebigen Zeit wird in manchen Kreisen aber auch hierauf Wert gelegt. Es wird abzuwarten sein, ob die Neuerung allgemeinen Anklang findet. Zutreffendenfalls würde sie alsdann wohl vorbildlich für die anderen Berliner Vorortstrecken werden, wenn dem nicht besondere Schwierigkeiten an der einen oder anderen Stelle entgegenstehen, was sich zur Zeit bei den beabsichtigten Veränderungen in der Führung der Vorortzüge, soweit sie die Berliner Stadtbahn berühren, wohl noch nicht übersehen lassen dürfte. Jedenfalls ist anzunehmen, daß der nächste Sommerfahrplan viele Wünsche erfüllt, sie alle zu erfüllen, wird nach menschlichem Ermessen wohl niemals gelingen, auch wenn die Leistungen verdreifacht würden. —h.—

Die Ofotenbahn.

Uber die Baugeschichte, die baulichen Einzelheiten und die wirtschaftliche Bedeutung dieser nördlichsten Bahn der Erde, über deren Baufortschritte und schließliche Betriebseröffnung wir mehrfach Mitteilungen gebracht haben, erstattet jetzt ihr bauleitender Oberingenieur J. Th. Wiull im „Järnbanebladet“ einen eingehenden und interessanten Bericht. Der Gedanke einer Eisenbahnverbindung über die skandinavische Halbinsel vom Bottnischen Meerbusen im Osten zum eisfreien Hafen am Atlantischen Ozean tauchte zum erstenmal im Beginn der 60 er Jahre auf, indem ein schwedischer Zeitungsleiter in Wort und Schrift warm für die Sache eintrat; doch begegnete er vielem Widerstand und seine Idee wurde von den meisten Zeitgenossen als ein Erzeugnis der Phantasie betrachtet. Erst im Beginn der 70 er Jahre gewann der Plan ernstere Gestalt in Verbindung mit der Inangriffnahme der Ausbeutung der reichen lappländischen Erzlager. Damals entstand sogleich ein scharfer Streit wegen des Endpunktes der Bahn auf norwegischer Seite, wo man verschiedene Plätze in der Nähe von Tromsö, noch etwa 120 km nördlicher als der jetzige Endpunkt, ins Auge faßte. Norwegischerseits dachte niemand an die Ofotenbucht, die sich doch als der natürlichste Endpunkt für die schwedischen Vertreter ergab, die nicht durch örtliche Interessen gebunden waren.

So wurde denn auch der Ofotenfjord in einer Zusammenkunft schwedischer und norwegischer Vertreter zu Luleå am 12. August 1877 als westlicher Endpunkt festgestellt. Man begann nun Bereisungen der Linie und suchte das Kapital für das Unternehmen zu gewinnen. Im Jahre 1883 erhielten eine Anzahl schwedischer Männer die Konzession; nach dem 1885 genehmigten Plan sollte die Bahn von der schwedisch-norwegischen Reichsgrenze an 41 km lang werden. Alsbald wurde die Aktiengesellschaft „The Northern of Europe Railway Company lim.“ in England gegründet, an deren Stelle später mit teilweise neuem Kapital eine neue Gesellschaft mit gleichfalls englischem Namen trat. Aber auch diese Gesellschaft vermochte die Sache nicht durchzuführen; im Frühjahr 1889 wurden die Arbeiten eingestellt, nachdem auf die Vorarbeiten und die Herstellung des Bahnkörpers auf den ersten 20 km viel Geld verwendet war, während die Gesellschaft gleichzeitig die Bahn von Luleå nach Gellivare fertiggebaut hatte.

Nun erwarb der schwedische Staat das Eigentum der Gesellschaft auf schwedischem Gebiet, während der norwegische Staat am 12. April 1892 den norwegischen Teil erwarb. Aber wieder ruhte die Sache mehrere Jahre, bis 1896 von neuem schwedische und norwegische Privatleute bei den beiden Regierungen um die Konzession einkamen. Aber man war vorsichtig geworden, und nach weitläufigen Verhandlungen mit der Bergwerksgesellschaft der Luossavara- und Kirunavara-Erzfelder entschlossen sich die Regierungen nach Genehmigung durch die betreffenden parlamentarischen Körperschaften, die Bahnen Gellivare-Reichsgrenze und von da zum Ofotenfjord als Staatsbahnen zu bauen. Das norwegische Storthing faßte den Genehmigungsbeschluß am 15. Juni 1898.

Der norwegische Teil der Ofotenbahn ist bekanntlich die nördlichste Bahn der Erde und wird dies auch wohl noch für ein Menschenalter bleiben. Ihr nördlichster Punkt liegt 2 km östlich von der Endstation Narvik auf 68° 77′ nördlicher Breite. Die Bahn ist 42 km lang und erreicht an der Reichsgrenze ihren höchsten Punkt mit 522 m ü. M. Sie folgt in ihrer Hauptrichtung dem steilen Fjällabhang auf der südlichen Seite des innersten Armes des Ofotenfjords, des Rombaken, dessen Ende in der Luftlinie nur 10 km von der Grenze entfernt liegt. Der geringste Krümmungshalbmesser beträgt 300 m, der wegen des steilen Geländes in einer Länge von insgesamt 13 km, d. h. auf 30 % der Gesamtlänge, angewendet ist. Die höchste Steigung beträgt 17,3 ‰, in der die 10 km lange Strecke bis zur Fjällhöhe bei der Reichsgrenze liegt, sonst nur 16 ‰ mit Ermäßigung bei den Krümmungswiderständen. Verlorenes Gefälle kommt nicht vor, das Gefälle zum Meer ist nur durch die höchstens 11 km von einander entfernten Kreuzungsebenen unterbrochen. Das Schienengewicht beträgt 40 kg/m, auf die Schienenlänge von 10 m liegen 14 Schwellen. Die Unterlagsplatten sind mit Hakennägeln in derselben Weise wie auf der norwegischen Hauptbahn befestigt. Als Bettung dient auf dem größten Teil der Bahn Steinschlag. Ungewöhnlich umfangreich waren die Planierungsarbeiten, sie erforderten einen durchschnittlichen Aufwand von 100 000 Kr. auf das Kilometer. Auf der 42 km langen Strecke befinden sich 41 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 4570 m. Sie liegen hauptsächlich auf den der Reichsgrenze benachbarten 20 km, wo 1/5 der Bahn im Tunnel läuft. Ferner waren weitläufige und kostbare Verbauungsarbeiten nötig, um die Linie gegen Lawinen und Steinfall an einzelnen besonders ausgesetzten Stellen zu sichern; Schneeschutzanlagen (Schneeschirme) und Schneeeinbauten sind in großer Ausdehnung angebracht.

Von den größeren sonstigen Arbeiten ist namentlich die Brücke beim Nordlandsende zu nennen, deren Länge von 180 m auf 10 Spannungen von je 10 m verteilt ist. Ihre Höhe über dem Talgrund beträgt 40 m, die Pfeilerhöhe 12—30 m; sechs Pfeiler sind liegend montiert und dann in die senkrechte Stellung gebracht. (Die Brücke ist bekanntlich das Werk deutscher Ingenieure, ihre Aufstellung war in drei Monaten vollendet.) Sie ist die nördlichste Eisenbahnbrücke der Welt und eine der größten in Skandinavien.

Der Kostenanschlag der Bahn beläuft sich auf 9 410 000 Kr., wovon 500 000 Kr. auf den Eigentumserwerb am Endpunkt der Bahn, Fagernäs, oder, wie er jetzt genannt wird, Narvik Hafen entfallen, wo man sich hinter einer Uferlinie mit ausgezeichneten Hafenverhältnissen bedeutende Grundflächen als Baugelände gesichert hat. Auf dieser Stelle wird die Endstation der Bahn mit direktem Hafenanschluß liegen. Vorläufig ist dort nur ein 130 m langer Kai mit Schienengleisen und Lagerplätzen angelegt. Zur Zeit ist die Station Narvik Endstation; sie wird aber später nur Bedeutung für den Ortsverkehr und als Verteilungsbahnhof für die verschiedenen Güterzüge haben, denn von hier zweigen drei Linien ab: eine nach dem Hilfslagerplatz der Grubengesellschaft für die Erze, eine zu den Kaianlagen der Gesellschaft und eine dritte nach Narvik Hafen.

Die Bauarbeiten begannen im Herbst 1898 mit dem Bau der erforderlichen Transportwege, Baracken, Handelsbuden usw., womit das erste Jahr hinging, während die Pläne für die Anlage gleichzeitig ausgearbeitet wurden. In welchem Umfang Barackenbau erforderlich war, mag man daraus ersehen, daß in den Baracken und Bauten der Anlage etwa 2000 Personen gewohnt haben, darunter 220 Frauen und 170 Kinder. Erst im Herbst 1899 begannen die Erdarbeiten, worauf dann der Bau in drei weiteren Jahren fertiggestellt wurde. Die Arbeiterzahl schwankte zwischen 1000 und 1600; überdies wurden Arbeitsmaschinen in großem Umfange verwendet.

Wennschon die Ofotenbahn ihre Entstehung und wesentliche Daseinsberechtigung z. Z. den reichen Erzlagern im schwedischen Norrbotten verdankt, so ist doch anzunehmen, daß sie in Zukunft große Verkehrsbedeutung gewinnt und mächtig beitragen wird zur Förderung der Bezirke, deren Interessen an die Bahn geknüpft sind. Denn sie bildet das abschließende Glied der nördlichen Stammbahn Schwedens, indem sie diese zu dem eisfreien Hafen am Atlantischen Ozean führt. Sie eröffnet weitgestreckten entwicklungsfähigen schwedischen Landesteilen einen ganz neuen Verkehrsweg und setzt diese in bequeme Verbindnng mit einem Hafenplatz, der binnen kurzem wöchentlich mehrmalige direkte Verbindungen mit Mitteleuropas größten Hafenstädten und vermutlich auch bald solche mit Amerika erhält.

Man denkt in der Regel, die Ofoten-Luleåbahn gehe von West nach Ost. Dies ist irrig, die Hauptrichtung der Bahn ist eher Nordnordwest zu Südsüdost. Das zeigt ein Blick auf die Karte ebenso wie, daß die Bahn in Verbindung mit der nördlichen Stammbahn und ihren Anschlüssen für die nördlichsten norwegischen Ämter (Tromsö und Finmarken) mit ihrer reichen Entwicklungsfähigkeit die direkteste Verbindungslinie zu den südlicheren Landesteilen Skandinaviens schafft, so daß die Bahn für die genannten beiden Ämter dieselbe Bedeutung hat, wie die geplante „Nordlandsbahn" (Drontheim-Mo vergl. Nr 14 S. 207 d. Ztg) für die Bezirke bis Mosjöen nördlich.

Weiter ist es nur eine Frage der Zeit, daß die schwedische Stammbahn bis Haparanda fortgeführt wird und dann in Verbindung mit dem finnisch-russischen Eisenbahnnetz eine Eisenbahnlinie fertig ist, die, wie es bei den schwedischen Reichstagsverhandlungen über die Ofotenbahn hieß, ihre Bedeutung nicht nur im Nachbarverkehr Norwegens, Schwedens, Finnlands und Rußlands hat, sondern in Wirklichkeit durch Rußlands asiatisches Eisenbahnnetz erst am Stillen Ozean endet.

Freilich wird noch einige Zeit darüber hingehen, bis wir so weit sind, aber etwas, worauf man schon sehr bald rechnen kann, ist ein lebhafter Touristenverkehr. Denn der schwedische Teil der Ofotenbahn öffnet auf dem Wege durch Lappmarken ein weitgestrecktes, noch jungfräuliches Gelände, das mit seinen Seen und schneebedeckten Fjällen eine Natur zeigt, die dem leichter beweglichen Fußwanderer Überraschungen ganz einziger Art bietet. Kommt die Bahn dann weiter zum Torneå-Träsk (einem großen Binnensee), so bietet sie von da bis Narvik eine malerische Naturszenerie nach der anderen, und besonders auf der norwegischen Seite von der Norddalsbrücke an und weiter westlich zeigen sich Landschaftsbilder, deren großartige Schönheit bei günstigen Beleuchtungsverhältnissen kaum übertroffen werden kann. Ist die genannte Brücke passiert, so öffnet sich die Aussicht herüber zum Rombaksfjord und in die Tiefe des Tales, das mit seinen brausenden Bächen und Flüssen 300 m unter dem Beschauer liegt und in unzugängliche steile Fjälle eingeschnitten ist. Das Panorama, das man weiter vor sich hat, wenn man in einer Höhe von 1000′ gerade in den Rombaksfjord hinabblickt, wird man nie vergessen, wenn man so glücklich gewesen ist, es in klarer Sommernacht im Glanze der Mitternachtssonne zu schauen. Tief unter und vor sich hat man die glatte Fläche des Ofotenfjords, bekränzt von waldbewachsenen Abhängen, die sich bis ganz herauf auf die Fjällfläche ziehen. Abgeschlossen wird sie durch die mächtigen Fjällgipfel der Lofoten-Inselgruppe, die mit ihren Gletschern und Firnfeldern silbern glitzern und in allen Regenbogenfarben

schimmern, wenn die Sonne ihnen in einer stillen Nacht ihren Glanz leiht.

Kaum eine Stunde dauert die Fahrt vom Nordtal herunter nach Narvik, wo man nach der langen Fahrt über das Hochfjäll sich in südlichere Gegenden versetzt glaubt; so still und lachend liegt der Ort an der Bucht des Ofotenfjords.

Von Narvik kann man in 48 Stunden Fahrten rund um die Lofoten ausführen, eine Reihe von Naturwundern, u. a. den Trollfjord zu sehen bekommen und das interessante Vogelleben, das sich um die Sommerzeit draußen auf den Vogelinseln entwickelt, kennen lernen. In derselben Zeit kann man von Narvik das Nordkap erreichen, und hoffentlich dauert es nicht mehr lange, bis die eleganten Touristenschiffe Narvik anlaufen, so daß man die Rundfahrt Stockholm-Lappmark-Narvik-Nordkap-Drontheim unternehmen kann.

Verfasser schließt seinen Aufsatz mit einigen Entfernungsangaben auf den jetzt bestehenden Eisenbahnverbindungen, aus denen wir nur folgende hervorheben: Von Narvik nach Stockholm 1588 km, nach Drontheim (über Bräcke) 1412 km, nach Christiania (über Drontheim) 1974 km, (über Kil-Falun) 1894 km und ebendahin über Orsa und die geplante Bahn Flisen-Orsa 1764 km.

Wir möchten hier die Entfernungsangaben für Berlin anfügen: Berlin-Stockholm über Saßnitz-Trelleborg 1030 km; die Gesamtentfernung Berlin-Narvik beträgt also 2618 km, demnach liegt Narvik von Berlin etwa so weit entfernt, wie Madrid, Tunis und Konstantinopel. Dagegen ist die Reise dahin infolge des billigen schwedischen Eisenbahnstaffeltarifs erheblich billiger als nach diesen Orten.

Die Entfernung von Stockholm bis Riksgränsen beträgt nach dem zum 1. Juni d. J. zur Ausgabe gelangenden Fahrscheinverzeichnis 1541 km, hierfür werden nach dem genannten billigen Tarif II. Klasse nur 38,90 ℳ, III. Klasse nur 25,90 ℳ erhoben, die norwegische Strecke Riksgränsen-Narvik ist in das neue Verzeichnis und also in den Rundreiseverkehr gleichfalls schon aufgenommen und zwar mit nur 39 km Entfernung, sie kostet 2 ℳ in II. Klasse, 1,40 ℳ in III. Klasse. Berlin-Stockholm kostet nach dem Rundreisetarif II. Klasse 56,20 ℳ, die Reise Berlin-Narvik also II. Klasse nur 97,10 ℳ, III. Klasse nur etwa 70 ℳ.

Da nach dem genannten noch nicht herausgegebenen, aber in Vorbereitung befindlichen Verzeichnis Narvik auch schon in die Rundreise-Dampfschiffstrecken und ein Dampfschifffahrschein von Narvik nach Lödingen (auf den Lofoten) mit 78 km zu 3 ℳ I. Platz aufgenommen ist, so ist damit die Sicherheit gegeben, daß Narvik schon in diesem Sommer Anlegeplatz der norwegischen regelmäßigen Touristendampferlinien werden wird, die die ganze norwegische Westküste bis Hammerfest und weiter befahren. Sonach wird schon in diesem Sommer eine Rundreise Berlin-Stockholm-Narvik-Lofoten-Drontheim-Bergen oder Christiania und zurück, sei es über Hamburg oder über Kopenhagen, leicht und verhältnismäßig billig auszuführen sein.

Wie es auf jenen nördlichsten Eisenbahnstrecken der Welt mit Unterkunft und Verpflegung aussieht, erfahren wir zwar aus den Mitteilungen unseres Gewährsmannes nicht, doch ist uns zuverlässig bekannt, daß die schwedische Staatsbahnverwaltung nicht nur in ihre Züge nach dem Norden treffliche Wagen mit Seitengängen einstellt, sondern auch auf allen Stationen für ausgezeichnete preiswerte Verpflegung in den Bahnhofswirtschaften sorgt. Überdies sind die Erzbergstationen Gellivare und Kiruna (schon eine Stadt von 7000 Einwohnern) mit guten Gasthöfen versehen, und in Narvik, das gleichfalls schon 7000 Einwohner zählen soll, wird es daran auch nicht fehlen. Jeder, der in Norwegen gereist ist, kennt die Sauberkeit und Behaglichkeit der dortigen Touristenhotels.

Das einzige Unerfreuliche der weiten Reise ist die lange Eisenbahnfahrt von Stockholm und Upsala nordwärts. Freilich ist die Landschaft, die wir bis 400 km nördlich von Stockholm aus eigener Anschauung kennen, überall von eigenartigem Reiz und reicher Abwechslung; Felsen, Wälder, Seen, rauschende Ströme mit Wasserfällen und Stromschnellen reihen sich aneinander, grüne Wiesen, freundliche Bauernhöfe, weitleuchtende Kirchen bieten mit anschließenden Ansiedlungen von städtischem Ansehen dazwischen dem Auge Ruhepunkte, friedliche hübsche Bahnhöfe mit Blumenanlagen gewähren gelegentlich bei den Aufenthalten kurze Wandelrast, weiter nördlich folgen dann wilde, großartige Gebirgslandschaften, wie sie oben geschildert sind; immer bleiben fast 1600 km Eisenbahnfahrt ohne nennenswerte Unterbrechung, für die nur Upsala, 66 km von Stockholm, und Gellivare, 276 km vom Endpunkt, in Betracht kämen, eine nicht ganz behagliche Sache für den verwöhnten Touristen. Doch es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die höchst rührige, auf die Heranziehung namentlich der deutschen Touristenwelt stets bedachte schwedische Staatsbahnverwaltung durch Einrichtung bequemer Schnellzüge ohne Wagenwechsel von Stockholm bis Narvik, durch Einstellung von Schlaf- und Speisewagen das Menschenmögliche tun wird, um die Reise zu erleichtern und angenehm zu gestalten; die norwegische Staatsbahnverwaltung, die freilich nur mit 42 km am Endpunkt beteiligt ist, wird natürlich gleichfalls das ihrige hierzu beitragen. Dem Vereins-Reiseverkehr werden die noch fehlenden Eisenbahnstrecken, wie gesagt, schon bei der diesjährigen Sommerausgabe einverleibt.

Die Gegenden der Mitternachtssonne werden uns durch die Ofotenbahn und die mit ihr in Zusammenhang stehenden Verkehrsverbesserungen wesentlich näher gebracht und die Bahn erweitert so von neuem in erfreulicher Weise den Kreis der Sommerreisen. Weit wichtiger ist aber ihre wirtschaftliche Bedeutung, und zwar auch für Deutschland. Denn der Bezug der unserer rheinisch-westfälischen Industrie unentbehrlichen phosphorfreien Erze aus den Tagebauen von Gellivare, Luossavara, Kirunavara wird durch sie erheblich erleichtert, weil der Eisenbahnweg von dort nach Narvik kürzer ist als nach Luleå und weil der Erztransport nun während des ganzen Jahres erfolgen kann. Schon ist zwischen Ofoten und Emden ein regelmäßiger Erzdampferverkehr eingerichtet und dadurch auch dieser neu aufblühenden Hafenstadt an der Emsmündung eine neue bedeutungsvolle Verbindung eröffnet. Der Bezug schwedischer Erze über Luleå wurde schon auf 800 000 t jährlich berechnet, über Narvik-Emden wird die Million sicher erreicht werden. v. M.

Über die Beschaffung von Grund und Boden zum Bau von Staatseisenbahnen durch die Kreise

veröffentlicht Herr Geheimer Oberregierungsrat Pannenberg, vortragender Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, im Preußischen Verwaltungsblatt eine Erörterung von grundsätzlicher Wichtigkeit. Sie richtet sich gegen eine unter obiger Überschrift in demselben Blatte vom 4. Oktober 1902 erschienene Besprechung über die Verträge, welche Kreise, Gemeinden usw. und die Staatseisenbahverwaltung zur Sicherstellung der gesetzlichen Voraussetzungen für den Bau von Nebeneisenbahnen abzuschließen haben. Jene Besprechung schloß mit der Aufforderung an die Kreise, zur möglichst bestimmten Festlegung der von ihnen zu übernehmenden Verpflichtungen in den Verträgen zum Ausdruck zu bringen, daß Nachforderungen ausgeschlossen und nur insoweit zulässig sind, als es sich um geringe Abweichungen gegen das Projekt handelt, deren Notwendigkeit sich erst bei der Bauausführung ergeben hat, daß ferner zur Erweiterung bestehender Bahnanlagen nur dann

Leistungen zu machen sind, wenn dies beim Vertragsabschluß ausdrücklich vereinbart ist.

Da diese auf irrtümlichen Annahmen beruhende Aufforderung wenn auch nicht der Absicht, so doch der Wirkung nach dem Abschlusse der erwähnten Sicherungsverträge und demzufolge dem von den Beteiligten lebhaft erstrebten Bau neuer Staatseisenbahnen nicht unerhebliche Schwierigkeiten bereiten könne, so läßt der genannte Verfasser jener Besprechung zur Aufklärung der Sach- und Rechtslage eine kurze Erwiderung zuteil werden, die wir nachstehend wörtlich zum Abdruck bringen.

„Für den Umfang der von den Kreisen zu übernehmenden Verpflichtungen kann nicht irgend eine vertragliche Vereinbarung, wie sie oben vorgeschlagen worden ist, entscheidend sein, vielmehr kommt es, da der abzuschließende Vertrag lediglich den Zweck hat, die Erfüllung der vom Gesetze geforderten Bedingungen für die Verwendung der zum Bahnbau zur Verfügung gestellten Geldmittel sicher zu stellen, allein auf diese gesetzlichen Bedingungen an, die ohne Einschränkung in den Vertrag übernommen werden müssen, wenn dessen Abschluß ihre Erfüllung sicherstellen soll.

Diese Bedingungen lauten in der feststehenden Fassung der zahlreichen Nebenbahngesetze: „Der gesamte zum Bau der Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen unterworfen ist — der dauernd erforderliche zum Eigentum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirtschaftsersparnisse und sonstige Nachteile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicherzustellen." Dieser Wortlaut des Gesetzes ist für die vertragsmäßige Verpflichtung der Kreise maßgebend.

In der Besprechung wird ausgeführt, es sei zweifelhaft, ob die Verpflichtung sich nur darauf erstrecke, daß „der erstmalig bei dem Bau erforderliche Grund und Boden zu beschaffen sei und dann die Verpflichtung erlösche, oder ob diese Verpflichtung für alle Zeiten fortdauere". Es wird behauptet, daß „eisenbahnseitig die letztere Ansicht vertreten" werde und daß die Gerichte anerkannt hätten, daß Nachforderungen gestellt werden könnten.

Es erscheint kaum glaublich, daß eine Eisenbahnbehörde in den letzten Jahren die Ansicht vertreten haben sollte, daß jene Verpflichtung für alle Zeiten fortdauere. Wenigstens ist in dem durch das Eisenbahnverordnungsblatt vom Jahre 1897 (Seite 202) allgemein bekannt gegebenen Erlasse des zur Planfeststellung gesetzlich berufenen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. Juni 1897 ausdrücklich bestimmt worden, daß Anforderungen von Grund und Boden nach der Betriebseröffnung jedenfalls auf das Notwendigste zu beschränken sind und zu Anforderungen nach Abschluß des ersten Betriebsjahres in jedem Falle die ministerielle Genehmigung einzuholen ist. Die Besprechung verweist auf einen recht weit zurückliegenden Fall aus den Jahren 1882, 1883, 1884. Abgesehen davon, daß nicht ersichtlich ist, inwiefern dieser Fall dazu angetan sein soll, die die ewige Dauer jener Verpflichtung betreffende Behauptung zu unterstützen, so waren die Königlichen Eisenbahndirektionen schon durch einen Erlaß des zuständigen Ministers vom Jahre 1884 beauftragt worden, sofort nach der Betriebseröffnung festzustellen, ob und welche Grundflächen von den grunderwerbspflichtigen Kreisen, Gemeinden usw. noch anzufordern seien, und unverzüglich deren Überweisung zu fordern. Ebenso war bereits im Jahre 1886 angeordnet worden, daß die festzustellenden Baupläne schon von vornherein alle für die Bemessung des erforderlichen Grund und Bodens entscheidenden Anlagen, insbesondere auch alle für die betriebsfähige Herstellung der Bahn erforderlichen Nebenanlagen nachweisen müssen und daß Planveränderungen tunlichst stets vor der Betriebseröffnung zur ministeriellen Feststellung gelangen sollen, insoweit davon die Verbindlichkeiten der grunderwerbspflichtigen Kreise usw. berührt werden. Schon aus diesen bestimmten Weisungen des für die Entscheidung der Frage zuständigen Ministers ist zu ersehen, daß Nachforderungen nur ausnahmsweise und nur kurze Zeit nach der Betriebseröffnung vorkommen können.

In der Tat kann darüber kein Zweifel bestehen, daß die Verpflichtung der Kreise usw. sich nur auf denjenigen Grund und Boden erstreckt, der zur betriebsfähigen Herstellung der Bahn und ihrer Nebenanlagen erforderlich ist, oder mit den Worten der Besprechung: auf den „erstmalig bei dem Bau erforderlichen Grund und Boden". Davon, daß „die Verpflichtung für alle Zeiten fortdauere", kann gar nicht die Rede sein. Ein anderes hat auch das Reichsgericht, auf das die Besprechung Bezug nimmt, nicht entschieden, wenn es Nachforderungen an Grund und Boden zuläßt für solche Anlagen, die nach der maßgebenden Bestimmung des Ministers zum Bau der Bahn erforderlich sind.

Irrtümlich ist auch die weitere Annahme, daß der Eisenbahnfiskus bei der Anforderung von Grund und Boden für die Einmündung der neuen Bahn in die „Stammbahn" solche Einwendungen nicht gelten lasse, daß die Erweiterung der Stammbahn vorwiegend oder ganz in deren Interesse erfolge. Hier ist zu unterscheiden zwischen dem Grundeigentum einerseits für diejenigen Anlagen, welche unmittelbar zur Einführung der neuen Bahn in einen bestehenden Bahnhof und zur Bewältigung der durch den neuen Bahnbau hervorgerufenen Verkehrssteigerung (meist an Stelle der Anlegung eines neuen Bahnhofs!) erforderlich werden, und anderseits für alle übrigen Erweiterungsanlagen der bestehenden Bahn. Die Hergabe des ersteren Grundeigentums gehört selbstverständlich zu den von den Kreisen zu übernehmenden Verpflichtungen, die Hergabe des letzteren gehört unzweifelhaft nicht dazu. Die Unterstellung, daß der Eisenbahnfiskus eine andere Auffassung geltend mache, entbehrt jeder Begründung. Noch im Erlaß vom 27. Februar 1902, der durch das Eisenbahnverordnungsblatt (Seite 92) zur allgemeinen Kenntnis gekommen ist, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die darüber bestehenden Vorschriften in Erinnerung gebracht und den Königlichen Eisenbahndirektionen bei der hiernach gebotenen Trennung der Bahnhofsanlagen in den von ihnen aufzustellenden und der Zentralinstanz zur Feststellung vorzulegenden Plänen die größte Sorgfalt zur Pflicht gemacht.

Dafür, daß die in Rede stehenden Gesetzesvorschriften und Vertragsbedingungen nur diese Anwendung finden, bürgt die Entscheidung des zugleich zur öffentlich-rechtlichen Planfeststellung berufenen und den Eisenbahnbehörden vorgesetzten verantwortlichen Ministers der öffentlichen Arbeiten, der überdies jederzeit im Wege der Beschwerde angerufen werden kann.

Der am Schlusse der Besprechung empfohlene Vorschlag, daß Nachforderungen nur „für geringe Abweichungen gegen das Projekt zulässig sein sollten, deren Notwendigkeit sich erst bei der Bauausführung ergeben hat", entspricht nicht der Sachlage. Nicht bloß bei der Bauausführung können Nachforderungen an Grund und Boden notwendig werden, es kann das auch unabhängig davon infolge von Planänderungen im Enteignungsverfahren geschehen. Es können ferner Versehen oder Mängel bei der Planfeststellung vorgekommen sein, die im Interesse der Betriebsfähigkeit der Bahn oder zum Schutze öffentlicher Interessen oder zur Sicherung der Anlieger die Ergänzung und Vervollständigung des Planes notwendig und damit Nachforderungen an Grund und Boden unabweisbar machen. Daß Nachforderungen dieser Art nach Möglichkeit vermieden, äußerstenfalls aber nur noch kurze Zeit nach der Betriebseröffnung zugelassen werden sollen, ist schon durch die angezogenen Ministerialerlasse angeordnet worden.

Ebensowenig kann die Forderung als gerechtfertigt anerkannt werden, daß zur Erweiterung bestehender Bahnanlagen Grund und Boden nur hergegeben werden solle, wenn dies „beim Vertragsabschluß ausdrücklich vereinbart" sei. Insoweit es sich um Erweiterungsanlagen handelt, die unmittelbar zur Einführung der neuen Bahn in einen bestehenden Bahnhof und zur Bewältigung der durch den neuen Bahnbau hervorgerufenen Verkehrssteigerung notwendig werden, ist selbstverständlich der erforderliche Grund und Boden seitens der Kreise herzugeben. Diese Erweiterungsanlagen treten in der Regel an die Stelle neuer Bahnhöfe und bilden, da jede neue Bahn an bestehende Bahnanlagen angeschlossen wird, immer einen wesentlichen Bestandteil der neuen Bahn. Dagegen haben die übrigen Erweiterungsanlagen der bestehenden Bahn an sich mit der Herstellung der neuen Bahn nichts zu tun und berechtigen den Unternehmer unzweifelhaft nicht zu Forderungen an den grunderwerbspflichtigen Kreis für Grund und Boden; dessen Beschaffung fällt vielmehr dem Unternehmer der erweiterungsbedürftigen bestehenden Bahnanlagen zur Last. Die Art der Einführung der neuen Bahn, die Beschaffenheit und der Umfang der Erweiterungsanlagen, für welche hiernach der Kreis den Grund und Boden herzugeben hat, läßt sich indessen nicht schon bei dem Vertragsabschlusse, sondern erst auf Grund der Planfeststellung, gegebenenfalls im Enteignungsverfahren, bestimmen. Durch die oben erwähnten Ministerialerlasse ist aber bereits für die gewissenhafte und billige Begrenzung der für Erweiterungsanlagen an die Kreise zu stellenden Ansprüche Fürsorge getroffen worden.

Die am Schlusse der Besprechung an die Kreise und sonstige Beteiligte gerichtete Aufforderung erscheint danach nicht berechtigt. Sie geht von irrtümlichen Voraussetzungen aus, verstößt in der Form gegen maßgebende Gesetzesvorschriften und kann der Sache nur schaden statt nützen."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat der Verwaltung der Reichseisenbahnen** kam in der Reichstagssitzung vom 24. d. M. zur dritten Lesung. Baron de Schmid (dk. Els.) brachte wie in früheren Jahren lothringische Bahnwünsche zur Sprache, zunächst um die Bahnverbindung Völklingen-St. Avold-Mörchingen. Jedes Jahr werde der Ausbau dieser Linie dringender. Im Landesausschuß hat die Regierung voriges Jahr die Zusage gemacht, daß, sobald preußischerseits die Bahn von Völklingen bis zur lothringischen Grenze genehmigt sei, auch ihre Fortsetzung bis Mörchingen ausgeführt werde, daher möge der Minister den Ausbau der erstgenannten Teilstrecke sobald wie möglich veranlassen. Auf der Straßburger Konferenz 1902 sei bezüglich der in Aussicht genommenen Bahnbauten Lothringen sehr schlecht weggekommen. Die Ausführung der Bahn Münztal-Wolmünster in der Richtung auf Zweibrücken sei von der Fortführung auf pfälzischem Gebiete abhängig gemacht. Die Gründe für diese Bahnverbindung zwischen Elsaß-Lothringen und der Pfalz hat der Abgeordnete Leineweber eingehend dargelegt. Daher möge das Reich energisch Verhandlungen mit Bayern betreiben und, falls sie nicht zum Ziele kommen, selbständig bis zur Grenze bauen. Eine weitere Verschiebung dieser seit einer Reihe von Jahren verlangten Verbindung würde der Bevölkerung eine schwere Enttäuschung bereiten und eine Quelle der Unzufriedenheit für diese sonst so ruhige und zufriedene Bevölkerung sein. Die dritte Bahnlinie sei Pfarschweiler-Püttlingen-Saaralben. Die Behandlung dieses Projektes seitens der erwähnten Kommission habe bei der Bevölkerung tiefste Verstimmung hervorgerufen. Hatte diese doch nach den Erklärungen, die in Straßburg bei einer Sitzung der Landesausschüsse abgegeben worden waren, die baldige Erfüllung eines langjährigen Wunsches erwartet. Die Kommission habe aber beschlossen, diese Linie dem Bau durch Private freizugeben. Er könne nicht annehmen, daß die Landesregierung ihr Versprechen nicht eingelöst hat, sondern müsse voraussetzen, daß die Schwierigkeiten von den Vertretern des Reiches gekommen sind. Die Kohlengruben könnten auf diesem verkürzten Transportwege ihre Kohlen zu bedeutend ermäßigten Frachtsätzen befördern, daher solle die Eisenbahnverwaltung der Hauptgegner dieses Projekts sein. Es handele sich aber hier nicht um Privatinteressen einzelner, sondern außer Püttlingen würde diese Bahn noch zwölf anderen meist stark bevölkerten Gemeinden zugute kommen. Er erwarte daher von der Regierung, daß sie den Bahnbau nicht einer Privatgesellschaft überläßt, sondern selbst in die Hand nimmt. Staatsminister Budde erklärte, es könne ja kein Zweifel darüber bestehen, daß die Ausführung der drei Bahnlinien für die beteiligten Landesteile von dem größten Nutzen sein werde. Ihre Ausführung stößt nur zur Zeit insofern auf Schwierigkeiten, als es in Elsaß-Lothringen eine ganze Reihe von Eisenbahnwünschen gibt, die zunächst bauwürdiger sind. Er danke dem Vorredner indessen für die Anregung und wolle ihm versprechen, daß er in erneute Prüfung darüber eintreten werde, ob und wann diese Linien gebaut werden sollen. Er könne zur Zeit keine Erklärung darüber abgeben, wann das der Fall sein wird. Aber der Vorredner habe ja nichts als eine wohlwollende Prüfung und Verhandlungen mit den benachbarten Regierungen von ihm verlangt.

Die Elsässer Röllinger und Delsor beantragen die Wiederherstellung der in der Kommission und in der zweiten Beratung gestrichenen dritten Rate von 100 000 ℳ zur Erweiterung des Bahnhofs Luxemburg. Der Minister befürwortete diesen Antrag dringend, der denn auch fast einstimmig angenommen wurde.

— **Die dritte Lesung des Etats der preußischen Staatsbahnverwaltung** im Abgeordnetenhause fand am 24. d. M. statt. Auf Anfragen aus Abgeordnetenkreisen erwiderte Staatsminister Budde folgendes:

„Dem Grafen Moltke danke ich für seine Anregungen und möchte bemerken, daß die Frage der Einführung von Güterwagen von größerer Ladefähigkeit fortgesetzt unsere Aufmerksamkeit beschäftigt. Ich habe neuerdings angeordnet, daß eine Anzahl von Sachverständigen der Eisenbahn- und der Wasserbauverwaltung in nächster Zeit nach Amerika fahren, um die Ladeeinrichtungen und den Übergang vom Schiff auf die Eisenbahn und umgekehrt, kurz alle Verhältnisse, die in Amerika gut durchgebildet sind, zu studieren. Ich stimme auch darin bei, daß wir vorsichtig sein müssen mit unserem Vorgehen und nur in dem Maße die amerikanischen Erfindungen und Erfahrungen anwenden können, wie sie auf unsere speziellen Verhältnisse übertragbar sind. Herrn Mizerski kann ich bestätigen, daß eine Anzahl von Beamten aus Posen in andere Provinzen versetzt sind aus sehr verschiedenen Ursachen. Es werden künftighin über verschiedene Kategorien von Eisenbahnbeamten Listen bei einer einzigen Direktion geführt werden, um eine gleichmäßige Anstellung der Beamten zu ermöglichen. Vor allen Dingen ist dies geschehen bei den versorgungsberechtigten Militäranwärtern, die für Stationsassistentenstellen in Aussicht genommen sind. Da im Osten die Bevölkerung mehr geneigt ist, im Militärdienst so lange zu bleiben, bis sie die Anwartschaft auf einen Zivilversorgungsschein erworben hat, haben wir im Osten eine größere Anzahl Militäranwärter als im Westen zur Verfügung, und um eine gleichmäßige Anstellung der Militäranwärter herbeizuführen, sind eine Anzahl solcher Beamten aus dem Osten nach dem Westen versetzt worden. Diese Versetzungen liegen also nur im eigensten Interesse der Bureaudiätare wie auch der Militäranwärter. Dann ist also eine neue Maßregel dahin getroffen, daß die Gruppen, in welchen die Direktionsbezirke zusammengegliedert waren, geändert sind. Bisher bestand eine östliche Gruppe aus drei Grenzbezirken: Kattowitz, Breslau und Posen. Posen ist nun nach der neuen Vorschrift angegliedert an Halle und Erfurt, Kattowitz an Breslau und Magdeburg. Es kann daher jetzt ein Beamter von Posen nach Halle oder Erfurt versetzt werden und umgekehrt. Dies geschieht auch nur im Interesse der Anwärter selbst, und es ist infolgedessen eine Anzahl Versetzungen zum 1. April erfolgt. Eine geringe Anzahl von Beamten ist aber auch wegen ihrer Agitationen und ihrer Beteiligung an der polnischen Bewegung versetzt, denn zu solchen Sachen haben die Eisenbahnbeamten keine Zeit. Ein Weichensteller hat z. B. in seiner Wärterbude polnische Agitation getrieben und Versammlungen dort abgehalten. Der Mann ist selbstverständlich versetzt worden. Ich muß mir als Minister durchaus die Bestimmung hierüber vorbehalten und bestreite, daß das eine Verletzung der Verfassung ist. Ich muß das Recht zur Versetzung haben und habe das Recht, wenn sich Beamte an einer Bewegung, die nicht im Interesse des Eisenbahndienstes liegt, agitatorisch beteiligen."

Der Abg. Dr Krieger (frs. Vp.) beklagte die Bevorzugung weiblicher Beamten; es seien ihm Fälle mitgeteilt worden, wo männliche Beamte entlassen worden sind, um billigere weibliche Beamte einzustellen. In der Urlaubserteilung herrschen Mißstände; der Urlaub sollte nach dem Dienstalter erteilt werden. Weiter lenkte er wieder die Aufmerksamkeit des Ministers darauf, in die Präsidentenstellen Techniker zu berufen. Jetzt gebe es nur drei oder vier Techniker darunter. Ihm sei mitgeteilt worden, wenn der Minister eine Präsidentenstelle, die ein Jurist inne hat, mit einem Techniker besetzen will, so müsse er einen Staatsministerialbeschluß herbeiführen.

Der Minister erwiderte: „Meines Wissens ist nicht ein einziger Beamter entlassen oder versetzt worden, um eine weibliche Kraft auf seine Stelle zu engagieren und Ersparnisse daraus zu ziehen. Wenn doch Versetzungen vorgekommen sein sollten, so haben andere Gründe vorgelegen. Was die Urlaubserteilung betrifft, so wird dieser meist lediglich nach der Dienststellung des Betreffenden bemessen, und nicht der bekommt den meisten Urlaub, der die höchsten Stellen hat, denn ich z. B. habe vielleicht bis jetzt am wenigsten Urlaub gehabt (Heiterkeit) und werde es vielleicht auch später so haben. Es ist aber ein Unterschied, ob ein Beamter Urlaub nimmt, der dauernd körperlich beschäftigt ist, oder ein Beamter, der geistig jahraus, jahrein in der Schreibstube tätig ist. Auch danach muß der Urlaub bemessen werden, außerdem auch nach den Mitteln des Beamten. Im übrigen kann ich versichern, daß die Präsidenten angewiesen sind, in der Urlaubserteilung, in der Erteilung von Freifahrtscheinen den Wünschen der Beamten nach Tunlichkeit nachzukommen. Das kann ich auch für die Zukunft zusichern. Was die Besetzung der Präsidentenstellen betrifft, so ist die Sachlage gegenüber den Erklärungen meines Vorgängers nicht verändert. Der hat erklärt, daß es keine administrativen Präsidentenstellen gibt, sondern daß die Präsidenten sämtlicher Eisenbahndirektionen gleichmäßig behandelt werden. Es wird ein Mann ausgesucht, der dafür geeignet ist, sei es, daß er eine administrative, sei es, daß er eine technische Vorbildung hat. Es ist ein Irrtum, wenn der Abg. Krieger sagt, daß ich in der Lage wäre, Präsidentenstellen zu besetzen, wenn es sich um einen administrativen Beamten handelt. Ich bin überhaupt nicht in der Lage, eine Präsidentenstelle zu besetzen. Dieses Recht liegt bei der Krone. Außerdem unterliegt der Vorschlag zur Besetzung jeder Präsidentenstelle unter allen Umständen einem Beschluß des Staatsministeriums."

Auf eine Bemerkung des Zentrumsabg. Kirsch über die Sonntagsruhe namentlich der katholischen Beamten gab der Minister Auskunft über die bestehende Handhabung: „Der Dienst ist so eingerichtet, daß die Beamten wenigstens zweimal im Monat zur Kirche gehen können. Nach einer mir vorliegenden Statistik fielen von 699 244 Dienstbefreiungen

438 553 auf den Sonntag. Die Befreiungen haben sich überdies seit 1892 fast verdoppelt. Mehr als zwei Ruhetage erhielten 1892 bei den Bahnwärtern 21,41 %, 1902: 40,90 %, bei den Weichenstellern 1892: 29,88 %, 1902: 45,14 %, bei den Stationsbeamten 1892: 29,30 %, 1902: 50,4 %, bei den Telegraphisten 1892: 22,42 %, 1902: 67,12 %. Die Verwaltung ist fortgesetzt bemüht, im Sinne der Anregung des Vorredners zu wirken."

Aus den weiteren Verhandlungen ist von allgemeinem sachlichen Interesse noch die Erklärung des Ministers, daß die Vorarbeiten für die Bahn Bad Nenndorf-Münder a/D. soweit gefördert seien, daß er hoffe, die Bahn werde am 1. April 1905 eröffnet werden können. Der Etat der Eisenbahnverwaltung wurde in dritter Lesung bewilligt.

— **Eisenbahnverstaatlichungen in Preußen.** Dem Landtage sind nunmehr zwei Gesetzentwürfe betreffend die Verstaatlichung der bekannten sechs Privatbahnen zugegangen. Nach § 1 des ersten Gesetzentwurfs wird die Staatsregierung unter Genehmigung der beigedruckten Verträge zur käuflichen Übernahme

1. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
2. der Altdamm-Kolberger Eisenbahn,
3. der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
4. der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und
5. der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

nach Maßgabe der Vertragsbestimmungen ermächtigt.

Nach § 2 wird die Staatsregierung ermächtigt, den Umtausch der Stammaktien und Stammprioritätsaktien der betreffenden Bahnen in Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe herbeizuführen und zu diesem Zweck Staatsschuldverschreibungen dieser Anleihe zu dem Gesamtbetrage von 108 619 200 ℳ auszugeben.

Nach § 3 wird die Staatsregierung ferner ermächtigt: a) zur baren Zuzahlung auf die Stammaktien und Stammprioritätsaktien der betreffenden Bahnen 4 596 705 ℳ, b) zu Abfindungen an die Direktoren der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, der Altdamm-Kolberger Eisenbahn, der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn die Summe von 2 057 000 ℳ, c) zur Deckung des Bauvorschusses der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Stargard-Cüstriner Eisenbahn die Summe von 1 258 705 ℳ, zusammen 7 912 411 ℳ zu verwenden und I. zur Deckung der im § 3 unter a bis c erforderlichen Mittel die Bestände der Reserve-, Erneuerungs- usw. Fonds, deren Höhe nach dem Abschlusse des Jahres 1901 bezw. 1901/1902: 9 861 663 ℳ betrug, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu verwenden, II. die verbleibenden Restbestände der genannten Fonds in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten noch offenstehenden Eisenbahnkredite zu verwenden.

Von den weiteren Bestimmungen der §§ 4—12 ist noch von Interesse, daß nach § 7 der Finanzminister und der Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt werden, bei der Auflösung der im § 1 unter 1 bis 5 genannten Gesellschaften nach Maßgabe der daselbst bezeichneten Verträge den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen unter Verwendung der in den §§ 2 und 3 bewilligten Mittel zu zahlen bezw. auf die Staatskasse zu übernehmen. Über die Ausführung der im § 7 getroffenen Bestimmungen hat nach § 8 die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben. Nach § 11 bedarf jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen durch Veräußerung zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandteile und die Zubehörungen dieser Eisenbahnen und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als sie nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

Der zweite Gesetzentwurf betrifft den Erwerb des Ostpreußischen Südbahnunternehmens für den Staat. Nach § 1 wird die Staatsregierung zum Erwerbe der Ostpreußischen Südbahn ermächtigt, und zwar entweder a) auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetzsammlung S. 505) oder b) auf Grund eines mit der Gesellschaft nach Maßgabe eines anliegenden Entwurfs abzuschließenden Vertrages. Dabei bleibt der Staatsregierung die Verteilung der im § 4 des Vertragsentwurfs festgesetzten Gesamtabfindung auf die einzelnen Aktiengattungen vorbehalten.

Nach § 2 wird die Staatsregierung ferner ermächtigt: 1. in dem Falle des § 1 a einen Betrag bis zu 27 000 000 ℳ zu verwenden, 2. in dem Falle des § 1 b nach Maßgabe des dortselbst gedachten Vertrages den Umtausch von 13 500 000 ℳ Stammaktien und 13 500 000 ℳ Stammprioritätsaktien der Ostpreußischen Südbahn in Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Betrage von 28 687 500 ℳ herbeizuführen und zu diesem Zweck Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe auszugeben.

§ 3 ermächtigt die Staatsregierung, in dem Falle des § 1 b in Gemäßheit des dortselbst gedachten Vertrages a) zur baren Zuzahlung auf 22 500 Stück Stammaktien und 2500 Stück Stammprioritätsaktien der Ostpreußischen Südbahn die Summe von 1 282 500 ℳ, b) zu Abfindungen an die Direktoren der Ostpreußischen Südbahn die Summe von 700 000 ℳ, c) zur Deckung des Bauvorschusses bei der Ostpreußischen Südbahn die Summe von rund 3 163 000 ℳ, zusammen 5 145 500 ℳ zu verwenden und I. zur Deckung der im § 3 unter a bis c erforderlichen Mittel die Bestände der Reserve-, Erneuerungs- usw. Fonds, deren Höhe nach dem Abschlusse des Jahres 1901: 5 613 782 ℳ betrug, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu verwenden, II. die verbleibenden Restbestände der genannten Fonds in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten, noch offenstehenden Eisenbahnkredite zu verwenden.

Die §§ 4—11 entsprechen den Bestimmungen des ersten Gesetzentwurfs.

— **Änderung der Verwaltungsbezirke mehrerer preußischer Eisenbahndirektionen.** Mit dem 1. April d. J. scheiden die Strecken Fürstenwalde-Sommerfeld (Eisenbahndirektionsbezirk Berlin), Neusalz a/O.-Freystadt-Sagan und Freystadt-Waltersdorf-Reisicht (Eisenbahndirektionsbezirk Breslau) sowie die Strecke Kottbus-Guben (Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S.) aus ihren derzeitigen Verwaltungsbezirken aus und werden mit dem genannten Tage sämtlich dem Eisenbahndirektionsbezirk Posen zugeteilt.

— **Einrichtung von Kantinen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat Anlaß genommen, die Königlichen Eisenbahndirektionen erneut auf einen früheren Erlaß aufmerksam zu machen, wonach es zu den Aufgaben der Verwaltung gehört, Speiseanstalten und andere Wirtschaftsbetriebe (Kantinen) für solche Bedienstete einzurichten, die gezwungen sind, außerhalb der Häuslichkeit ihre Mahlzeiten einzunehmen. Es heißt in dem Erlaß weiter: „Ich erwarte, daß unter ständiger Mitwirkung des Dezernenten für Wohlfahrtsangelegenheiten geprüft wird, ob ein Bedürfnis zur Errichtung von solchen Anstalten vorliegt, und daß die vorhandenen Anstalten zweckentsprechend geleitet und stets sauber gehalten werden. Die Errichtung von Kantinen kann namentlich da in Frage kommen, wo eine größere Anzahl von Bediensteten beschäftigt ist, die wegen weiter Entfernung von der Wohnung die Mahlzeiten zu Hause nur unter wesentlicher Verkürzung der zur Erholung bestimmten Ruhepausen einnehmen können. Hauptzweck der Kantinen ist, den Arbeitern Gelegenheit zu einfachen, aber schmackhaft zubereiteten, nahrhaften, nach Bedarf auch warmen Speisen zu mäßigen Preisen zu geben. Die zu diesem Zwecke errichteten Kantinen sollen eine Wohlfahrtseinrichtung, nicht aber eine Einnahmequelle bilden. Es kann daher in Frage kommen, von der Erhebung einer Pacht namentlich in den Kantinen ganz abzusehen, in denen neben den Speisen keinerlei alkoholische Getränke, auch kein Bier, sondern nur alkoholfreie Getränke, wie Kaffee, Tee, Milch und dergl., geboten werden. Dem Pächter würden im letzteren Falle besonders günstige Bedingungen zu gewähren sein, damit er auf den mit dem Verkauf alkoholischer Getränke erfahrungsgemäß verbundenen größeren Gewinn verzichten kann. Bis zum 1. Juli d. J. wollen die Königlichen Eisenbahndirektionen berichten, was auf den eingangs erwähnten Erlaß geschehen ist, und sich dabei gutachtlich darüber äußern, ob und inwieweit es sich empfiehlt, überhaupt von der Erhebung einer Pacht für die zum Besten der Bediensteten eingerichteten Kantinen ganz abzusehen."

— **Preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Im Februar d. J. wurden vereinnahmt für Personen 22 051 000 ℳ (gegen das Vorjahr + 831 000 ℳ), für Güter 69 978 000 (+ 5 186 000) Mark und aus sonstigen Quellen 7 305 000 (+ 56 000) ℳ, zusammen 99 334 000 (+ 6 073 000) ℳ oder bei einer Länge von 32 086 (+ 540) km für das Kilometer 3096 (+ 137) ℳ. Seit 1. April 1902 wurden insgesamt erzielt aus dem Personenverkehr 360 603 000 (+ 5 881 000) ℳ, aus dem Güterverkehr 838 529 000 (+ 27 272 000) ℳ und aus sonstigen Quellen 76 537 000 (+ 698 000) Mark, zusammen 1 275 669 000 (+ 33 851 000) ℳ oder für das Kilometer 40 179 (+ 420) ℳ

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 100 881 und

auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 814 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 90 183 und auf den Arbeitstag 15 031 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 1783 und im ganzen 10 698 Doppelwagen oder 11,9 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrrevier betrug in dem vorbenannten Zeitabschnitt am 21. d. M. 16 887 Wagen gegen 15 081 am selben Tage im Jahre zuvor.

Nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd kamen in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 20 007 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 48 sowie von anderen Gütern 4 Doppelwagen zum Versand.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 19 255 offene Wagen gegen 16 846 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 2409 oder 14,3 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Eisenbahnfragen im württembergischen Landtag.** Aus den Verhandlungen der Abgeordnetenkammer über den Entwurf des Hauptfinanzetats für 1903 und 1904 (erste Beratung) entnehmen wir, soweit die Verwaltung der Eisenbahnen berührt wurde, nachstehendes aus den Berichten des württ. Staatsanzeigers.

Der Abg. Liesching (Volkspartei) bedauert, daß die Regierung sich bei der Vermehrung der Stellen keinerlei Beschränkung auferlegt habe; es finden sich namentlich im Departement der Verkehrsanstalten sehr beträchtliche Stellenvermehrungen. Auch bei den Eisenbahnen, die an sich einen großen Personalbedarf haben, dürfen keine neuen Stellen geschaffen werden nur wegen des Avancements. Abg. v. Geß (deutsche Partei) meint, im System der Eisenbahnverwaltung müssen Änderungen herbeigeführt werden, der jetzige Zustand sei auf die Dauer nicht mehr haltbar, und es haben ja auch beide Kammern die Regierung einstimmig gebeten, auf eine einheitliche Verwaltung der deutschen Eisenbahnen im Sinne des Art. 42 der Reichsverfassung hinzuarbeiten. Es sei Pflicht und eine hohe Aufgabe der Regierung, ihre ganze Kraft einzusetzen, damit dieses Ziel erreicht werde. Nur durch eine gründliche Änderung in dieser Richtung sei eine dauernde Besserung der Finanzlage möglich. v. Kiene (Vizepräsident der Kammer, Zentrum) ist bei Prüfung des Eisenbahnetats vorläufig zu dem Ergebnis gekommen, daß bei den Eisenbahnen wohl 1 000 000 ℳ Mehrertrag eingestellt werden könne. Die Staatsschuld wachse zu gunsten des Verkehrswesens, einer Anlage, von der auch die nächsten Generationen den Vorteil haben. Das Verkehrswesen sei eine Quelle für den Volkswohlstand, der die Speisung nicht versagt werden dürfe. Das Verkehrswesen müsse weiter ausgebaut werden, die bisherige Eisenbahnpolitik sei in dieser Richtung fortzusetzen. Die Selbständigkeit der württembergischen Eisenbahnen dürfe nicht aufgegeben werden. Es gebe Wege, wo man sparen könnte: eine Wagengemeinschaft, ein gewisses Zusammenwerfen von Einnahmen, Ersparnisse an Revisionen usw. Die Reichsverfassung gebe den Fingerzeig. Die üble Konkurrenz der einzelnen Verwaltungen gegeneinander sei eine Sache, die sich im Deutschen Reich einfach nicht mehr gehöre. Es sei zu verlangen, daß das Reichseisenbahnamt in diesem Sinne wirke. Dieses Amt sollte ein Schiedsgericht bei den Konkurrenzstreitigkeiten sein, darauf sollten die Regierungen dringen und das Reichseisenbahnamt mit weiteren Befugnissen ausstatten. Staatsminister der Finanzen v Zeyer bemerkt im Laufe seiner Rede, er habe von der Eisenbahnverwaltung die sehr erfreuliche Mitteilung erhalten, daß der Eisenbahnertrag für das Jahr 1902 sich in überraschend günstiger Weise entwickelt habe; es werde für 1902 die volle Ablieferung von 16 300 000 ℳ an die Staatskasse erfolgen können, während noch bis vor kurzem ein Fehlbetrag von 1 000 000 ℳ für das Jahr 1902 vorgesehen war. Die Tatsache sei wohl auch ein Beweis dafür, daß besseren Zeiten wieder entgegengesehen werden dürfe. Der Minister weist auf den Eisenbahnreservefonds hin. Dieser habe leider bis jetzt nur mit 1 500 000 ℳ dotiert werden können. Trotzdem habe er für das Jahr 1901 vortreffliche Dienste geleistet, indem das feststehende Eisenbahndefizit von 1 000 000 ℳ im Jahre 1901 ganz aus dem Reservefonds habe gedeckt werden können. In dem Reservefonds seien nun noch etwa 500 000 ℳ, er habe angenommen, daß diese nötig werden zur Ausgleichung des Jahres 1902; da dies nicht der Fall sei, werde mit dem genannten Bestand des Reservefonds in die neue Etatsperiode übergegangen. Es sei das ein Beweis, wie zweckmäßig die Einrichtung dieses Fonds gewesen, wie denn auch in Preußen das Bestreben der Regierung dahin gerichtet sei, eine ähnliche Einrichtung zu schaffen. Abg. Kraut (konservativ) sagt, bei den Eisenbahnen stehen Aufwendungen von außerordentlicher Höhe bevor, von denen dennoch eine wesentliche Besserung der Eisenbahnerträge nicht erhofft werden könne. Zu einer besseren Rentabilität der Bahnen könne man nur gelangen, wenn Württemberg aus der Isolierung und Konkurrenzierung seines Bahnnetzes herauskomme. Auf welchem Wege dies geschehe, sei ihm im Grunde gleichgültig, aber es sei höchste Zeit, daß ein Weg dazu gesucht werde. Vom Reichseisenbahnamt vermöge er in dieser Beziehung nichts zu hoffen. Das Defizit des hessischen Etats sei durch Restmittel gedeckt und habe mit der Eisenbahngemeinschaft nichts zu tun; Hessen habe seit Bestehen dieser Gemeinschaft durchschnittlich einen jährlichen Überschuß des Eisenbahnertrags von 1 152 000 ℳ gehabt. Die ungünstige Lage Sachsens sei gerade auch auf die schlechte Rentabilität seiner Bahnen zurückzuführen; das sollte dazu beitragen, daß in dieser Frage endlich vorangemacht werde. Eine gewisse Einbuße an Eisenbahnselbständigkeit sei bei Durchführung des Gemeinschaftsgedankens allerdings unvermeidlich.

Der ritterschaftliche Abg. Freiherr v. Wöllwarth bemerkt zur Eisenbahnfrage, er freue sich, daß der Abg. v. Geß (deutsche Partei) sich dem Standpunkt der Gemeinschaft genähert habe, seine Ausführungen wie auch seine eigenen Erfahrungen bestätigen ihm, daß der Gedanke im Volk an Boden gewinne. Er könne mitteilen, daß auf der kleinen Main-Neckarbahn seit Oktober 1902 der Gemeinschaftsbetrieb schon eine Ersparnis von 700 000 ℳ ermöglicht habe. Für eine Reichseisenbahngemeinschaft sei keine Aussicht. Wenn Fürst Bismarck sie nicht zustande gebracht habe, werde auch die württembergische Regierung und die württembergische Kammer sie nicht zustande bringen. (Dr v. Kiene: Andere Zeiten!) Bayern sei noch lange nicht so weit und Herr Budde werde so wenig wie sein Vorgänger eine Feder eintauchen für die Reichsgemeinschaft; er weiß, daß er nur zu warten braucht. Er hoffe es doch noch zu erleben, daß der ruinierende Wettkampf der deutschen Eisenbahnverwaltungen aufhöre, daß diese vielmehr an einem Strange ziehen, und er hoffe, auf dem einzigen Wege zu diesem Ziel in dem Herrn Vizepräsidenten Dr v. Kiene (Zentrum) bald einen Bundesgenossen zu bekommen.

Abg. F. Haußmann (Volkspartei) sagt u. a., die Freunde der Eisenbahngemeinschaft haben sich mit einer wahren Wonne auf das Defizit gestürzt und malen jetzt so schwarz wie möglich. Man male künftige Segnungen an die Wand, man täusche sich aber. Die Herren, die für die Gemeinschaft sprechen, übersehen das Imponderabile: unser Volk will nicht, daß wir in unserem Land in unseren Eisenbahnen nichts mehr dreinzureden haben. Es stehe in der Abgeordnetenkammer eine entschlossene Mehrheit gegen die Aufgabe der Verkehrsselbständigkeit, auch das andere Haus sei dagegen und im Volk interessieren sich nur einige Liebhaber dafür.

Die Rede des Staatsministers der auswärtigen Angelegenheiten Frhr. v. Soden begann mit der Bemerkung, daß nicht anders zu erwarten gewesen sei, als daß auch heute wieder die vielbesprochene Eisenbahngemeinschaft aufs Tapet gebracht werden würde. Der Standpunkt der Regierung in dieser Frage habe sich seit seinen letzten Erklärungen in keiner Weise geändert. Er bäte aber, die weitere Behandlung dieser Frage der Spezialdebatte vorzubehalten, wo er dann Rede und Antwort stehen und wenigstens in der Kommission alle diejenigen Mitteilungen machen werde, die überhaupt nach Lage der Sache zur Zeit in dieser Frage gemacht werden können. Der Minister fuhr dann fort: „Der Herr Abg. v. Kiene ist auf den bekannten Kammerbeschluß vom vorigen Jahre zurückgekommen, worin die Regierung ersucht wird, auf die Verwirklichung des Art. 42 der Reichsverfassung hinzuarbeiten, und hat sein Befremden darüber ausgedrückt, daß der Präsident des Reichseisenbahnamtes im Reichstage erklärt habe, daß ihm von Bestrebungen im Sinne dieses Beschlusses nichts bekannt und auch das Reichseisenbahnamt bisher mit dieser Angelegenheit in keiner Weise befaßt worden sei; daraus scheine hervorzugehen, daß die Regierung ihrerseits dem Ersuchen der Stände noch keinerlei Folge gegeben habe. M. H., wenn die Regierung im Sinne Ihres Beschlusses tätig sein will, so muß und kann sie sich zunächst nicht unmittelbar an das Reichseisenbahnamt, sondern sie muß sich an die einzelnen Eisenbahnverwaltungen bezw. an die einzelnen Staatsregierungen wenden, und erst, wenn unter diesen eine Einigung erzielt ist, würde das Reichseisenbahnamt als Vollzugsbehörde in Bewegung gesetzt werden. Es wird also richtig sein, daß das Reichseisenbahnamt mit der Angelegenheit nicht befaßt worden ist, aber es ist nicht richtig, daraus den Schluß zu ziehen, daß nun auch die württembergische Regierung ihrerseits in der Sache nicht tätig gewesen sei. Ich kann Sie das Gegenteil versichern und hinzufügen, daß ich auch fernerhin im Sinne Ihres Beschlusses tätig sein will (Beifall), um dem darin zum Ausdruck gebrachten Ersuchen, so weit es wenigstens an mir liegt, nachzukommen. Aber dieser Art. 42 der Reichsverfassung ist nun schon mehr als 30 Jahre alt, ohne daß er verwirklicht worden wäre; nun will ich zwar nicht sagen, daß Sie noch weitere 30 Jahre warten sollen, aber, m. H., daß er nun von heute auf morgen verwirklicht werden solle, das dürfen Sie auch nicht verlangen; geben Sie mir wenigstens noch bis zum nächsten Etatsjahr Zeit, dann wird

sich ja wohl einigermaßen übersehen lassen, ob in dieser Richtung überhaupt etwas erreichbar ist. Wenn überhaupt etwas erreicht werden will, so wird meine dahin gehende Tätigkeit durch parlamentarische Erörterungen wie die der letzten Tage nicht gerade erleichtert, insbesondere nicht durch Vorwürfe gegen fremde Verwaltungen und Angriffe auf deren Chefs, mit denen ich mich doch vertragen muß und auf deren Entgegenkommen ich angewiesen bin, vor allem aber auch nicht durch eine allzu pessimistische Darstellung unserer Finanzlage im allgemeinen und unserer Eisenbahnlage im besonderen. (Sehr richtig!) Ich bin in dieser Beziehung gewiß kein allzugroßer Optimist, ich gebe mich keinen Illusionen hin und unterschätze die Schwierigkeiten nicht, das stets wachsende Anlagekapital unserer württembergischen Eisenbahnen zu verzinsen und zu amortisieren, oder dabei gar noch einen Überschuß zu erzielen; wir bedürfen, um dies zu ermöglichen, dauernd günstiger oder zum mindesten normaler Jahre, einer weisen Sparsamkeit und vor allem vorsichtiger Zurückhaltung bei der Anlage neuer Bahnen. Sie wissen alle, welche schwere Aufgaben und Ausgaben uns in nächster Zeit bevorstehen; teilweise lassen sich diese Ausgaben ja wohl noch etwas hinausschieben oder auf eine größere Reihe von Jahren verteilen, aber ganz umgehen lassen sie sich eben nicht, und wenn der Herr Abg. Haußmann gestern gesagt hat, wichtiger als die neue Bahnhofanlage in Stuttgart sei die Schiffbarmachung des Neckars, wenigstens bis Heilbronn, so will ich durchaus nicht bestreiten, daß die Schiffbarmachung des Neckars wichtig ist, aber der Bahnhofumbau in Stuttgart ist nicht nur wichtig, nein, er ist mehr als wichtig, er ist geradezu nötig und unvermeidlich, wenn wir unsere Eisenbahnen auf der Höhe des Verkehrs halten wollen; und so kommen wir wohl zu dem Schluß, daß wir eben das eine tun und das andere nicht lassen sollen. Aber in ähnlicher Lage befinden sich auch andere Eisenbahnverwaltungen, manche noch in weit schlimmerer, und es entspricht somit weder den Tatsachen, noch ist es politisch klug, gerade unsere Lage immer so hinzustellen, als ob uns nichts anderes übrig bliebe, als uns je früher je besser und womöglich bedingungslos in fremde Arme zu werfen. (Rufe: Sehr gut! Sehr richtig!) Hüten wir uns vor einer allzu pessimistischen Auffassung, hüten wir uns aber ebenso vor allzu sanguinischen Erwartungen, zumal auch über die finanziellen Folgen einer etwaigen Eisenbahngemeinschaft, einerlei, welche Form diese nun auch annehmen möge. Gewiß, eine Eisenbahngemeinschaft kann manche zur Zeit schwer auf uns lastende Übelstände beseitigen, sie würde uns vielleicht die Verzinsung und Amortisation unserer Eisenbahnschuld erleichtern, aber abnehmen wird uns diese Schuld niemand, wir mögen mit wem auch immer eine Gemeinschaft eingehen (Haußmann-Gerabronn: Sehr richtig!); der Gutmütige, der dazu bereit wäre, der müßte erst noch gefunden werden. (Heiterkeit. Haußmann-Gerabronn: Bravo!) So viel über die Frage der Eisenbahngemeinschaft."

— **Eisenbahnunfall in Degerloch (Filderbahn).** Wie die Direktion der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft, welche den Betrieb auf der Filderbahn führt, mitteilt, entgleiste am 22. d. M. Abends kurz vor 8 Uhr der Schlußwagen des aus einer Lokomotive und zwei vierachsigen schmalspurigen Personenwagen bestehenden Zuges Nr 151 Degerloch-Vaihingen bei der Ausfahrt aus dem Zahnradbahnhof Degerloch mit dem vorderen Achsenpaar kurz vor der Endweiche; er stürzte gegenüber dem Restaurant Schweizerhaus um und fiel auf das Trottoir. Der Zug ist sogleich zum Stehen gebracht worden. Der vordere Zugteil, bestehend aus der Lokomotive und einem Personenwagen, blieb im Gleis stehen und konnte nach etwa 10 Minuten die Fahrt fortsetzen. Der entgleiste Wagen war mit etwa 15 Reisenden besetzt, wovon 7 verletzt worden sind. Die schwerste Verletzung besteht in einem Unterschenkelbruch. Der entstandene Materialschaden ist nicht bedeutend. Über die Ursache der Entgleisung ist die Untersuchung eingeleitet.

Österreich.

— **Die Sanierung der Südbahn.** Der von dem französischen Komitee zur Verteidigung der Interessen der Prioritätenbesitzer der Südbahn für die am 27. d. M. abgehaltene Generalversammlung der Prioritätenbesitzer der Südbahn in Paris versandte Bericht gibt neben allgemeinen Bemerkungen über die Lage und die voraussichtliche Entwicklung der Südbahn eine eingehende Darstellung über die Natur und den Umfang der notwendigen Zugeständnisse der Prioritätenbesitzer und bespricht die vorliegenden Sanierungsvorschläge vom Standpunkte ihrer Zweckmäßigkeit und der Sicherheit des Prioritätendienstes. Die Südbahn sei mit den Abzahlungen für den Kaufschillingsrest belastet, welcher gegenwärtig noch ungefähr 43 000 000 Kr. betrage. Die Raten bis 1905 habe die Gesellschaft im Wege der Eskomptierung vorausbezahlt, aber von 1906 an werden diese sich wieder fühlbar machen. Dazu kommen die Kosten der unbedingt erforderlichen Investitionen, welche mit jährlich 6 000 000 Kr. veranschlagt werden, so daß innerhalb der Periode von 1902 bis 1916 im ganzen für außerordentliche Aufwendungen ein Betrag von ungefähr 140 000 000 Fr. benötigt werden dürfte. Hingegen könne angenommen werden, daß der Verkehr der Südbahn sich in der gleichen Weise wie bisher entwickeln werde. Da die Einnahmen in den letzten 15 Jahren jährlich durchschnittlich um 2 % gestiegen sind, so könne auch für die nächsten 15 Jahre auf diese Steigerung gerechnet werden. Die Einnahmen betragen jetzt rund 100 000 000 Kr., und es sei demnach die Steigerung bis 1916 mit 30 000 000 Kr. zu veranschlagen. Aus der voraussichtlichen Verkehrszunahme ergebe sich die Notwendigkeit von Neuherstellungen, für welche vorgesorgt werden müsse. Hinsichtlich der Rückwirkung der Tauernbahn werden keine ernsten Besorgnisse gehegt, diese dürfte nur durch ungefähr fünf Jahre eine Verlangsamung der Entwicklung zur Folge haben. Neben der Steigerung der Einnahmen sei die naturgemäße Erhöhung der regelmäßigen Ausgaben in Rechnung zu ziehen, welche mit jährlich 500 000 Kr. veranschlagt wird. Vor die Frage gestellt, wie den Bedürfnissen der Südbahn Rechnung zu tragen sei, habe man sich zunächst grundsätzlich dahin entschieden, daß auf die Heranziehung der vierprozentigen und der fünfprozentigen Anleihen verzichtet werden könne, weil die Ergebnisse zu unbedeutend gewesen wären. Es habe sich hierauf darum gehandelt, ein die Besitzer der dreiprozentigen Obligationen möglichst wenig belastendes Abkommen zu treffen. Aus den Beratungen des Kurators mit den Vertrauensmännern sei zuerst ein Vorschlag hervorgegangen, welcher dahin ging, daß die Tilgung der sämtlichen Serien gleichmäßig bis 1962 hinausgeschoben werde, wodurch die letzten sechs Jahre der Konzessionsdauer nur in der gleichen Weise wie nach den bisherigen Plänen belastet blieben; ferner sollten die zu tilgenden Obligationen nicht zum Nennwert zurückgezahlt, sondern börsenmäßig zurückgekauft werden, jedoch mit der Einschränkung, daß nur im ersten Jahre der ganze Betrag auf diesem Wege getilgt wird, während im zweiten Jahre nur 95 %, im dritten Jahre 90 %, im vierten Jahre 85 % usw. zurückgekauft werden dürfen und der Rest zum Nennwert ausgelost werden solle. Nach 20 Jahren hätte wieder die volle Tilgung zum Nennbetrage platzgreifen sollen. Trotzdem dieser Vorschlag manches Annehmbare gehabt habe, konnte das Komitee sich mit ihm nicht befreunden. Es hätte die Verhältnisse der Südbahn nicht völlig saniert, und die Wahrscheinlichkeit lag vor, daß noch vor Ablauf der 20 Jahre mit neuen, größeren Forderungen an die Obligationenbesitzer hätte herangetreten werden müssen. Auch wollte man nicht ohne zwingenden Grund den Grundsatz der Rückzahlung zum Nennbetrag aufgeben. Darum habe die Gesellschaft einen anderen Ausweg suchen müssen, und das Ergebnis sei ein neuer Vorschlag gewesen. Nach diesem verlangsame sich die Tilgung während der nächsten 15 Jahre in hinreichender Weise, um zur Verfügung der Gesellschaft jene Mittel zu lassen, welche sie für die Investitionen und für den Kaufschilling benötigt und deren Verzinsung nur zu einem sehr mäßigen Satze erfolgt. Vom Jahre 1917 oder 1918 an wird die Tilgung derart beschleunigt, daß bereits im Jahre 1940 die Anzahl der im Umlauf befindlichen Obligationen kleiner sein werde als nach dem früheren Vorschlag, und vom Jahre 1958 an werde der Obligationendienst keinen größeren Betrag als nach den gegenwärtigen Tilgungsplänen erfordern. Durch den letzteren Vorschlag werde der Grundsatz der Tilgung zum Nennwert aufrechterhalten, die finanzielle Lage der Gesellschaft endgültig saniert und durch 15 Jahre eine neue Anleihe unnötig; die Zukunft der Gesellschaft werde sichergestellt und durch die Freilassung der letzten 10 Jahre der Konzession werde eine ansehnliche Reserve geschaffen. Die Sicherheit des Obligationendienstes werde durch die neuen Vorschläge nicht berührt. Man könne auch zuversichtlich auf die bereits erwähnte Steigerung der Erträgnisse rechnen. Anderseits habe das Komitee sich vor Augen gehalten, daß es besser sei, Zugeständnisse zu machen, welche höchst wahrscheinlich genügen, als solche Opfer vorzuschlagen, welche voraussichtlich für die Bedürfnisse nicht ausgereicht hätten und welche daher in kurzer Zeit zu neuerlichen Vereinbarungen genötigt hätten. Die Hauptsache sei, daß an der Auslosung zum Nennbetrag festgehalten werde. Allerdings könne man nicht wissen, wie die Zukunft sich gestaltet, und es sei daher auch ein Gebot der Klugheit, sich für unerwartet ungünstige Fälle die Möglichkeit des börsenmäßigen Rückkaufs als letztes Mittel offen zu halten. Das Komitee knüpft seine Einwilligung zu diesen Konzessionen an die Bedingung, daß die Gesellschaft sich formell verpflichte, sowohl die Verzinsung als auch die Tilgung stets in Gold zu leisten, demnach den Jahrescoupon mit 13 Fr. und die gezogene Obligation mit 50 Fr. einzulösen.

In dem Berichte des französischen Südbahnkomitees über die Sanierungsvorschläge wird ferner erklärt, das Komitee wünsche die Einsetzung eines Kontrollorgans, welches die voll-

ständige Ausführung des Abkommens zu überwachen hätte, ohne die Rechte der Aktionäre oder der Verwaltung zu verletzen, welches sich ferner über die Lage der Südbahn auf dem laufenden erhalten und in dem geeigneten Augenblicke die offizielle Berufung der Besitzer von Südbahnobligationen und die Einsetzung einer Vertretung derselben in Übereinstimmung mit dem österreichischen Gesetz veranlassen könnte. Die Vertreter des französischen Komitees haben, wie verlautet, erklärt, daß es ihnen genügen würde, wenn die Kontrolle darin bestände, daß die heute bestehende Kuratel für die Zukunft verlängert werde. Einer der in Paris anwesenden Vertrauensmänner hat jedoch dem französischen Komitee im Namen des Kurators die juristischen Schwierigkeiten mitgeteilt, die sich einem solchen Plan nach dem österreichischen Gesetz entgegenstellen würden. Das österreichische Kuratorengesetz verfüge die Einsetzung eines Kurators nur zu dem bestimmten Zweck, wenn die Rechte der Prioritätenbesitzer gefährdet seien. Man könne aber beim Abschlusse eines Übereinkommens nicht im vorhinein voraussetzen, daß der Vertrag nicht erfüllt werden würde. Wenn dies aber der Fall wäre, könne jeder Prioritätenbesitzer die Einsetzung eines Kurators verlangen. In dieser Frage werden die Verhandlungen fortgeführt. Der Kurator hat sich mit den Vertrauensmännern wegen Einberufung einer Versammlung der Wiener Prioritätenbesitzer ins Einvernehmen gesetzt. Die Vertrauensmänner stimmten dieser Absicht zu und werden die Eingabe, die der Kurator dem Gericht unterbreiten wird, mitunterfertigen. Diese Versammlung wird voraussichtlich Mitte Mai stattfinden.

— **Buschtêhrader Bahn.** Die Verbindungsbahn Dallwitz-Karlsbad Zentralbahnhof und Zentralbahnhof-Butschirn steht im Zusammenhange mit dem Plan, den Personenverkehr im Karlsbader Zentralbahnhof zu vereinigen. Der Buschtêhrader Bahn ist auf ihren Wunsch der Entwurf einer Konzessionsurkunde für die beiden genannten Strecken mitgeteilt worden. Die Gesellschaft wird in weitere Verhandlungen eintreten, sobald die Einzelpläne und die Kostenvoranschläge ausgearbeitet sein werden. Die Kosten der neuen Verbindung werden auf etwa 3 000 000 Kr. beziffert und sollen aus dem Investitionsfonds der Gesellschaft gedeckt werden.

Luxemburg.

— **Der neue Pachtvertrag über den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.** Einer Meldung der Kölnischen Zeitung aus Luxemburg vom 24. d. M. zufolge leitete der Staatsminister Eyschen die Kammerverhandlungen über den deutsch-luxemburgischen Eisenbahn- und Zollvereinsvertrag durch einen längeren Vortrag über die Entstehung und den Inhalt des Vertrags ein. Er schloß, Luxemburg könne den Tag segnen, der ihm diesen Vertrag gebracht hat, weil er die Neutralität des Landes festige und seine wirtschaftliche Zukunft über ein halbes Jahrhundert hinaus sichere. Der Vertrag ist dann am 26. d. M. von der Deputiertenkammer einstimmig angenommen worden.

Übrige europäische Länder.

— **Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.** Der Einnahmeüberschuß der schweizerischen Bundesbahnen im Februar betrug 1 065 800 Fr., gegen 998 342 Fr. im Februar 1902; für Januar-Februar 2 473 970 gegen 2 383 507 Fr. Die Gotthardbahn vereinnahmte im Februar 1 495 000 Fr. gegen 1 282 287 Fr. im Vorjahre; die Jura-Simplonbahn 2 345 000 gegen 2 157 790 Fr.; ihr Einnahmeüberschuß beträgt 763 000 gegen 536 292 Fr.

— **Schweizerische Plakatfahrpläne.** Der schweizerische Bundesrat hat aus praktischen Gründen beschlossen, den seit 1890 eingeführten allgemeinen schweizerischen Plakatfahrplan künftig nicht mehr zu erstellen, und hat die Eisenbahnverwaltungen ermächtigt, ihre eigenen Fahrpläne beliebig in den schweizerischen und ausländischen Stationen aushängen zu lassen.

— **Italienische Eisenbahnen.** Auf eine Anfrage mehrerer Abgeordneter, ob das Gerücht wahr sei, daß mit den Eisenbahngesellschaften Verhandlungen gepflogen werden, welche auf eine Verlängerung der gegenwärtigen Verträge hinzielen, erwiderte der Minister der öffentlichen Arbeiten, das Gerücht entbehre jeder Begründung. (Beifall.) Die Regierung glaube indessen, wenn sie auch eine Fortdauer der gegenwärtigen Verträge nicht für nützlich halte, daß in den Grenzen des möglichen eine Übernahme des Eisenbahnbetriebs durch den Staat vermieden werden müsse. Die Regierung stehe deshalb mit den jetzigen Eisenbahngesellschaften sowie mit anderen Gesellschaften und Personen in Unterhandlung, um neue Verträge mit besseren und annehmbaren Bedingungen zu erreichen. Die Regierung glaube, den Eisenbahngesellschaften die Verträge in einer Form und zu einer Zeit kündigen zu können, die den Interessen des Staats entsprechen.

— **Englische Schienenausfuhr.** Die Ausfuhr betrug im Dezember 40 329 t gegen 40 623 t im Dezember 1901 und 29 922 t im Dezember 1900. Die Gesamtausfuhr des Jahres betrug 584 334 t gegen 466 607 t im Jahre 1901 und 373 956 t im Jahre 1900. Die Hauptmenge der ausgeführten Schienen im Gewicht von 349 569 t ging nach den britischen Kolonien in Südafrika, Indien, Australien und nach Kanada. Der Rest verteilt sich auf Rußland, Schweden, Ägypten, China, Japan, die Vereinigten Staaten, Mexiko, Brasilien und Argentinien. („Engineering.“)

— **Erleuchtung der Lokomotivlaternen der russischen Staatsbahnen mit Acetylen.** Die amtliche „Torgowo-Promyschlennaja-Gaseta“ (Handels- und Industriezeitung) teilt in ihrer Nr 48 mit, daß neuerdings zum zweitenmal Versuche gemacht worden sind, die Lokomotivlaternen mit Acetylen zu beleuchten. Die Versuche, die in Gegenwart einer Kommission aus hohen Beamten des Ministeriums der Verkehrsanstalten vorgenommen worden sind, haben durchaus glänzende Ergebnisse gefördert. Das grelle Licht der Laternen beleuchtete das Gleis auf eine Entfernung von 70 Faden (= 149,35 m). Aus Anlaß dieses günstigen Ergebnisses beschloß das Ministerium, Acetylen allmählich auf allen Staatsbahnen zur Beleuchtung der Lokomotivlaternen einzuführen.

— **Eisenbahnwesen.** Unter dieser Überschrift lesen wir in der deutschen St. Petersburger Zeitung „Herold“ wörtlich das folgende: „Unter dem Vorsitz des Reichsratsmitgliedes A. P. Iwaschtschenkow ist eine besondere Kommission gebildet worden, welche die Ursachen der geringen Ertragfähigkeit der russischen Eisenbahnen feststellen soll. Wir wollen hervorheben, daß die Eisenbahnen in einem modernen und geordneten Staatswesen gar keinen Reinertrag geben sollen, denn sie sind nicht für den Fiskus da, sondern für die Bevölkerung. Allerdings betrachtet der Fiskus bei uns auch die Post als eine Einnahmequelle, daher braucht man sich nicht weiter darüber zu wundern, daß nun auch die Eisenbahnen hier herangezogen werden sollen.“

Ob der „Herold“ ein Staatswesen, das aus den Eisenbahnen Einnahmen bezieht, tatsächlich nicht für „modern“ und namentlich nicht für „geordnet“ hält? Bejaht der „Herold“ die Frage, dann ist Rußland allerdings groß heraus, denn seine Eisenbahnen geben dem Fiskus keinerlei Reinerträge, legen vielmehr der Steuerkraft des Volkes nicht unbeträchtliche Opfer auf.

Es ist kaum glaublich, daß ein großes und vielgelesenes deutsch-russisches Blatt derartige Sätze ohne alle Einschränkung in die Welt hinauszuschicken den Mut hat. Es werden so die schwierigsten volkswirtschaftlichen Fragen mit einer Leichtigkeit und Überzeugungstüchtigkeit entschieden, die natürlich von allen, denen es in ihr Budget paßt, als eine erlösende Wahrheit in weite Schichten des Volkes getragen wird, unbekümmert darum, was dort für Schlüsse gezogen werden.

Fremde Weltteile.

— **Einiges über die chinesische Ostbahn.** Vor kurzem konnte einem Berichte des Finanzministers über seine sibirische Inspektionsreise entnommen werden, daß der Bau der mandschurischen Bahn entgegen der sonst verbreiteten Anschauung gut ausgeführt ist und namentlich die Erdarbeiten jede Sicherheit gegen die verderbliche Wirkung von Überschwemmungen bieten. Diese Mitteilung von so berufener Stelle hat manchen Zweifel zum Schweigen gebracht. Heute finden wir, so schreibt der „Herold“, im amtlichen Militärblatt, dem „Russki Inwalid“, über diese Frage einen sehr sachlichen Artikel, der zur Annahme berechtigt, daß der Bau der Bahn trotz gegenteiliger Behauptungen ohne genügende Berücksichtigung verschiedener klimatischer Erscheinungen ausgeführt worden ist und daher seiner Aufgabe und den an ihn gestellten Anforderungen nicht entspricht. In diesem Bericht wird besonders hervorgehoben, daß die gemachten Mitteilungen schon aus dem Grunde von Interesse sein werden, weil die Eisenbahnverwaltung so überaus schweigsam ist, was allerdings in hohem Maße zutrifft.

Nachdem der Bau der Bahn in seinen Einzelheiten näher besprochen worden ist, wird festgestellt, daß sich gegen die Güte des Baues keine besonders triftigen Einwände machen lassen — aber es wird daran gezweifelt, daß es der Bahnverwaltung möglich sein wird, einen ununterbrochenen Verkehr auf der Bahn aufrecht zu erhalten.

Beim Bau einer Bahn — so führt das amtliche Blatt aus — kann man sich nicht allein auf die Erforschung der topographischen Verhältnisse eines Gebietes beschränken. Die Erforschung der meteorologischen Bedingungen ist nicht minder wichtig, dafür aber zeitraubender und schwieriger. Beim Bau von Eisenbahnen in Kulturländern ist dieser Teil der Arbeiten am leichtesten auszuführen, da in dieser Hinsicht mehrjährige Erfahrungen über die Niederschläge, ihren Einfluß auf das Austreten der Flüsse, Überschwemmungen usw. in der Regel gesammelt vorliegen. Diese Erscheinungen sind durchaus nicht in jedem Jahr dieselben, sondern kehren oft nur in gewissen Zeitabschnitten wieder. Die Mandschurei ist ein vollständig unerforschtes Land und man ist mit ihren meteorologischen Verhältnissen vollständig unbekannt. Außerdem liegt gar kein Grund vor, den sehr zweifelhaften Mitteilungen der Eingeborenen Glauben zu schenken. Hierzu treten zwei Tatsachen, die im kurzen Zeitraum von zwei Monaten stattfanden und die zu ernstem Nachdenken anregen.

Ende Juli des Jahres 1901 ging ein bei der Insel Formosa entstandener Taifun über die Halbinsel Kwantung, dem ein drei Tage anhaltender Platzregen folgte. Die Folge hiervon war, daß der Verkehr auf dem Südende der Bahn für die Zeit von fast einem Monat eingestellt werden mußte. Allerdings wird behauptet, daß solche Platzregen selten vorkommen und auch die bekannten ältesten Leute sich eines solchen Regens nicht entsinnen. Aber es fragt sich, ob das auch tatsächlich so ist?

Sodann hebt der Autor des Artikels hervor, daß er Port Arthur Ende August verließ und wenige Werst hinter dem Hafen auf eine Fläche von einigen 20 Quadratwerst stieß, die vollständig überschwemmt war. Der Bahndamm war, da er dort durch tiefgelegene Gegenden führt, natürlich unterspült und es wurde zum Bau eines Ergänzungsgleises geschritten. Auf der Weiterfahrt war in der Nähe von Zizikar der Nonni aus den Ufern getreten, hatte den Bahndamm überschwemmt und jeden Verkehr unterbrochen. Die Überschwemmung erstreckte sich über eine Fläche von 59 Werst und hatte das Gleis und die Schwellen auf weite Strecken hin unterspült, so daß die Schienen stellenweise frei in der Luft hingen und nur in einer leichten Draisine und dann auch nur mit Lebensgefahr passiert werden konnten.

Wenn ein Austreten des Nonni schon solche Folgen hat und zwar zu einer Zeit, wo die Regenperiode längst vorüber war, wie soll es denn zu anderen Zeiten werden! Außerdem schneidet der Nonni die Bahn rechtwinklig. Hat schon das Austreten des verhältnismäßig ruhig dahinfließenden Nonni so verderbliche Folgen für den Verkehr auf der Bahn, wie soll es dann beim Jalu werden, der der Bahn parallel läuft und wild dahinströmt? Die Kosaken der Schutzwache erzählen von ihm, daß er, falls er aus seinen Ufern tritt, alles mit sich fortreißt. Darauf ist aber beim Bahnbau keine Rücksicht genommen.

Der Berichterstatter des „Invaliden“ hat zwar Recht, wenn er es im allgemeinen bemängelt, daß solche wichtige Bahnen gebaut werden, ohne daß zuvor nach allen Richtungen hin Vorsorge getroffen worden ist, daß der Bau und später der Betrieb nicht durch unerwartete Vorkommnisse gestört werden. So wichtig und zutreffend das auch für einen Bahnbau in Europa oder auch noch in Amerika ist, so wenig scheint die Ausstellung berechtigt zu sein, wenn es sich um einen Bahnbau in der Mandschurei handelt. Es fehlen hier eben alle Voraussetzungen, die es ermöglichen, in der vorangedeuteten Weise vorsichtig und vorbereitet an den Bau zu gehen. Hier galt es vielmehr, sich mit den Verhältnissen, wie sie den Erbauern örtlich entgegentraten, so gut es ging abzufinden und die Schwierigkeiten, die sich häufig ganz außerordentlich antürmten, zu überwinden. Das scheint gelungen zu sein, wenngleich solche Unvollkommenheiten des Baues, wie sie der „Invalide“ zu berichten weiß, wohl noch häufiger durch widerstandsfähigere Bauten zu beseitigen notwendig werden könnte, ohne daß dadurch über das ganze Werk der Stab gebrochen zu werden braucht.

Rechtsprechung.

— **Bahnhofsautomaten.** Der Strafsenat des Oberlandesgerichts Stuttgart hat durch Urteil vom 26. Januar d. J. ein Urteil der III. Strafkammer des Landgerichts daselbst aufgehoben und die darin ausgesprochene Ansicht, daß die Bahnhofsautomaten keinenfalls als zum Gewerbebetrieb einer Eisenbahnunternehmung gehörig anzusehen und deshalb auch nicht vom Geltungsbereich der Gewerbeordnung auszunehmen seien, in dieser Allgemeinheit für unrichtig erklärt. Aus den Gründen des Oberlandesgerichts geben wir folgenden, auch sonst für das Eisenbahnwesen interessanten Auszug:

Begrifflich und tatsächlich wird der Charakter eines Gewerbebetriebs im wesentlichen durch die Natur der betriebenen Geschäfte sowie durch die Art, den Umfang und den wirtschaftlichen Zweck des Geschäftsbetriebs bestimmt. Hiernach versteht man unter Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen im gewöhnlichen Sprachgebrauch, wie auch in dem des Gesetzgebers die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Gütern mittels einer Eisenbahn. Hierzu gehört aber nicht nur dieses Transportgeschäft als solches, sondern auch die für dasselbe erforderliche bauliche Unterhaltung der Bahnanlagen wie die Anschaffung und Unterhaltung des gesamten beweglichen Materials, welches dem Eisenbahnbetrieb unmittelbar oder mittelbar dient. So spricht auch die Gewerbeordnung in § 6 schlechthin vom Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen und schließt diesen in seinem ganzen Umfang vom Geltungsbereich der Gewerbeordnung aus, ohne zu unterscheiden zwischen Haupt- und Hilfsgewerbe des Eisenbahnbetriebs. Die Verkehrsaufgabe einer Eisenbahnunternehmung umfaßt nun unstreitig hinsichtlich der Personenbeförderung nicht allein die auf sichere und ordnungsmäßige Handhabung des Betriebs gerichtete Tätigkeit, also die sichere, geregelte und schnelle Beförderung von Ort zu Ort, sondern auch die der Fürsorge für eine Erleichterung und Bequemlichkeit des Reisens, überhaupt die für die Befriedigung der Bedürfnisse der Reisenden gewidmete Tätigkeit. Diese letztere äußert sich in einer der fortschreitenden Entwicklung des Eisenbahnverkehrs wie den damit gewachsenen Anforderungen des Reisepublikums mehr und mehr entgegenkommenden Rücksichtnahme der Eisenbahnunternehmer auf die Wohlfahrt, Gesundheit und Bequemlichkeit des Publikums während der Fahrt, sie zeigt sich in der Schaffung mannigfacher Einrichtungen und Veranstaltungen, welche zur Befriedigung von Bedürfnissen der Reisenden dienen und nach der Absicht der Eisenbahnverwaltung das Reisen mittels Eisenbahn für jedermann möglichst leicht und bequem machen sollen, eben hierdurch aber zugleich dem gewerblichen und geschäftlichen Betrieb des Eisenbahnunternehmens wenn auch nur mittelbar dienen. Zu solchen Einrichtungen können, abgesehen von der mit der Zeit fortgeschrittenen komfortablen Ausstattung der Personenwagen, z. B. die Waschvorrichtungen und Aborte in den Zügen wie auf den Bahnhöfen, die Einstellung von Speise- und Schlafwagen in gewisse Schnellzüge, die Aufbewahrungsstellen für Handgepäck, die Aufgabestellen für Depeschen und die Badegelasse in den Bahnhöfen gezählt werden, ferner die Zulassung von Lebensmittelverkäufern auf den Bahnsteigen (und zwar auch außerhalb der für das Handelsgewerbe allgemein zugelassenen Geschäftsstunden), die Abgabe von Seife und Handtuch durch die im Innern der Wagen vielfach aufgestellten Automaten, unter gewissen Voraussetzungen auch die Bahnhofswirtschaften.

In gleicher Weise bieten aber auch die fast überall auf den Bahnhöfen aufgestellten Automaten die Gelegenheit zu leichter Beschaffung von Genußmitteln und Gegenständen des unmittelbaren Reisebedarfs, sie dienen wie die vorgenannten Einrichtungen den Interessen und Bedürfnissen des reisenden Publikums und erfüllen damit einen Teil der an einen Eisenbahnbetrieb gestellten Anforderungen. Dieselben können deshalb auch mit gutem Grund als Bestandteile oder Anhänge des Eisenbahngewerbebetriebs angesehen werden, welche dann insoweit den Vorschriften der Gewerbeordnung nicht unterstehen, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß die Eisenbahnverwaltung in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnunternehmerin die Aufstellung solcher Automaten im Interesse des Reiseverkehrs verfügt oder genehmigt hat, sowie daß die Automaten tatsächlich Bedarfsgegenstände für die Reisenden enthalten und damit Bedürfnisse der letzteren befriedigen. Solchenfalls erscheinen sie als eine mit dem Eisenbahnbetrieb räumlich und sachlich eng verbundene, dessen wirtschaftlichen Zwecken dienende und zu diesem Gewerbebetrieb wenn auch nur mittelbar gehörige Einrichtung. Hiermit ist von selbst gegeben, daß die örtliche Aufstellung dieser Automaten eine solche sein muß, daß sie dem vorbezeichneten Verkehrszweck und in der Hauptsache nur ihm dienen und nicht etwa darüber hinaus ein offener automatischer Vertrieb der betreffenden Gegenstände an das gesamte nicht reisende Publikum dadurch geschaffen wird. Die Aufstellung darf deshalb nicht an solchen Stellen der Bahnhofsanlagen erfolgen, welche vom Publikum als allgemeine Verkehrsgelegenheit gleich einem öffentlichen Platz oder Weg benutzt werden. Anderseits läßt sich aber auch nicht verlangen, daß die Möglichkeit der Benutzung der Bahnhofsautomaten durch das nicht zu den Reisenden gehörige Publikum ganz ausgeschlossen sei, und der Umstand, daß die Automaten nicht ausschließlich innerhalb der Bahnsteigschranken, sondern auch außerhalb derselben in den Wartesälen und Bahnhofshallen aufgestellt sind und so einer Benutzung durch das nicht reisende Publikum nicht entzogen sind, entkleidet sie noch nicht des Charakters als einer zum Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmung gehörigen Einrichtung. Denn dieser Betrieb ist auch sonst nicht auf die Eisenbahnwagen und in einem Bahnhof auf den durch die Bahnsteigschranken abgesperrten Teil desselben beschränkt, vollzieht sich vielmehr innerhalb und außerhalb dieser Schranken in den Bahnhöfen, wie denn auch

verschiedene von der Eisenbahnverwaltung in Ausübung ihres Gewerbebetriebes errichtete Anlagen, wie Handgepäck- und Depeschenaufgaberäume, Aborte, Wartesäle usw. regelmäßig außerhalb der Bahnsteigschranken sich befinden und damit auch der Benutzung durch das anderweite, nicht reisende Publikum zugänglich sind. An jenem Charakter ändert auch die Tatsache nichts, daß die Absicht der Eisenbahnverwaltung dabei nebenher auf eine weitere nutzbringende Verwertung ihrer Bahnhofsräume und damit auf eine Vermehrung der Betriebseinnahmen gerichtet ist, falls sie nur die Einrichtung im Interesse der Reisenden und innerhalb des Rahmens des Eisenbahngewerbebetriebs getroffen hat. Denn was immer zur Erleichterung des Reiseverkehrs geschaffen wird, dient von selbst und bestimmungsgemäß dazu, durch den Anreiz und die Erzielung einer erhöhten Frequenz die Betriebserträgnisse zu steigern.

Ebensowenig steht der Annahme, daß der Verschleiß von Reisebedarfsartikeln durch Bahnhofsautomaten zum Gewerbebetrieb einer Eisenbahnunternehmung gehöre, an sich die Tatsache hindernd entgegen, daß die Eisenbahnverwaltung nicht selbst bezw durch ihre Angestellten diesen Verschleiß besorgt, sondern ihn durch Vertrag einem Unternehmer übertragen hat. Denn dessen ungeachtet kann sie als die eigentliche Unternehmerin dieses Betriebszweigs erscheinen, welche nur die Ausübung des ihr ausschließlich zustehenden Rechts einem Dritten mit gewissen Vorbehalten eingeräumt hat, wie sie dies ebenso in anderer Richtung des Eisenbahnbetriebs, z. B. gegenüber der sogen. Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft, tut, auch neuerdings einzelnen Privatreisebureaus (vergl. die Stangenschen Reiseunternehmen) den Verkauf von Reisebillets sowie den automatischen Verkauf von Bahnsteigkarten nach bestimmter Vereinbarung überläßt und wie sie auch bezüglich der Bahnhofswirtschaften trotz der regelmäßig bestehenden Pachtverhältnisse als die Unternehmerin gilt.

Bücherschau.

— **Technical Dictionary (English-German-French)** of the terms employed in the manufactures; architecture, civil, military and naval; civil engineering including bridge-building, road and railway construction; mechanics and mechanical engineering; ship building and navigation; metallurgy, mining and smelting; artillery and marine; mathematics; physics and electrotechnics; chemistry and metallurgy; mineralogy etc. Edited by Egbert von Hoyer, Professor of Mechanical Technology, and Franz Kreuter, Professor of Civil Engineering in the Technical University of Munich. Fifth Edition. Wiesbaden; Publisher J. F. Bergmann 1903. Paris: Ch. Béranger, Successeur de Baudy & Co., 15 Rue de Sancts-Pères. London: Kegan Paul, Trench, Trübner & Co., Paternoster House, Charing Cross Road. (Ungebunden 12 ℳ.)

Das Erscheinen des deutsch-englisch-französischen Teils dieses dreibändig angelegten Werkes ist vor etwa Jahresfrist in der Vereinszeitung angezeigt worden. Es feiert, wie erinnerlich sein dürfte, jetzt sein 50 jähriges Bestehen, und der Umstand, daß es an Lebenskraft nichts eingebüßt hat, spricht für den inneren Wert desselben auch heute, wo eine Anzahl gleiche Zwecke verfolgender Wörterbücher neben das ältere getreten sind. Wie die Technik überhaupt, hat auch das vorliegende Wörterbuch selbstverständlich bedeutende Wandlungen durchgemacht, wie rein äußerlich schon dadurch bekundet wird, daß die Zahl der Wörter von rund 22 300 in der ersten Auflage bereits in der zweiten Auflage auf 36 100 und in der jetzt vorliegenden fünften Auflage auf 56 200 gestiegen ist. Um trotz des mit der Zeit mächtig angeschwollenen Stoffes den Umfang nicht zu sehr anwachsen zu lassen, haben die Herausgeber Vereinfachungen eintreten lassen, indem sie insbesondere die Erläuterungen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkten und auf Vereinfachungen im Druck Bedacht nahmen, wie auch große Sorgfalt auf die Auswahl der aufzunehmenden Wörter verwendet worden ist.

In grammatikalischer Beziehung haben die Verfasser in dem Professor Rühl als Philologen wirksame Unterstützung gefunden.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen und Änderung von Stationsnamen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. wird an der Strecke Eutin-Lübeck der Haltepunkt Dorf Gleschendorf eröffnet. Derselbe liegt zwischen den Stationen Pansdorf und Gleschendorf und zwar 5,47 km von ersterer und 2,24 km von letzterer Station entfernt und dient bis auf weiteres nur der Abfertigung von Personen im Binnenverkehr. Mit dem gleichen Tage erhält die jetzige Station Gleschendorf die Bezeichnung Bahnhof Gleschendorf.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die nachgenannten Eisenbahn-Verkehrsstellen erhalten vom 1. Mai d. J. ab andere Benennungen und zwar Cotta b. Dresden (Linie Dresden-Elsterwerda) „Dresden-Cotta“, Plauen b. Dresden (Linie Dresden-Werdau) „Dresden-Plauen“ und Frankenstein (Linie Dresden-Werdau) „Frankenstein in Sachsen“.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. März d. J. ist die an der Lokalbahn Maros-Ludas-Besztercze zwischen der Station Maros-Ludas und der Halte- und Verladestelle Mezö Szengyel Tóhát gelegene Halte- und Verladestelle Maros Ludas község, welche bisher in der Eigenschaft einer Haltestelle nur für den Personen- und Gepäckverkehr diente — mit Ausnahme von lebenden Tieren — für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 112 vom 18. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 24. März d. J.).

Nr I 113 vom 18. März d. J. an die Verwaltungen, welche Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte errichtet haben, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 21. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

I. Am 1. April werden eröffnet:

a) die 5,87 km lange Nebenbahnstrecke von Lorsch bis Heppenheim a. d. B. für den allgemeinen Verkehr. Sie verbindet die Hauptbahnen von Darmstadt nach Heidelberg und von Worms nach Bensheim, an denen ihre Endstationen liegen. Neue Stationen kommen nicht zur Eröffnung.

b) Die von der Hauptbahn Darmstadt-Frankfurt als Stichbahn ausgehende 2,56 km lange Nebenbahnstrecke von der Station Isenburg bis zum Ort Neu-Isenburg für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Beförderung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen. Neu wird nur die Haltestelle Neu-Isenburg eröffnet, gleichzeitig aber der Eil- und Frachtstückgutverkehr von und nach Isenburg aufgehoben.

II. Für beide normalspurige Nebenbahnstrecken gilt die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. Die Fahrpläne werden rechtzeitig veröffentlicht. Auskunft erteilen unser Verkehrsbureau sowie die beteiligten Stationen.

Mainz, den 17. März 1903. (769)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse für die Station Essen Segeroth.

Vom 1. April d. J. ab wird die Station Essen Segeroth, welche bisher nur für den Wagenladungsverkehr (ausschließlich Sprengstoffe) eröffnet war, auch

a) für Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg der angeschlossenen Werke und Lagerplätze,
b) für Zollstückgut ohne Gewichtsbeschränkung im Empfang

bis auf weiteres widerruflich freigegeben.
Essen, den 20. März 1903. (770)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai 1903 ab erhält die im Eisenbahndirektionsbezirk Berlin belegene Station Zehlendorf den Namen „Zehlendorf (Wannseebahn)".
Berlin, den 21. März 1903 (771)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Betriebsüberlassungen.

Die bisher zum diesseitigen Bezirke gehörige Strecke Fürstenwalde ausschl.-Sommerfeld ausschl. geht am 1. April d. J. in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Posen über.

Ferner wird von demselben Zeitpunkte ab die bisher zum Bezirke der Verkehrsinspektion Berlin 1 gehörige Strecke Berlin Görlitzer Bahnhof - Königswusterhausen dem Bezirke der Verkehrsinspektion Berlin 3 (Fruchtstr. 12/13) zugeteilt.

Die Betriebsinspektion Berlin 15 erhält vom 1. April d. J. ab die Bezeichnung „Berlin 9" und die Maschineninspektion Berlin 5 die Bezeichnung „Berlin 4".
Berlin, den 21. März 1903. (772)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. April 1903 treten für die Beförderung von Palmöl, Palmkernöl und Kokosöl von Heilbronn Hauptbahnhof nach Basel Bad. Bahn, Freiburg i. Br., Freiburg-Wiehre und Leopoldshöhe ermäßigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die genannten Stationen.
Karlsruhe, den 24. März 1903. (773)
Großh. Generaldirektion.

Am 1. April 1903 tritt der Nachtrag VIII zum sächsisch-südwestdeutschen Tiertarif in Kraft. Er enthält im wesentlichen Änderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und Tariftabellen und ist durch die beteiligten Stationen zu erlangen.
Dresden, den 25. März 1903. (774)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppen V/VIII.)

Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag XI in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Eisenberg (Sachsen-Altenburg) des Direktionsbezirks Erfurt, Born (Eifel) des Direktionsbezirks Cöln sowie Clotten und Ponten-Besseringen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken. Die Entfernungen und Frachtsätze für Born (Eifel) und Ponten-Besseringen erhalten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr Gültigkeit.

Die Station Eisenberg (Sachsen-Altenburg) scheidet mit dem gleichen Tage aus dem mitteldeutschen Privatbahntarif aus.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen, bei denen auch der Nachtrag zum Preise von 0,15 ℳ käuflich zu haben ist.
Cöln, den 19. März 1903. (775)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1903 tritt der Nachtrag V zum Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren im bayerisch-sächsischen Verkehre in Kraft. Er enthält die bereits im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze und ein Verzeichnis derjenigen landwirtschaftlichen Zentralstellen im bayerisch-sächsischen Verkehrsgebiete, welche zur Ausstellung von Bescheinigungen für Zucht- und Weidetiere zuständig sind. Die im Nachtrage aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Abzüge des Nachtrags sind durch die beteiligten Abfertigungsstellen zu erlangen.
Dresden, am 26. März 1903. (776)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. April 1903 kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 1 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. eine ergänzende Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die neu in den Verband aufgenommenen Stationen Otze und Solpke des Direktionsbezirks Hannover und Oldenbrok der Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, ferner anderweite teilweise erhöhte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen, sowie Ergänzungen und Änderungen von Ausnahmetarifen. Die ergänzende Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und die eintretenden Frachterhöhungen treten erst am 16. Mai d. J. in Wirksamkeit.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt.

Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.
Hannover, den 24. März 1903. (777)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Zum Berlin-Stettin-sächsischen Tiertarif tritt am 1. April 1903 der Nachtrag VII in Kraft, der im wesentlichen die mit der Herausgabe eines neuen Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, im Zusammenhange stehenden Änderungen der Bestimmungen des Teiles II, sowie neue und veränderte Entfernungen und Frachtsätze für eine größere Anzahl von Stationsverbindungen enthält. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Abdrücke des Nachtrags sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen käuflich zu erlangen.
Dresden, am 26. März 1903. (778)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreußisch-russischer Verkehr über Grajewo.

Anhang zum Teil IV des niederländisch-deutsch-russischen Gütertarifs.

Mit Gültigkeit vom 19. März/1. April 1903 a./n. St. ist zum Gütertarif der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält die Berichtigung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 29 für Holz usw. Abdrücke des Nachtrages sind zum Stückpreise von 0,10 ℳ in der Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof erhältlich.
Königsberg, den 25. März 1903.
Direktion (779H&V)
der Ostpreußischen Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Tiertarif.

Am 1. April 1903 treten neue besondere Vorschriften für Zuchttiere und Weidetiere in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 24. März 1903. (780)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Zum Magdeburg-Halle-sächsischen Tiertarife tritt am 1. April 1903 der Nachtrag X in Kraft. Er enthält im wesentlichen die mit der Herausgabe eines neuen deutschen Eisenbahn-Tiertarifes, Teil I im Zusammenhange stehenden Änderungen der Bestimmungen des Teiles II. Abdrücke dieses Nachtrages sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen käuflich zu erlangen.
Dresden, am 26. März 1903. (781)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarife für den preußisch/sächsisch-schweizerischen Güterverkehr vom 1. März 1899 tritt am 1. April 1903 der III. Nachtrag in Kraft, der Änderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifs und der Ausnahmetarife enthält. Soweit Frachterhöhungen damit verbunden sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft. Abdrücke des Nachtrags sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.
Dresden, am 26. März 1903. (782)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 treten Ausnahmefrachtsätze von Schwedt a/O. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Tonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5 a — in Kraft. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Berlin, den 21. März 1903. (783)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn- und thüringisch-hessisch-sächsischer Güterverkehr, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr, Ausnahmetarif für Steinkohlen aus dem Saargebiet-Kohlentarif Nr 17.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Tarifentfernungen und Frachtsätze für Mühlhausen (Thür.) M. E. E., soweit dieselben höher sind, als die für Mühlhausen (Thür.) pr. Staatsbahn, mit denen für letztere Station gleichgestellt. Der Verkehr zwischen diesen beiden Bahnhöfen bleibt hierdurch unberührt.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 21. März 1903. (784)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VI, Gruppenwechseltarife VI/VIII, und I, II/VI.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. wird die Station Neu-Isenburg der Neubaustrecke Isenburg-Neu-Isenburg des Direktionsbezirks Mainz in die genannten Tarife einbezogen.

Näheres ist in unserem Verkehrsbureau zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 17. März 1903. (785)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.

Am 1. April 1903 tritt zu dem vom 1. April 1899 an gültigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 16 in Kraft, welcher u. a. neue Sätze des Ausnahmetarifs 6 a für Rohbraunkohle und Braunkohlenbriketts etc. nach den Stationen der Strecke Lüneburg-Kutenholz des Direktionsbezirks Hannover enthält. Außerdem ist in dem Nachtrage eine Berichtigung enthalten, wonach auf Seite 19 des Nachtrags 9 bei Ludwigslust das Schnittpunktzeichen „S“ in „C“ abzuändern ist. Die hierdurch etwa eintretenden Erhöhungen erlangen erst mit dem 15. Mai 1903 Gültigkeit.

Die in den Nachtrag aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung (zu § 58) ist gemäß den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Der Nachtrag ist durch die beteiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 23. März 1903. (786)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten
Verwaltungen.

Zu dem Heft 21 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. April 1903 der I. Nachtrag zur Ausgabe. Derselbe ist zum Preise von 10 ₰ erhältlich.

Der Nachtrag enthält Frachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren zur Ausfuhr nach Österreich-Ungarn und darüber hinaus.

Straßburg, den 19. März 1903. (787)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. April 1903 kommt der Nachtrag III zum Heft 1 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn zur Einführung. Derselbe ist zum Preise von 10 ₰ erhältlich.

Durch den Nachtrag kommen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 (Erze) für den Verkehr von Luxemburg und des Ausnahmetarifs 14 (Wegebaustoffe) von Clerf zur Einführung.

Straßburg, den 19. März 1903. (788)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Saarbrücker-pfälzischer Tierverkehr.

Die in unserer Bekanntmachung vom 4. März d. J. enthaltene Aufhebung der Bestimmungen über die Frachtberechnung für Rennpferde, Vollblutmutterpferde und Fohlen in Stallungswagen tritt vom 20. April 1903 ab in Kraft.

In der Bekanntmachung ist deshalb hinter den Worten „mit Ausnahme des ersten Absatzes“ nachzutragen: „mit Wirksamkeit vom 20. April 1903 ab.“ (789)

St. Johann-Saarbrücken, 23. März 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - nordwestdeutscher und Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Graudenz als Versandstation in die Seehafen-Ausnahmetarife E und E 2 aufgenommen. Die Frachtsätze betragen:

Von Graudenz nach	Seehafen-Ausnahmetarif E, Klasse I	E, Klasse II a	E, Klasse II b	E 2, Klasse I	E 2, Klasse II
1. Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.					
Altona	2,03	1,62	1,28	1,62	0,88
Bremen H. B. / „ Fr.	2,23	1,78	1,40	1,78	0,96
Bremerhaven Fr. / „ Inl. / „ Zollinl. / Geestemünde Fisch. / „ Fr. / „ Zollinl.	2,40	1,91	1,51	1,91	1,04
Cuxhaven	2,32	1,85	1,45	1,85	1,00
Emden / „ Auß.	2,58	2,05	1,61	2,05	1,11
Flensburg A.	2,30	1,83	1,44	1,83	0,99
Grohn-Vegesack	2,28	1,81	1,43	1,81	0,98
Hamburg B.	2,01	1,60	1,27	1,60	0,87
Harburg H.	2,03	1,62	1,28	1,62	0,88
„ U. E.	2,03	1,62	1,28	1,62	0,88
Kiel	2,07	1,66	1,31	1,66	0,90
Papenburg	2,56	2,03	1,60	2,03	1,10
Wilhelmsburg	2,01	1,60	1,27	1,60	0,87
Blumenthal (Hannover) F. V. E.	2,30	1,84	1,15	1,84	1,00
2. Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.					
Brake (Oldenbg.)	2,38	1,90	1,49	1,90	1,03
Elsfleth	2,35	1,87	1,47	1,87	1,02
Leer	2,51	2,00	1,57	2,00	1,08
Nordenham / „ (Fisch.)	2,40	1,91	1,51	1,91	1,04

Hannover, den 21. März 1903. (790)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-deutscher Viehverkehr.

Am 1. April 1903 wird der Nachtrag III zum Tarif vom 1. April 1895 eingeführt. Er enthält insbesondere — unter Einrechnung regelrechter deutscher Streckensätze —

1. Ergänzungen des Geflügeltarifs durch Aufnahme neuer Versand- und Empfangsstationen,
2. neue Pferdesätze nach Hamburg-Sternschanze,
3. Ergänzungen und Berichtigungen der Verkehrsleitungsvorschriften,
4. Berichtigungen.

Tariferhöhungen, welche durch den Nachtrag herbeigeführt werden, treten erst am 1. Mai 1903 in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den beteiligten Dienststellen für 0,60 Kr. = 0,50 ℳ erhältlich.

Berlin, den 21. März 1903. (791)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. April werden die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim der pfälzischen Eisenbahnen in die Tarifhefte 1 und 2 für den sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr einbezogen. Auskunft über die Frachtsätze geben die beteiligten Verwaltungen.

Dresden, den 24. März 1903. (792)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tirol-Vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1903 sind die im Ausnahmetarif Nr 4 c des Heftes 1 unter Ziffer 1 aufgeführten Artikel zu streichen. Hiernach wird die Gültigkeit der Frachtsätze für Rohholz aufgehoben.

Karlsruhe, den 20. März 1903. (793)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. April d. J. ab wird die Station Breslau Märk.-Freib. Bhf. in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 als Empfangsstation aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 23. März 1903. (794)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Am 1. April d. J. treten mit den neuen allgemeinen Tarifvorschriften für Zuchttiere und Weidetiere (§§ 16—22 des deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I) im Teil II des Tiertarifs für unseren Binnenverkehr besondere Tarifvorschriften in Kraft, nach welchen zur Ausstellung von Zuchtvieh- usw. Bescheinigungen außer den landwirtschaftlichen Zentralstellen nur die Züchtervereinigungen, Privatzüchter und landwirtschaftlichen Vereine ermächtigt sind, denen die zuständige Zentralstelle einen Stempel zur Abstempelung der Bescheinigungen verliehen hat.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 23. März 1903. (795)

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. wird zum obengenannten Gütertarif der Nachtrag II, enthaltend neu berechnete

Stückgüterfrachtsätze für die Station Mannheim Neckarvorstadt, ausgegeben. Der Nachtrag kann durch die Güterstellen bezogen werden.

Stuttgart, den 24 März 1903. (796)

Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird die Station Wülfel des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover in die Tarifhefte 3, erste Abteilung vom 1. Juli 1899 und 3, zweite Abteilung vom 1. September 1900 mit Frachtsätzen der allgemeinen Tarifklassen und des Ausnahmetarifes Nr 6a aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbureau Auskunft.

Karlsruhe, den 23. März 1903. (797)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarifteil II, Heft 3 vom 1. April 1901.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangen nachstehende Frachtsätze für die Beförderung von Porzellan (einschließlich Isoliermaterial und Montagegegenstände aus Porzellan)

1. unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh und dergleichen verladen oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Lattenkisten,
2. in anderer Verpackung

bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg,
b) 10 000 „

pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des obenbezeichneten Tarifes im Verkehre von Karlsbad, Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, und von Merkelsgrün, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, zur Einführung:

Von nebenstehenden Stationen nach untenstehenden Stationen	Karlsbad B. E. B.				Merkelsgrün			
	ad 1		ad 2		ad 1		ad 2	
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Centimes für 100 kg							
Lindau transit	333	242	333	242	363	271	363	271
Basel (S. B. B. u. Bad. B. / Basel-St. Johann	424	305	424	305	454	334	454	334
Bern	523	393	578	453	553	422	608	482
Fribourg	554	419	622	493	584	448	652	522
Lausanne	612	468	700	562	642	497	730	591
Romanshorn	363	262	363	262	393	291	393	291
Zürich (Hauptbahnhof)	425	314	449	338	455	343	479	367
Zug	450	334	486	370	480	363	516	399

Wien, am 19. März 1903. (798)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Rohzucker aus Österreich durch das deutsche Zollgebiet treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz — bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Ungar.-Ostra . . . 161 ₰
„ Rositz-Seslawek . 132 „

Nach Schönpriesen-Umschlag
von Ungar.-Ostra . . . 156 „
„ Rositz-Seslawek . 127 „

Nach Dresden-Elbkai
von Ungar.-Ostra . . . 189 „
„ Rositz-Seslawek . 160 „

Diese Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 24. März 1903. (799)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Die in den am 1. April d. J. einzuführenden Nachtrag V zu dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarif (cf. Bekanntmachung vom 12. Februar d. J.) aufgenommenen besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Bestimmungen unter I (3) derselben genehmigt.

Oschersleben, den 24. März 1903. (800)

Der Vorstand.

7. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufbringung von eichenen Schwellen und kiefernen Bohlenbelägen für die Unterführung des Werkstättengleises und die Überführung über den Freiburger Außenbahnhof der Personenzugstrecke Gräbschener Chaussee - Mariahöfchen b/Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 4. April d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabteilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können einschließlich der Übersichtszeichnungen gegen portofreie Einsendung von 1,5 ℳ in bar ebendaher bezogen werden. Die Detailzeichnungen der Eisenkonstruktion mit den Brücken- und Bohlenbelägen liegen nur im Bureau der Bauabteilung zur Einsicht aus.

Breslau, den 19. März 1903. (801)
(Brüderstraße 32.)

Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Verdingung der Lieferung

von 2500 qm Glas, klares, 60 Stück Gummifüllschläuchen von 8,5 m Länge, 8000 Stück Hammerstielen aus Hickoryholz, 20 000 Stück Lagerkastendichtungsscheiben aus Papiermasse, 3400 kg Leder, 150 000 kg Roheisen, 13 000 m Rohren, eis. und verzinkte, 70 000 Bogen Schmirgelleinen, 250 Stück engl. Schraubenschlüsseln, 800 kg Schwämmen, 1000 kg Treibriemen, 3000 kg Waterprooffirnis.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau, Zimmer 22 des Verwaltungsgebäudes IV eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ **in bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zeichnungen für Hammerstiele, Lagerkastendichtungsscheiben und Schraubenschlüssel sind besonders zu beantragen.

Versiegelte, mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien“** versehene Gebote sind bis zum **15. April 1903, Vormittags 10 Uhr** portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 30. April 1903.

St. Johann-Saarbrücken, 25. März 1903.

Königliche Eisenbahndirektion. (802)

An Kohlen und Koks sind vom 1. Juni 1903 bis mit 31. Mai 1904 zu liefern: rund 537 000 t für Lokomotivheizung, 74 500 t für Werkstättenzwecke und zur Lokalheizung sowie für Gasanstalten und das Elektrizitätswerk in Dresden. Angebote hierauf ersuchen wir bis zum 15. April 1903 bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist bis 8. Mai 1903. Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschließlich zu benutzenden Vordruckbogen können von unserem Betriebs - Maschinenbureau in Dresden oder von der Werkstätteninspektion in Chemnitz oder von der Maschineninspektion in Zwickau bezogen werden.

Dresden, den 23. März 1903. (803)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Pochkies, Pochsand und Waschberg zum Bestreuen von Wegen, zu Betonarbeiten usw., und zwar:

Pochkies gröberer Sorte zu 22 ℳ
mittlerer „ „ 15 „
feinerer „ „ 4 „
Pochsand (After) „ 4 „
Waschberg (Haldenberg) „ 12 „

für etwa 10 t frei Waggon Anschlußgleis bei Station Frankenscharrnhütte gibt ab (804J)

Königliche Berginspektion Clausthal.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 26. 1. April 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Beleuchtung der Personenwagen auf den Pfälzischen Bahnen.

Vom Direktionsrat Staby.

Nach dem Vorgehen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung haben sich auch viele andere deutsche Eisenbahnen entschlossen, behufs Verbesserung der Beleuchtung der Personenwagen statt des bisher verwendeten Ölgases ein Gemisch von Öl- und Acetylengas zur Speisung der Brenner zu verwenden. Der Übergang zu dieser Änderung vollzog sich um so leichter und schneller, als die gesamte Beleuchtungseinrichtung in den Wagen beibehalten werden konnte und zur Bereitung des Mischgases nur die Angliederung einer nicht kostspieligen Acetylengasanstalt an die vorhandene Ölgasanlage notwendig war. Die Bereitung des Mischgases erfolgt in bekannter Weise derart, daß durch Einwerfen von Calciumkarbid in Wasser Acetylengas erzeugt und dieses mit Ölgas in bestimmtem Verhältnis vermischt und verdichtet in die Gasbehälter der Personenwagen eingefüllt wird.

Die Verbesserung der Beleuchtung ist je nach den zur Ölgasbereitung bisher verwendeten Rohstoffen in größerem oder geringerem Maße erreicht worden. Bei den aus kohlenstoffarmen Gasölen, beispielsweise aus thüringer Paraffinölen, hergestellten Ölgasen konnte durch einen Zusatz von 25 bis 30 Raumteilen Acetylengas zu 75 bis 70 Teilen Ölgas die bisherige Lichtstärke der Flammen bei gleichem Gasverbrauch in der Zeiteinheit gewöhnlich bis auf das Dreifache der bisherigen gesteigert werden. Wurden jedoch zur Ölgasbereitung die reicheren Öle des westlichen Deutschlands, beispielsweise die hessischen oder elsässer Öle, verwendet, so war bei dem gleichen Mischungsverhältnis meistens nur eine doppelt so große Lichtstärke zu erzielen. Auch machte sich bei solchem Mischgase die üble Eigenschaft des Acetylengases, das schnelle und starke Verrußen der Brenner, und infolgedessen eine schnelle Abnahme der anfänglichen Lichtstärke in solchem Maße bemerkbar, daß die ordnungsmäßige Beleuchtung auch bei besonders sorgfältiger Unterhaltung der Lampen schwer zu ermöglichen war. Zur Beseitigung des Verrußens hat man verschiedene Mittel angewendet. Das Nächstliegende war, aus einem guten Gasöl ein schlechtes Ölgas herzustellen, was sich durch Überhitzen der Retorten, Waschen mit Petroleum und ähnlichen Mitteln erreichen läßt. Diesem lichtarmen Gase wurde dann Acetylengas in größeren Mengen zugesetzt. Andere Eisenbahnverwaltungen haben dagegen vorgezogen, den Zusatz von Acetylen soweit herabzumindern, daß das Verrußen nicht mehr in störender Weise sich bemerkbar machte.

Eine weitere üble Eigenschaft der Mischgasbeleuchtung besteht darin, daß die Verbrennungsprodukte der Flamme die Emaillereflektoren stark angreifen. Eine Beobachtung der Gasflammen in den durchgehenden Schnellzügen zeigt, daß bei sehr vielen Verwaltungen dieser Übelstand in gleichmäßig unangenehmer Weise auftritt und der Beleuchtungseinrichtung ein häßliches, schmutziges Aussehen verleiht.

Auch bei den Pfälzischen Bahnen, welche zur Gasbereitung gewöhnlich Messelöle benutzen, konnte das schnelle Verrußen der Brenner nur dadurch verhindert werden, daß der Zusatz von Acetylengas auf 14 % vermindert wurde. Bei diesem Mischungsverhältnis entwickelte die Mischgasflamme nach photometrischen Messungen eine Lichtstärke von rund 13 Normalkerzen bei 27 l Gasverbrauch in der Stunde, während die bisherige Ölgasflamme bei 30 l Verbrauch rund 7 Normalkerzen hervorbrachte.

Mit der Verbesserung der Beleuchtung ist diese auch entsprechend kostspieliger geworden. Nach einer genauen Ermittlung sämtlicher Nebenkosten verursachte die Gasbeleuchtung der Personenwagen im Kalenderjahre 1902 auf den Pfälzischen Eisenbahnen folgende Kosten, deren Mitteilung besonderes Interesse finden dürfte.

I. Bereitung des Gases.

Ölgas		Acetylengas	
erzeugtes Gas	128 499 cbm	erzeugtes Gas	20 657 cbm
Verbrauch an Gasöl	235 930 kg	Verbrauch an Calciumkarbid	72 160 kg
aus 100 kg Gasöl gewonnenes Gas	54,46 cbm	aus 100 kg Calciumkarbid gewonnenes Acetylengas	28,62 l
Verbrauch an Koks	295 548 kg	Verbrauch an Wasser	2 500 cbm
Verbrauch an Reinigungsmasse	1 000 „		
gewonnener Teer	104 780 „		
gewonnener Kohlenwasserstoff	8 606 „		

Ausgaben:

Destillationsmaterial	26 558 *M.*	Calciumkarbid	16 596 *M.*
Heizmaterial	7 388 „	Wasser	50 „
Reinigungs- und Trockenmasse	24 „	Gehälter, Nebenbezüge, Löhne	1 095 „
Gehälter, Nebenbezüge, Löhne	3 305 „	zusammen Ausgaben	17 741 *M.*
Unterhaltungskosten	1 919 „	Einnahmen, Erlöse	—
sonstige Ausgaben	329 „	verbleiben Ausgaben	17 741 *M.*
zusammen Ausgaben	39 523 *M.*		
Einnahmen, Erlöse	3 678 „		
verbleiben Ausgaben	35 845 *M.*		

Kosten des Kubikmeters abgegebenen Gases ohne Zuschläge für Verwaltung, Tilgung und Verzinsung:
Ölgas: 27,89 *Pf.* Acetylengas: 85,88 *Pf.*

II. Verdichtung des Gases.

Zur Verdichtung gelangtes Gas . . . . . 149 156 cbm
Mischungsverhältnis: 86 Teile Ölgas zu 14 Teilen Acetylengas.
Gasverlust, rund 10 % . . . . 14 916 cbm
abgegebenes Mischgas . . . . 134 240 „

Ausgaben:

Gas	53 587 *M.*
Heizmaterial	4 736 „
Schmiermaterial	321 „
Gehälter, Nebenbezüge, Löhne	1 537 „
Unterhaltungskosten	451 „
zusammen Ausgaben	60 632 *M.*
davon ab Einnahmen, Erlöse	430 „
verbleiben Ausgaben	60 202 *M.*

Kosten für 1 cbm verdichtetes Mischgas 44,84 *Pf.*

III. Verzinsung und Tilgung der Gasanstalten.

Für Verzinsung 3,5 % und Tilgung 3,5 %, zusammen 7 % der Anlagekosten . . . . 6100 *M.*
oder für 1 cbm verdichtetes Mischgas 4,54 *Pf.*

IV. Verteilung des Mischgases.

Löhne für das Füllen der Gastransportwagen in Ludwigshafen und der Behälter der Personenwagen auf den 11 Füllstationen	6 540 *M.*
Kosten der Verschiebemaschinen zum Einstellen und Abholen der Gastransportwagen in und von den Zügen, Verbringen an die Verteilungsleitungen und in die zu füllenden Wagen usw. 2060 Stunden je 5 *M.*	10 300 „
Verzinsung und Tilgung der festen Verteilungsleitungen in Ludwigshafen und Neustadt mit 10 % der Anlagekosten	1 500 „
Verzinsung und Tilgung der Gastransportwagen mit 7 % der Beschaffungskosten	5 170 „
zusammen	23 510 *M.*

oder für 1 cbm Mischgas 17,54 *Pf.* *)

V. Verwendung des Gases.

Für Verzinsung und Tilgung der Gasbeleuchtungseinrichtungen sämtlicher Personen-, Post- und Gepäckwagen 7 % der Anlagekosten	42 120 *M.*
Übertrag	42 120 *M.*
Löhne für Reinigung der Brenner und Glocken	3 200 „
für Instandhaltung der Beleuchtungseinrichtungen, Werkstättenkosten	5 650 „
zusammen	50 970 *M.*

oder für 1 cbm verbranntes Mischgas 37,97 *Pf.*

*) Nicht in Anrechnung gebracht sind die Frachten für die Gastransportwagen, welche nach der Berechnung als Dienstgut etwa 9400 *M.* betragen würden, sowie die beim Füllen eintretenden Gasverluste.

Die Gesamtkosten für 1 cbm verbrauchtes Mischgas von der angegebenen Zusammensetzung betragen danach

$$44,84 + 4,54 + 17,54 + 37,97 = 104,89, \text{ rund } 105 \text{ Pf.}$$

Bei anderen Eisenbahnverwaltungen mögen sich diese Kosten, namentlich diejenigen für die Verteilung des Gases, etwas niedriger stellen, weil auf den Pfälzischen Bahnen infolge des verzweigten Netzes eine große Zahl von Füllstationen (11 Stück) vorhanden sind und bedient werden müssen.

In den sämtlichen pfälzischen Personen-, Post- und Gepäckwagen sind eingebaut 4263 Brenner mit einem Durchschnittsverbrauch von 26 l Gas in 1 Stunde.

Im Jahre 1902 sind in der eigenen Gasanstalt Gas erzeugt worden	134 240 cbm
ferner von fremden Verwaltungen bezogen	6 873 „
zusammen	141 113 cbm
davon an fremde Verwaltungen abgegeben	5 277 „
mithin verwendet in pfälzischen Wagen	135 836 cbm

Jeder Brenner hat demnach durchschnittlich

$$\frac{135\,836\,000}{4263 \cdot 26 \cdot 365} = 3,3 \text{ Stunden}$$

täglich gebrannt.

Die Kosten für jeden Brenner, welcher bei einem Stundenverbrauch von 26 l Mischgas anfangs eine Lichtstärke von 13 Hefnerkerzen entwickelte, betragen demnach täglich $\frac{3,3 \cdot 26 \cdot 105}{1000} = 9,01$ *Pf.* und für die entwickelte Normalkerzenstunde $\frac{26 \cdot 105}{1000 \cdot 13} = 0,21$ *Pf.*

Die trotz sorgfältiger Unterhaltung noch mangelhafte Beleuchtung infolge Verrußens der Brenner und Zerstörung der Reflektoren waren der Anlaß, gelegentlich der Beschaffung weiterer Personenwagen einen Versuch mit elektrischer Beleuchtung auszuführen. Bei der Wahl des anzuwendenden Systems wurden aus Betriebsrücksichten die Forderungen gestellt, daß die Wagen die gleiche Unabhängigkeit und Freizügigkeit wie bei der Gasbeleuchtung besitzen müssen und daß ferner die Lokomotivmannschaft in keiner Weise zur Bedienung der Einrichtung herangezogen werden dürfe, da bei der gesteigerten Fahrgeschwindigkeit und der immer dichter werdenden Stationsfolge jede Mehrbelastung derselben unbedingt vermieden werden müsse.

Diesen Forderungen konnte nur durch eine Einzelwagenbeleuchtung genügt werden. Nachdem von der Verwendung der reinen Akkumulatorenbeleuchtung der umständlichen Wartung wegen abgesehen wurde, standen nur die Systeme mit Antrieb einer Dynamomaschine von der Wagenachse und Verwendung einer kleinen Batterie zur Wahl.

Von allen bisher bekannten elektrischen Beleuchtungssystemen ist lediglich das bei den englischen und vielen anderen ausländischen Bahnen eingeführte System Stone über die Versuchsanwendung hinausgekommen. Nach vorgängiger Besichtigung und Orientierung hinsichtlich der Bewährung dieser Beleuchtungseinrichtung auf mehreren englischen Bahnen wurde die Ausführung von Versuchen beschlossen und im Jahre 1901 durch die Akkumulatoren- und Elektrizitätswerke vorm. Boese & Cie in Berlin der erste Wagen mit dem genannten System eingerichtet und dem Betrieb übergeben, dem anfangs 1902 weitere 10 Wagen folgten.

Das System ist in Nr 90 und 91 Jahrg. 1901 d. Ztg. bezüglich seiner technischen Einzelheiten und Wirkungsweise ausführlich beschrieben und wird hierauf verwiesen. Es möge nur im allgemeinen kurz wiederholt werden, daß der Antrieb der kleinen, unter dem Wagen aufgehängten Dynamomaschine mittels Gummiriemens von einer Wagenachse aus erfolgt. Die

dauernde Erhaltung gleichmäßiger Stromspannung wird durch das infolge der pendelnden Aufhängung der Dynamomaschine eintretende veränderliche Schlüpfen des Antriebriemens auf der Riemenscheibe bewirkt. Sämtliche während des Betriebes erforderlichen Schaltungen werden auf einem an der Dynamomaschine angeordneten kleinen Schaltbrett ausgeführt und von einem auf der Ankerachse sitzenden Schwungkugelapparat vollständig selbsttätig in sicherer Weise bewirkt. Die Ursache für die weite Verbreitung des Systems Stone dürfte in erster Linie auf die einfache und sichere Weise, in welcher unter Vermeidung verwickelter und empfindlicher Regelungsvorrichtungen die Stromspannung auf der erforderlichen Höhe gehalten wird, zurückzuführen sein.

Bei den Versuchswagen ist die Dynamomaschine nun so gebaut, daß die elektromotorische Kraft im Anker bei dessen Einschaltung in den Stromkreis der Ladespannung der Batterie gegen Ende der Ladung entspricht, d. h. da die Zahl der Elemente 12 beträgt, $12 . 2,5 = 30$ Volt ausmacht, während die Spannung an den Lampen, der durchschnittlichen Entladespannung der Batterie $= 12 . 2 = 24$ Volt entsprechend nur 24 Volt ausmacht. Durch den vorgeschalteten Widerstand müssen demnach $30 - 24 = 6$ Volt vernichtet werden.

Die beiden Batterien, aus je 12 Zellen bestehend, sind, in je einem Holzkasten vereinigt, mittels eisernen Traggerüstes an dem Untergestell der Wagen aufgehängt. Vor den Batteriekästen ist das untere durchlaufende Trittbrett auf die Kastenlänge durchschnitten und mittels Gelenkes aufklappbar eingerichtet. Nach Aufklappen des Trittbrettes, Lösen der beiden Batterieklemmen und Losnehmen einer eisernen Querverbindung können die Batteriekästen in kurzer Zeit mittels untergeschobener kleiner Wagen vom Untergestell entfernt werden.

Die Riemenspannvorrichtung ist so ausgeführt, daß das Nachspannen mittels Schlüssels vom Wageninnern aus während der Fahrt erfolgen kann. Das richtige Einstellen der Maschine auf Leistung läßt sich dann bequem in sehr kurzer Zeit ausführen.

Nach Einstellung der Wagen in den Betrieb wurde nun zunächst erprobt, welche Wartung die Beleuchtungseinrichtung erfordert. Mit Ausnahme des Schmierens der Dynamomaschine und des Ersatzes etwa beschädigter Glühlampen wurden deshalb bis nach Zurücklegung eines Weges von 30 000 km jegliche Unterhaltungsarbeiten an den Beleuchtungseinrichtungen unterlassen. Nach Umlauf von je vier Wochen wurde der Zustand der Batterien durch Spannungsmessungen oder Kapazitätsproben festgestellt. Die Probezeit ergab nun folgende Anstände:

Zunächst wurde das halbmonatlich vorzunehmende Nachfüllen des Ölbehälters der magnetischen Schmiervorrichtung an der Dynamomaschine als lästig empfunden, weil die Ausführung eine stete Überwachung des Wagenlaufs erforderte. Auch trat infolge Verstopfens der Ölzuführungsleitung bei einem Wagen ein Heißlaufen der kleinen Maschine ein. Zur Beseitigung dieser wenn auch unwesentlichen Übelstände wurde eine Dynamomaschine durch die liefernde Fabrik entsprechend geändert und versuchsweise mit gut gearbeiteten Kugellagern versehen. Beim Einbau wurden die Kugellagergehäuse mit konsistentem Fett gefüllt. Nach 12 monatlicher Betriebszeit konnte keine meßbare Abnutzung an diesen Kugellagern festgestellt werden, auch hatten sich während dieser Zeit irgendwelche Anstände nicht ergeben. Infolgedessen wurde der Fabrik die Auswechslung der sämtlichen Gleitlager durch Kugellager aufgegeben, welche binnen kurzem beendet sein wird.

Bei einzelnen Wagen wurden ferner während der Versuchszeit Batteriezellen undicht. Die Holzzellen sind mit Bleiblech von nur 1 mm Dicke ausgekleidet, welches anscheinend gegenüber den Beanspruchungen des Betriebes nicht widerstandsfähig genug ist. Durch Verwendung eines stärkeren Bleiblechs von 1,5 mm Dicke, wie auf den englischen und vielen anderen Bahnen, werden sich diese Vorkommnisse, welche mit dem System selbst nichts zu tun haben, vermeiden lassen. Auch steht der Verwendung der nur wenig teureren Hartgummizellen, welche sich nach den langjährigen Erfahrungen bei den Vollbahnakkumulatorenwagen der Pfälzischen Bahnen als sehr betriebssicher erwiesen haben, nichts im Wege.

Es verdient hervorgehoben zu werden, daß bei dem Undichtwerden von Zellen niemals ein plötzliches Aussetzen, sondern stets ein langsames Nachlassen der Beleuchtung erfolgte. Der Wagen konnte bis zum Schluß des Kurses im Zuge verbleiben und wurde dann erst ausgesetzt.

Die von der Fabrik angebotenen und anderweitig verwendeten Meßvorrichtungen, welche ohne Öffnen der Batteriekästen die Bestimmung der Säuredichte und des Ladezustandes der einzelnen Zellen in bequemer Weise ermöglichen, wurden nicht für notwendig gehalten. Die Versuche haben auch die Entbehrlichkeit dieser Apparate bewiesen, da während der Laufzeit der Wagen von einer Untersuchung bis zur nächsten das Regeln der Säuredichte oder Nachfüllen der Zellen nicht notwendig wurde. Bei der Mehrzahl der Wagen sind Störungen überhaupt nicht aufgetreten, obwohl irgend welche Unterhaltungen absichtlich nicht erfolgten, um den Grad der Empfindlichkeit der Beleuchtungseinrichtung festzustellen. Die Wartung beschränkte sich auf das Ein- und Ausschalten der Lampen.

Bei der bahnamtlichen Untersuchung des Wagens wurden die Dynamomaschinen auseinandergenommen, ihre Teile gründlich gereinigt und darauf wieder zusammengesetzt. Da die Maschinen bis ins kleinste äußerst sorgfältig durchgearbeitet und ausgeführt sind, erfordern sie auch nur sehr geringe Unterhaltung. Die Batterien wurden auf ihre Kapazität geprüft und langsam aufgeladen. Der Säurestand wurde ergänzt, die Säuredichte durch Zufüllen von Säure oder Wasser auf den vorgeschriebenen Grad gebracht.

Die Hälfte der Versuchswagen besaßen Riemenschutzvorrichtungen, die andere Hälfte keine. Irgend welcher Unterschied oder die Notwendigkeit der Schutzvorrichtung hat sich bisher auch bei Schneetreiben nicht bemerkbar gemacht. Die Erhaltung gleichmäßiger Stromspannung infolge des Riemenschlupfes ist auch bei stark wechselnden Geschwindigkeiten eine gute. Die Riemenübertragung ist sehr betriebssicher, die Abnutzung der Riemen so gering, daß ein Ersatz der Riemen erst nach $1\frac{1}{2}$—2 Jahren erforderlich wird.

Alle Zugbeleuchtungssysteme, bei denen der Antrieb der Dynamomaschinen von der Wagenachse aus erfolgt, erleiden die größte Beanspruchung und die schärfste Prüfung auf ihre Verwendbarkeit nicht im Schnellzug-, sondern im Personenzugdienste, weil bei letzterem ein Beharrungszustand in der Geschwindigkeit meistens nur auf kurze Zeit erreicht wird und Dynamo und Batterien in stetem, schnell aufeinanderfolgendem Wechsel den Strom für die Beleuchtung zu liefern haben. Zur Ausführung solcher Prüfung wurden die Wagen ohne Änderung des für Schnellzugdienst bemessenen Übersetzungsverhältnisses der Riemenscheiben in einen Wagenkurs mit ausgesprochenem Pendelbetrieb eingestellt. Durch die sehr dichte Stationsfolge auf den pfälzischen Linien und die langen Aufenthalte auf Abzweig- und Kehrstationen wurde diese Prüfung sehr verschärft. Bei dem vorhandenen Übersetzungsverhältnis schaltet sich bei etwa 38 km Zuggeschwindigkeit die Dynamo ein und übernimmt die Stromlieferung an Stelle der Batterien. Nach den Angaben der aufgenommenen Diagramme hat die Dynamomaschine beispielsweise bei dem Personenzuge Lauterburg-Speyer während 45 Minuten, beide Batterien aber während 67 Minuten, also fast $1\frac{1}{2}$ mal so lange wie die Maschine, die Lampen gespeist.

Nach dem Diagramm des Schnellzuges der gleichen Strecke hatten die Dynamomaschine während 42 Minuten, die Batterien aber nur 16 Minuten, also noch nicht halb so lange wie jene, die Stromlieferung zu übernehmen. Im Schnellzugbetrieb werden daher die Batterien wesentlich mehr geschont als im Personenzugdienste.

Trotz des ungünstigen Übersetzungsverhältnisses der Riemenscheiben haben die Versuchswagen in dem erwähnten Personenzugkurs ohne jegliche Unterhaltung durchschnittlich 4—5 Wochen hintereinander laufen können, ehe sich eine erheblichere Abnahme in der Lichtstärke der Glühlampen bemerkbar machte. Nach einmaligem Aufladen in der Werkstätte konnten die Wagen gewöhnlich sofort in den Kurs wieder eingestellt und in ihm wiederum mehrere Wochen belassen werden.

Dieser Versuch zeigt, daß das System selbst unter recht ungünstigen Betriebsverhältnissen sicher arbeitet. Eine Anpassung an die jeweilige besondere Art des Zugkurses läßt sich nun in doppelter Weise ermöglichen. Entweder kann man für verschiedene Zuggattungen den Durchmesser der Dynamoriemenscheibe verschieden groß wählen, so daß die Einschaltung der Maschine in Schnellzügen bei etwa 40 km, in Personenzügen aber schon bei etwa 20 km Fahrgeschwindigkeit erfolgt, oder man verändert durch verschieden starkes Anspannen des Riemens die Leistung der Dynamomaschine und damit die Beteiligung und Beanspruchung der Batterien an der Stromlieferung. Letztere sehr einfache und zuverlässige Art der Regelung läßt sich, wenn die Riemenspannvorrichtung vom Wageninnern während der Fahrt bedient werden kann, nach der Angabe eines eingeschalteten Strommessers für jeden Wagenkurs leicht in kurzer Zeit ausführen. Diese bequeme Anpassungsfähigkeit dürfte ein besonderer Vorteil des Systems sein.

Auf Kursen mit ganz geringem Lichtbedarf, also ausgesprochenem Tagesbetrieb, wird sich der Einbau eines Ausschalters in die Hauptleitung empfehlen, durch welchen der Hauptstromkreis und der Erregerstromkreis der Dynamo unterbrochen werden kann. Nach dem Aufladen der Batterien wird die Dynamo dann vollständig abgeschaltet und die Stromlieferung solange von den Batterien übernommen, bis deren Entladung nach einiger Zeit wieder zum Aufladen zwingt, was durch Einschalten der Maschine erfolgt.

Von besonderem Interesse war die Ermittlung des Kraftverbrauchs der Beleuchtungseinrichtung. An den Versuchszügen konnte irgendwelche Mehrbelastung der Lokomotive oder ein erhöhter Kohlenverbrauch nicht wahrgenommen werden. Zur Messung des für die Beleuchtung aufzuwendenden Kraftaufwandes wurden deshalb Versuche in der Weise vorgenommen, daß ein Wagen III. Klasse von einem der vorhandenen Vollbahnakkumulatorenwagen in lose gekuppeltem Zustande auf der etwa 12 km langen, ebenen und geraden Strecke Ludwigshafen-Schifferstadt bei ruhigem, windstillem Wetter mehrmals geschleppt wurde. Nachdem die erste Fahrt hin und zurück mit eingeschalteter Beleuchtung ausgeführt war, erfolgte sofort — um jeden Einfluß der Witterung auszuschließen — eine zweite Fahrt mit abgenommenem Dynamoriemen. Bei beiden Fahrten wurden die verbrauchten Kraftmengen in dem Akkumulatorenwagen durch geeichte Meßinstrumente genau festgestellt. Nach diesen Messungen war zum Betrieb der Beleuchtung des Wagens III. Klasse, in welchem 14 Glühlampen zu 12 Normalkerzen und 2 Glühlampen zu 8 Normalkerzen brannten, ein Kraftaufwand von rund 2 PS erforderlich. Bei den Zuglokomotiven war jedoch, wie schon vorstehend erwähnt, die geringe Mehrbelastung in keiner Weise wahrzunehmen. Hiermit stehen auch in Einklang die Berichte der Leiter des Lokomotivdienstes englischer Eisenbahnen, und zwar der London Tilbury and Southend, der Metropolitan, der South Eastern and Chatham, der North British, der Caledonian und der Furness Eisenbahn, welche auf Befragen übereinstimmend äußerten, daß trotz genauer Beobachtung ein wahrnehmbarer Kohlenmehrverbrauch seit allgemeiner Einführung der elektrischen Beleuchtung nach System Stone nicht habe festgestellt werden können. Nur eine Verwaltung, die Great North of Scotland, hat einen Kohlenmehrverbrauch von $^1/_{10}$ Pfund für die Wagenmeile angegeben.

Auf das Anfahren der Züge wirkt der Beleuchtungsbetrieb in keiner Weise erschwerend ein, da die Dynamomaschine erst bei Erreichung einer Geschwindigkeit von rund 38 km belastet wird, bei dieser Geschwindigkeit aber Maschinenzugkraft wie Reibungszugkraft im Personenzugdienst ohnehin in überschüssigem Maße vorhanden sind. Die Leerlaufarbeit der Dynamomaschine kommt insbesondere bei der Verwendung von Kugellagern überhaupt nicht in Frage.

Bei dem Zugpersonal sind die elektrisch beleuchteten Wagen schnell beliebt geworden, weil das nicht ungefährliche Besteigen der Wagendächer und das lästige und zeitraubende Anzünden der Lampen weggefallen ist. Das Ein- und Ausschalten erfolgt in bequemer Weise vom Fußboden aus durch Drehung des an einer Wagenstirnwand befindlichen Hauptschalters mittels des Gasschlüssels. Je 5 Stück Aushilfsglühlampen werden in einem Abort jeden Wagens mitgeführt. Das Zugpersonal ist in der Bedienung des Hauptschalters und in dem Auswechseln unbrauchbar gewordener Glühlampen unterwiesen, hat aber irgendwelche Bedienungsvorschriften bisher absichtlich nicht erhalten.

Wenn sich auch über die Betriebskosten der elektrischen Beleuchtung endgültige Angaben noch nicht machen lassen, so hat doch die nunmehr fast zweijährige Versuchszeit genügenden Anhalt über deren ungefähre Höhe ergeben.

Nach den Aufschreibungen der Werkstätte sind bisher für die gesamte Unterhaltung der Beleuchtungseinrichtungen, d. h. für Ersatz von Glühlampen, Riemen, Reinigen der Maschinen, Aufladen der Batterien, Stromkosten, Ausbesserungen, Schmieröl usw. insgesamt für Material und Löhne 83 ℳ auf das Jahr und den Wagen ausgegeben worden. Ohne Schmieröl betrugen die Kosten 73 ℳ. Von englischen Bahnen sind für die gesamte Unterhaltung folgende Angaben gemacht worden:

die South Eastern and Chatham Eisenbahn . .	118 ℳ	jährlich
„ London Brighton und South Coast Eisenbahn	97 „	„
„ London and North Western Eisenbahn . .	110 „	„

Trotzdem in den englischen Angaben der Ersatz der Akkumulatorenplatten mitenthalten ist, soll anstatt der obigen 73 ℳ der mittlere Satz der englischen Bahnen mit 110 ℳ und außerdem ein besonderer jährlicher Betrag von 50 ℳ für Auswechseln von Akkumulatorenplatten als Unterhaltungskosten in Rechnung gestellt werden. Auf Grund dieser Zahlen stellen sich die Betriebskosten für einen Wagen III. Klasse mit 14 Lampen zu 12 und 2 Lampen zu 8 Normalkerzen, zusammen 184 Normalkerzen, wie folgt:

a) Erzeugung des Stromes.

Kohlenaufwand bei 2 PS Kraftverbrauch, 12 kg Dampf für die Pferdestärken-Stunde und bei 7facher Verdampfung: $\frac{2 . 12}{7} = 3{,}43$ kg stündlich.

100 kg Kohlen kosten auf dem Tender 1,80 ℳ, demnach 3,43 kg 6,17 ₰ und für die Normalkerzenstunde $\frac{6{,}17}{184} = 0{,}033$ ₰.

b) Verwendung des Stromes.

Die gesamte Beleuchtungseinrichtung eines Wagens III. Klasse hat im ganzen 3400 ℳ gekostet und würde sich nach Mitteilung der liefernden Fabrik bei Ausrüstung von mindestens 100 Wagen auf 3000 ℳ ermäßigen.

Für Verzinsung 3,5 und Tilgung 5,5, zusammen 9 % .	= 270 ℳ
dazu besonders für Ersatz von Batterieplatten . . .	= 50 „
für Unterhaltung	= 110 „
zusammen	= 430 ℳ

oder für die Normalkerzenstunde bei 1205 Brennstunden im Jahre $\frac{430{,}00}{184 . 1205} = 0{,}19$ ₰.

Die Gesamtkosten für die Normalkerzenstunde betragen demnach $0{,}033 + 0{,}19 = 0{,}22$ ₰.

Wie früher nachgewiesen wurde, kostete die Normalkerzenbrennstunde bei Mischgasbeleuchtung 0,21 ₰, ist demnach kaum billiger als die elektrische Beleuchtung, obwohl die Frachten für die Gastransportwagen nicht angerechnet sind, während bei der elektrischen Beleuchtung ein Kohlenmehrverbrauch in Rech-

nung gestellt wurde, trotzdem ein solcher nicht wahrnehmbar ist. Nach dieser vorsichtigen Berechnung läßt sich mit Sicherheit erwarten, daß bei größerer Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung deren Betriebskosten sich niedriger stellen und diejenigen der Gasbeleuchtung nicht mehr überschreiten werden. Dieses von der gewöhnlichen Ansicht über die Billigkeit der Gasbeleuchtung abweichende Ergebnis ist darauf zurückzuführen, daß bei der Ermittlung der Betriebskosten meistens nur die Erzeugungskosten des Gases in Ansatz gebracht zu werden pflegen, eine Reihe von Nebenkosten aber, welche namentlich durch die Verteilung des Gases entstehen, vollständig unberücksichtigt bleiben. Diese Kosten sind aber so bedeutend, daß, wie ihre genaue Aufstellung zeigt, deren Vernachlässigung ein falsches Bild von der Billigkeit dieser Beleuchtungsart gibt.

Sobald die Osmiumlampe oder eine andere Glühlampe mit niedrigem Wattverbrauch dauerhaft und billig hergestellt werden kann, lassen sich durch Verwendung kleinerer Maschinen und Batterien die Anlagekosten der elektrischen Beleuchtung noch weiter ermäßigen, so daß sich infolge der Verminderung der Beträge für Verzinsung und Tilgung, welche den wesentlichsten Teil der Betriebskosten ausmachen, die Wirtschaftlichkeit weiter zu gunsten der elektrischen Beleuchtung verschieben wird. Bei Wagen mit großem Lichtverbrauch, z. B. D-Zugwagen, sind schon jetzt die Betriebskosten der elektrischen Beleuchtung niedriger als diejenigen der Gasbeleuchtung, weil die Anlagekosten der Maschine und Batterien auch bei erheblich größerem Stromverbrauch nur ganz unwesentlich wachsen.

Die mit Osmiumlampen angestellten Versuche haben bisher eine nur kurze Lebensdauer der Lampen ergeben. Die gewöhnlich verwendeten Kohlenfadenglühlampen mit niedrigem Stromverbrauch haben eine durchschnittliche Brenndauer von 600—700 Brennstunden gezeigt.

Über die Gefahren der beiden verglichenen Beleuchtungsarten sind die Ansichten noch sehr geteilt. Die bei den größeren Unfällen der letzten Jahre regelmäßig auftretenden Zugbrände mit ihren oft entsetzlichen Verherungen haben aber zweifellos gezeigt, daß die Mitführung der Gasmengen bei Unfällen eine schwere Gefahr bedeutet, da das aus den beschädigten Rohrleitungen oder Kesseln austretende Gas sich leicht entzündet und dann die Wagen meist schnell und sicher in Brand setzt.

Allerdings kann auch bei der elektrischen Beleuchtung infolge unbemerkten Kurzschlusses unter besonderen Umständen ein Brand hervorgerufen werden. In solchen Fällen werden aber die Bleisicherungen sofort wirken und starke Entladungen verhindern, wenn nicht, was das Wahrscheinlichste ist, die kleinen Batterien derartig in Mitleidenschaft gezogen bezw. beschädigt werden, daß überhaupt jede weitere Stromlieferung bald aufhört. Während also bei einem Eisenbahnunfall eine Zerstörung des Behälters oder der Leitungen das Gas erst gefährlich macht, wird bei der elektrischen Beleuchtung mit der Zerstörung der Einrichtung die Gefahr meist beseitigt sein. Aber selbst unter gleichen Umständen ist die Gasbeleuchtung gefährlicher, weil bei ihr die unter dem Wagenfußboden mitgeführten Energiemengen erheblich größer als bei der elektrischen Beleuchtung sind. Die Gasbehälter der dreiachsigen pfälzischen Wagen haben 1200 l Inhalt; bei 6 Atm. Druck sind in der Gasmenge des Behälters rund 78 000 Wärmeeinheiten aufgespeichert. Die beiden Batterien enthalten aber unter Berücksichtigung einer kurzen Entladezeit zusammen nur rund 2500 Wärmeeinheiten, also noch nicht den 30. Teil wie bei der Gasbeleuchtung, und demzufolge kann auch bei plötzlicher Auslösung deren Wirkung nur eine entsprechend geringere sein.

Nachdem die Versuche die vollständige Brauchbarkeit und große Betriebssicherheit des Systems Stone dargetan haben, sind seither die neubestellten pfälzischen Wagen statt mit der Gasbeleuchtung mit dieser elektrischen Beleuchtungseinrichtung ausgerüstet worden.

Die erste Beratung des Gesetzentwurfs, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes

fand am 26., 27. und 28. März im Abgeordnetenhause statt. Wir haben den wesentlichen Inhalt des Gesetzes in Nr 25 S. 384 d. Ztg. mitgeteilt. Die Beratung brachte eine große Anzahl von noch unerfüllten Eisenbahnwünschen örtlicher Natur, die alle hier aufzuzählen kein Interesse hat. Mehrfach betont wurde die offensichtlich stärkere Berücksichtigung der östlichen Landesteile gegenüber den westlichen in der Vorlage. Für eine Bahnverbindung der durch die Oderüberschwemmungen schwer leidenden Stadt Gartz a. d. Oder, die mit ihren 4400 Einwohnern wohl eine der größten noch eisenbahnlosen Städte Preußens ist, mit Schwedt einer- und Stettin anderseits sprach sehr eindringlich der kons. Abg. Malkewitz. Abg. Macco (natl.) brachte die oft gehörten Klagen über die Verzögerung der Vorverhandlungen mit den Interessenten des Bahnbaus vor. Staatsminister Budde führte am Schluß des ersten Verhandlungstages aus, er könne nicht auf alle Einzelwünsche antworten und behalte sich vor, am Schluß auf sie zurückzukommen, er wolle nur einige grundsätzliche Bemerkungen machen. An den vom Abg. Macco und auch von ihm selbst beklagten Verzögerungen seien die Staatsbehörden nicht allein schuld. Dafür, daß in der Staatsbahnverwaltung rasch gearbeitet werde, wolle er schon Sorge tragen. Dafür habe er bei seinen Beamten überall volles Verständnis gefunden. Die Verzögerungen lägen darin, daß die Interessenten nicht alles leisteten, was sie versprochen hätten. Es dauere lange, ehe sie die gesetzlichen Verpflichtungen erfüllten, und wenn die Regierung zu den Vorarbeiten übergehe, gebe es einen neuen Interessenkampf. Der Minister führte ein Beispiel von demselben Tage an, da eine Deputation von sechs Herren unter Führung eines Abgeordneten bei ihm gewesen sei, um ihm zu sagen, daß alles, was bisher für die Linie Bentschen-Tirschtiegel-Birnbaum vorgeschlagen sei, nichts tauge, und daß die Bahn ganz anders gebaut werden müsse. Nun müsse er von neuem Bericht einfordern, was wieder Zeit koste. Wären die Interessentenkämpfe erledigt, wenn die Sache in sein Bureau käme, würden viele Verzögerungen vermieden. Er würde dankbar sein, wenn die Abgeordneten in ihren Kreisen auf die Abkürzung dieser Kämpfe wirkten. Gegenüber einer Bemerkung des Abg. Macco stellte der Minister fest, daß die geologischen Landesanstalten stets bei den Bahnbauten befragt würden. Weiter bemerkte er über die häufigen Nachforderungen: „Diese kommen aus den veränderten Berechnungen. Früher wurden große Anschläge angesetzt, und es blieben immer Reste übrig, was nicht günstig war und hier öfter gerügt wurde. Deshalb ist davon Abstand genommen worden, die Preissteigerungen auf die erste Berechnung mit aufzunehmen, es ist aber damals gleich von der Regierung auf mögliche Nachforderungen hingewiesen worden. Die Beamten können nicht übersehen, welche Schwierigkeiten die Landbesitzer erheben. Erst heißt es: es ist alles schön, und wenn die Regierung zum Landkaufe geht, verlangen die Besitzer, daß ihre Scholle mit Zwanzigmarkstücken belegt wird. Was die Benutzung von Nebenbahnen durch die Kleinbahnen betrifft, so wird jeder Fall betriebstechnisch geprüft. Man darf das aber nicht generalisieren. Wenn z. B. verlangt wurde, eine Schwebebahn über unsere Stadtbahn kilometerweit zu bauen, so habe ich das ablehnen müssen aus vielen Gründen, namentlich weil die Regierung in die Lage kommen kann, den Raum über der Stadtbahn selbst auszunutzen.“

Aus dem zweiten Verhandlungstage ist zunächst eine Ausführung des Abg. Freiherrn v. Zedlitz (freik.) zu erwähnen, daß eine Ermäßigung der Gütertarife nur für die Rohstoffe in Frage kommen könne. Ferner bedauerte er die diesmalige Nichtberücksichtigung der Provinz Sachsen. Wollte der Staat nicht selbst bauen, dürfe er der privaten Selbsthilfe keine Hindernisse in den Weg legen. Der Zentrumsabg. v. Strombeck beklagte, daß die Straßenbahnen nicht hinreichend für das Verkehrsinteresse sorgten.

Der dritte Verhandlungstag schloß mit der von ihm in Aussicht gestellten zusammenfassenden Rede des Staatsministers Budde. Es sei nicht das erste Mal, daß er einer solchen dreitägigen Debatte beiwohne. Schon als Stratege habe er, damals freilich mit anderen Gefühlen, die Eisenbahnwünsche des Landes vortragen hören. Jetzt, da die Strategie für ihn eine mehr geheimnisvolle Wissenschaft geworden sei,

sehe er die Sache mit anderen Augen an. Er danke für die zahlreichen gegebenen Anregungen, es seien wohl 80 Abgeordnete, von denen solche ausgegangen seien. Frisch und fröhlich werde er mit seinen Beamten, an die Bearbeitung der Stenogramme herangehen können; die vielen Wünsche hätten auch ihr gutes, sie zeigen, daß man trotz allen Schimpfens doch die Eisenbahn für eine gute Einrichtung halte. Die weitere Ausgestaltung des Netzes werde sein weiteres Streben sein. Freilich, nicht alle laut gewordenen Wünsche könnten durch eine Eisenbahn befriedigt werden. Es gebe Fälle, wo man statt einer Kleinbahn besser eine Chaussee baue. Er lasse es dahingestellt, ob die sogen. schienenlose Bahn bei weiterer Entwicklung der Elektrizität zum Straßenbahnverkehr würde herangezogen werden können. Vielfach werde auch der sich fortwährend vervollkommnende Automobildienst zum Ziel führen. Er wolle dies nur andeuten, weil dadurch die Zahl der hier vorgetragenen Wünsche verringert werden könne. Es seien nach einer Statistik, die er habe führen lassen, rund 3000 km neuer Bahnen, die hier gefordert seien, mit einem Kapitalaufwand von 400000000 ℳ! (Bewegung.) Das reiche für 8—10 Jahre, wenn die Regierung nach dem bisherigen Durchschnitt jährlich 4—500 km Bahnen baue. Die Mehrzahl der vorgebrachten Wünsche beträfen Bahnen, bezüglich deren bereits Vorarbeiten in diesem oder jenem Stadium vorlägen, über deren Stand er und seine Räte gern jede Auskunft geben würden. Der Minister ging dann auch auf die vorgebrachten allgemeinen Wünsche ein. Man wünsche ein schnelleres Tempo im Bahnbau. Das sei leicht gesagt, schwer getan. Aus technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründen könne die Staatsbahnverwaltung nicht mehr als etwa 500 km im Jahre bauen. Dann wünsche man mehr Hauptbahnen, weniger Nebenbahnen. Aber solche Fragen könne man nicht allgemein entscheiden, man müsse von Fall zu Fall prüfen. Ebenso stehe es mit dem Wunsch, statt neuer Bahnen lieber dritte und vierte Gleise mit Bahnhoferweiterungen zu bauen, und mit den Wünschen nach Abkürzungslinien. Was die hervorgehobene Bevorzugung des Ostens vor dem Westen betreffe, so entfallen von den 28383 km in Preußen liegenden Bahnen, wenn man Brandenburg die Grenze bilden lasse, auf den Osten 14365 km, auf den Westen 14018 km, also ziemlich gleich viel. Auf je 10000 Einwohner kommen im Osten 8,52 km, im Westen 7,85 km, also auch kein großer Unterschied. Natürlich mache sich dabei der Einfluß der stärkeren Bevölkerung im Westen bemerklich. Nehme man die Grundfläche zum Maßstab, so kommen auf 100 qkm im Osten 7,12, im Westen 9,62 Bahnkm, der Durchschnitt im Lande betrage 8,17 Bahnkm. Von den 10825 km Nebenbahnen in Preußen entfallen 6341 km auf die östliche, 4733 km auf die westliche Hälfte, was ja beim Überwiegen der Industrie im Westen, die verkehrsreiche Hauptbahnen verlange, ganz natürlich sei, wie sich dort auch in früherer Zeit das Netz der Privatbahnen viel stärker entwickelt habe. Der Minister erörterte dann noch die Verteilung der Bahnen und des für sie erforderlichen Kapitalaufwands auf die einzelnen Provinzen näher und schloß mit den Worten: „Im allgemeinen glaube ich den Nachweis geführt zu haben, daß, wenn auch in einer Jahresvorlage einmal der eine oder der andere Landesteil besser fortgekommen ist. die Königliche Staatsregierung doch Objektivität bei der Beurteilung der Bahnprojekte hat walten lassen, und daß sie nicht nur den Grundsatz gehabt, sondern ihn auch durchgeführt hat, alle Landesteile mit einem guten und entwickelten Bahnnetz zu bedenken. Ich gebe die Versicherung, daß sie auch weiter bemüht sein wird, in vollster Objektivität alle Wünsche zu prüfen und dafür zu sorgen, daß das Staatsbahnnetz, solange ich an der Spitze stehe, in der bisherigen Weise zum Nutzen des Vaterlandes weiter entwickelt werden wird.“ Lebhafter Beifall folgte diesen Worten, die Vorlage und Denkschrift wurden der Budgetkommission überwiesen.

Am Schluß der Sitzung konnte der Minister noch die erfreuliche Mitteilung machen, daß nach einem eben eingegangenen Telegramm die Generalversammlung der Ostpreußischen Südbahn das Verstaatlichungsangebot angenommen habe.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kleinbahngesetz für Elsaß-Lothringen.** In der Sitzung des Landesausschusses für Elsaß-Lothringen am 20 März d. J. stand, wie die Straßen- u. Kleinb.-Ztg. meldet, ein Gesuch der Handelskammer zu Metz betreffend den Erlaß eines Kleinbahngesetzes zur Beratung. Die Handelskammer zu Metz bat, der Landesausschuß möge das Kaiserliche Ministerium auffordern, daß es dem Landesausschuß bei seinem nächsten Zusammentreten den Entwurf eines Kleinbahngesetzes für Elsaß-Lothringen mit tunlichster Anlehnung an das preußische Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 zur gesetzlichen Beschlußfassung vorlege, sowie daß das Kaiserliche Ministerium sich mit der Verwaltung der Reichseisenbahnen ins Einvernehmen setze, um eine grundsätzliche Abgrenzung der geeigneten Befugnisse herbeizuführen. Der Vertreter der Regierung führte hierauf u. a. folgendes aus: Alle Bedingungen, welche für den Bau und Betrieb einer Klein- und Nebenbahn von der Landesverwaltung gestellt werden müßten, seien in einem Normallastenheft zusammengestellt, gegen welches erhebliche Einwendungen von den Unternehmern bis jetzt nicht erhoben worden wären. Dieses Lastenheft schließe sich auf das engste an die Bestimmungen an, welche in Preußen in dem dort bestehenden Kleinbahngesetz und anderweit, z. B. in Baden, in ähnlichen Lastenheften niedergelegt seien. Die bedeutendsten Schwierigkeiten erwüchsen dem Bau der Bahnen durch den Grunderwerb. Die Verhandlungen mit Gemeinden auf Übernahme der Grunderwerbskosten in der einen oder anderen Form seien stets gescheitert. Ein Kleinbahngesetz werde aber bezüglich dieser Frage kaum Wandel schaffen können. Die Hoffnungen, welche auf eine günstige Gestaltung der Tarife auf den durch Privatunternehmer betriebenen Bahnen bei Schaffung eines Kleinbahngesetzes hinzielten, würden sich keinesfalls verwirklichen lassen, da den Kleinbahnunternehmern solche Tarife zugebilligt werden müßten, bei welchen diese eine mäßige Verzinsung des von ihnen aufgewendeten Anlagekapitals erwarten könnten. Bei der in Elsaß-Lothringen gegebenen Sachlage werde die Schaffung eines Kleinbahngesetzes mit Rücksicht darauf ganz besonderen Schwierigkeiten begegnen, daß die Hauptbahnen in den Händen des Reiches seien. — Die Kommission hielt es in Übereinstimmung mit den Ausführungen der Vertreter der Regierung zur Zeit nicht für angezeigt, den in dem Gesuch niedergelegten Anregungen Folge zu geben. Sie schlug vor, über das Gesuch mit dem Beifügen zur Tagesordnung überzugehen, daß zur Zeit in der Sache nichts zu tun sei. — Nach längerer Verhandlung wurde dieser Vorschlag angenommen.

— **Die erste Beratung der beiden preußischen Verstaatlichungsgesetzentwürfe**, deren wesentlichen Inhalt wir in Nr 25 S. 384 d. Ztg. mitteilten, hat am 27. und 28. März im Abgeordnetenhause stattgefunden und zur Überweisung an die Budgetkommission geführt. Staatsminister Budde leitete die Verhandlung wegen der Verstaatlichung der Südbahn mit einer Rede ein, in der er darlegte, daß nach der Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen natürlich kein rechter Platz mehr für Bahnunternehmungen vorhanden sei, die einem größeren Verkehr dienen sollten und nicht nur verkehrsarme Meliorationsbauten seien. „Es fehlt den Bahnunternehmungen, die zwischen Staatsbahnlinien eingeklemmt sind, an der erforderlichen Bewegungsfreiheit und Entwicklungsfreiheit, und dadurch wird unter Umständen der öffentliche Verkehr benachteiligt, weil eben die Bahnen nicht in der Lage sind, allezeit und in vollem Umfange sämtlichen Wünschen des öffentlichen Verkehrs dienen zu können. Dies gilt in erster Linie auch für die in Frage stehende Ostpreußische Südbahn. Es sind aber auch noch andere Schwierigkeiten, die sich bei der Erhaltung einer Privatbahn von selbst ergeben. Sobald Nachbarlinien eröffnet werden sollen, die mit diesen Privatbahnen in Verbindung gesetzt werden sollen, zeigen sich Hemmnisse wegen der Ausgestaltung der Anschlußbahnhöfe, und es müssen vielfach Baukosten verwendet werden, die gar nicht auszugeben wären, wenn beide Unternehmungen in einer Hand wären. Weitere Schwierigkeiten ergeben sich aus der Regelung des Fahrplans und des Tarifs. Sie beziehen sich auch auf den weiteren Anschluß von Kleinbahnen. Aus alledem entstehen natürlich für die anliegenden Interessenten Unbequemlichkeiten und Zeitverluste, und diese sind in der Regel mit Unkosten verbunden, die natürlich von den Interessenten getragen werden müssen. Deshalb will die Regierung im Interesse derjenigen Landesteile, in denen noch solche Privatbahnen vorhanden sind, an eine Verstaatlichung herangehen. Die Ostpreußische Südbahn sollte bereits 1886 verstaatlicht werden; das damalige Kaufgebot ist indessen zurückgewiesen worden. Seitdem hat die Frage geruht, wenn sie auch öfter angeschnitten worden ist. Nachdem aber die im Gesetz von 1838 enthaltene Frist von 30 Jahren bei dieser Bahn abgelaufen ist, hält die Regierung die Verstaatlichung für ihre Pflicht; da es aber nicht gelungen ist, einen Vertragsabschluß mit diesem Unternehmen herbeizuführen, so müssen wir Ihnen zwei Möglichkeiten vorlegen: Die Möglichkeit einer Verstaatlichung nach dem Gesetz von 1838, in dem die Bedingungen

vorgeschrieben sind, unter welchen die Entschädigung der Besitzer der Eisenbahnlinie erfolgen muß, oder einen freihändigen Ankauf. Falls eine Einigung über einen freihändigen Ankauf gelingt, würden die Aktionäre nach unserem Vorschlag 675 000 ℳ mehr bekommen. Ob die Interessenten darauf eingehen, wird sich in der Generalversammlung entscheiden. (Das Angebot ist inzwischen angenommen. Die Schriftl.) Wünschenswert und für alle Teile einfacher ist der freihändige Ankauf, denn aus der Zwangsverstaatlichung würden eine ganze Menge Formalitäten und Schwierigkeiten sich ergeben, die sich in die Länge ziehen würden. Die Nachricht, die durch die Blätter gegangen und von den Interessenten verbreitet ist, daß die Verstaatlichung auf Grund des Gesetzes von 1838 gar nicht möglich wäre, ist durchaus unzutreffend. Die Zwangsverstaatlichung wäre durchaus durchführbar, aber die Regierung will ebenso wie die Interessenten diese gern vermeiden und schlägt deshalb vor, die Ankaufssumme entsprechend zu erhöhen. Wenn das Unternehmen in die Hände des Staats übergeht, so hofft die Regierung nicht nur die Interessen der anliegenden landwirtschaftlichen Bevölkerung befriedigen zu können. und zwar in besserer Weise als seither, sondern auch dem Interesse der großen Handelsstadt Königsberg in gleicher Weise zu dienen, wie es bisher die gut geleitete Privatbahn getan hat. Erwägungen darüber haben bereits stattgefunden und ich glaube, daß Königsberg keinen Schaden erleiden wird. Ich hoffe, daß es gelingt, den Fuhrpark und die Betriebsmittel verbessern zu können, denn bei der Privatbahn ist es selbstverständlich, daß an manchen Stellen gespart werden mußte, weil die Entwicklungsfähigkeit nicht vorhanden war. Ich bitte das Haus, die Vorlage zu prüfen und zu baldiger Verabschiedung zu bringen."

Aus den Kreisen der Abgeordneten wurden einige Bedenken wegen der Höhe der zu zahlenden Kaufsumme laut, grundsätzlich aber die Notwendigkeit der Verstaatlichung der Ostpreußischen Südbahn allseitig anerkannt.

Zu dem zweiten Gesetzentwurf betreffend die übrigen Verstaatlichungen bemerkte Staatsminister Budde, daß es sich auch hier um die Beseitigung der wirtschaftlichen Unbequemlichkeiten und Schädigungen handle, die sich namentlich für die landwirtschaftliche Bevölkerung aus der fehlenden Angliederung an das allgemeine Staatsbahnnetz ergeben. Leider fehle eine Bahn, die Breslau-Warschauer. „Nachdem ich eben in mein Amt eingetreten war, trat an mich die Bitte heran, diese Bahn so bald wie möglich zu verstaatlichen. Trotzdem mein Amtsvorgänger wenige Monate vorher es abgelehnt hatte, eine Deputation für den gleichen Zweck zu empfangen, und trotzdem alle Gründe gegen den Antrag sprechen, haben der Finanzminister und ich doch im Interesse der schlesischen Landesteile, die von der Bahn durchschnitten werden, ein Kaufangebot den Interessenten gemacht. Leider ist es nicht angenommen worden. Aber hier liegt es nicht im Interesse des Staats und der Finanzen, das Kaufangebot in diesem Falle zu erhöhen, und deshalb ist leider nicht die Absicht erreicht worden, Ihnen die Breslau-Warschauer Bahn zum Ankauf zu empfehlen. Anders liegt es bei der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, denn sie ist eine vollkommen lebensfähige Bahn, die gewissermaßen ein Monopol auf den ungeheuren Massentransport an Kohlen hat. Die Regierung ist sehr schweren Herzens an diesen Erwerb herangegangen, da ihr namentlich in der Zeit des Niederganges im Sommer vorigen Jahres der Börsenkurs der Bahn zu hoch erschien. Es war deshalb nicht die Absicht, diese Bahn zu verstaatlichen, aber die örtlichen Schwierigkeiten der Gestaltung des Bahnhofs in Dortmund veranlaßten den Finanzminister und mich, nochmals die Verstaatlichung zu erwägen, zumal sie im Interesse der Anwohner, namentlich der Stadt Dortmund liegt. So ist allerdings der schnelle Entschluß nachträglich entstanden, auch diese Bahn anzukaufen. An diese nachträgliche Offerte hat sich eine Legendenbildung geknüpft, die der tatsächlichen Grundlage entbehrt. Es war nicht möglich, das frühere Kaufangebot aufrechtzuerhalten, welches sorgfältig auf Grund der Betriebsergebnisse und auf Grund des Kurses der Bahn berechnet war, mit dem tatsächlich die Bahn zur Zeit des Angebots bewertet war. Wir hatten die Rentabilitätsberechnung zugrunde gelegt, und dieses Angebot war noch etwas höher als der Börsenkurs. Es ist also nicht Übereilung gewesen, welche ein wesentlich niedrigeres Angebot ergeben hatte, als die Vorlage jetzt enthält, sondern der Unterschied ist durch andere Verhältnisse begründet. Seit unserem Angebot haben sich die wirtschaftlichen Verhältnisse wesentlich verändert. Die tägliche Wagengestellung ist im letzten Winter ganz ungeheuer gestiegen. Dadurch haben sich die Einnahmen der Bahn erheblich vermehrt, so daß die Ansprüche der Aktionäre größer wurden. Es war unsere Aufgabe, um den einmal gefaßten Beschluß durchzuführen, uns auf einer mittleren Linie mit den Aktionären zu einigen. Ich bitte das Haus, auch diese Vorlage wohlwollend zu prüfen und möglichst bald zur Verabschiedung zu bringen."

Nachdem auch zu dieser Vorlage sich Redner der Hauptparteien zustimmend vorbehaltlich der Prüfung in der Budgetkommission geäußert hatten, erfolgte die Überweisung an diese.

— **Der preußische Eisenbahnetat** wurde am 27. März in der Finanzkommission des Herrenhauses durchberaten. Die Anregungen und Ausstellungen, die im Abgeordnetenhause gegeben worden waren, gaben Anlaß zu einer längeren Erörterung, in der insbesondere die Reform der Personen- und Gütertarife besprochen wurde. Erneut wurde die Schaffung einer unabhängigen Instanz für die Entscheidung von Differenzen, die über die Beteiligung an den Kosten neuer Anlagen oder Veränderung bestehender Anlagen zwischen Eisenbahnverwaltung und Gemeinden entstehen, gefordert. Die Erklärungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten über sein Programm entsprachen seinen früheren Darlegungen im Abgeordnetenhause.

— **Allgemeine Abfertigungsvorschriften.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich auf Antrag der Eisenbahndirektion Hannover damit einverstanden erklärt, daß Anträge auf Änderung und Ergänzung der Zusatzbestimmungen der preußisch-hessischen Staatsbahnen zu den allgemeinen Abfertigungsvorschriften von einem Ausschuß vorberaten werden, der aus den im Ausschuß des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbands vertretenen Königlichen Eisenbahndirektionen besteht. Die Verhandlungen sollen mit den im Verkehrsverbande stattfindenden Sitzungen verbunden werden. Die Vorschläge des Ausschusses sind, abgesehen von eiligen Fällen, dem Herrn Minister jährlich zweimal, und zwar bis zum 1. Januar und 1. Juli, zur Genehmigung vorzulegen.

— **Fleischbeschau-Zollordnung.** Zur Ausführung des am 1. d. M. in Kraft getretenen Gesetzes betreffend die Schlachtvieh- und Fleischbeschau vom 3. Juni 1900 ist vom Bundesrat laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 5. Februar d. J. eine Fleischbeschau-Zollordnung erlassen worden, von deren den Eisenbahnverkehr berührenden Bestimmungen nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten den Dienststellen an den Einlaß- und Untersuchungsstationen für ausländisches Fleisch Kenntnis zu geben ist. Die Eisenbahndirektion in Hannover ist beauftragt, eine entsprechende Ergänzung der Kundmachung 11 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbands herbeizuführen.

— **Eine Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Cöln** fand am 24. März d. J. statt. Nach Mitteilungen der Eisenbahndirektion über Tarif- und Fahrplanänderungen wurde über einen Antrag der vereinigten Nährextraktwerke zu Dresden-Löbtau und Dortmund auf Gewährung einer Frachtermäßigung für Rohhefe (Abfallhefe) in Ladungen von 10 000 und 5000 kg von Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen und Münster nach Dortmund verhandelt. Durch die beantragte Frachtermäßigung soll das bisher wertlose Abfallprodukt versandfähig gemacht werden. Entsprechend dem Vorschlage des ständigen Ausschusses wurde die Gewährung der Sätze des Spezialtarifs III und dessen Nebenklasse, des Spezialtarifs II, befürwortet. Dann wurde ein Antrag der nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller zu Düsseldorf auf Herabsetzung der Fracht für Kalksteine zum Hüttenbetrieb auf den Einheitssatz von 1,5 ₰ für das Tonnenkilometer nebst 60 ₰ Abfertigungsgebühr für die Tonne erörtert. Der Antrag war damit begründet, daß die im Jahre 1902 zur Unterstützung des Eisenerzbergbaus an der Lahn, Dill und Sieg sowie im Bergamtsbezirk Brilon eingeführte Frachtermäßigung für Eisenerz die mit ihr beabsichtigte Wirkung auf den Eisenerzbergbau erst dann ausüben könne, wenn auch die Kalksteinfrachten für den Hüttenbetrieb allgemein herabgesetzt würden. Im Gegensatz zur Minette, die für das zu erblasende Roheisen hinreichend Kalk enthalte, erforderten die aus den genannten Revieren herstammenden Erze einen hohen Kalksteinzuschlag. Wenn dem Erzbergbau an der Lahn, Dill und Sieg der Wettbewerb mit der Minette ermöglicht werden solle, müsse die Fracht für das Rohmaterial, das zur Verhüttung der dortigen Eisensteine unentbehrlich sei, ebenfalls herabgesetzt werden. Es erscheine dies um so mehr berechtigt, als andere Rohstoffe schon erheblich niedrigere Frachten als Kalksteine genössen. Der gleiche Antrag ist im Bezirkseisenbahnrat zu Cöln bereits im Jahre 1895 erörtert und damals nachträglich auf Kalksteine zum Hochofenbetrieb beschränkt worden. Der ständige Ausschuß hat jedoch in seiner Sitzung vom 27. Februar d. J. mit Stimmenmehrheit empfohlen, die beantragte Frachtermäßigung für den Hüttenbetrieb, also nicht allein für den Hochofenbetrieb, zu befürworten. Nachdem nun der Antrag gestellt worden war, die allgemeine Detarifierung von Kalksteinen und Kalk auf der vorgeschlagenen Grundlage zu befürworten, wurde die gesamte Frage zur nochmaligen Beschlußfassung an den Ausschuß zurückverwiesen.

— **Generalversammlung der Ostpreußischen Südbahn** am 28. März d. J. Nach einem Bericht der Königsberger Hartungschen Zeitung waren anwesend 80 Aktionäre, welche 30 537 Stimmen (17 194 Stammaktien und 12 543 Prioritäten) vertraten. Der Staatskommissar war nicht anwesend. Direktor Krüger gab im Laufe der Versammlung ein Telegramm des Staatskommissars bekannt, in welchem dieser ihn aufforderte, der heutigen Generalversammlung zu erklären, daß voraussichtlich mit Rücksicht auf die von ihm, dem Staatskommissar, erhobenen Forderungen von Aufsichtswegen eine Kürzung der Dividende stattfinden werde. Im Anschluß an dieses Telegramm teilte Direktor Krüger mit, der Minister habe, nachdem vor 14 Tagen eine Revisionsverhandlung in Berlin stattgefunden habe, in voriger Woche eine neue Revisionskommission nach Königsberg gesandt, welche die Absetzung von 685 367 ℳ von der Dividendensumme forderte und weitere 211 000 ℳ als zweifelhaft bezeichnete, im ganzen also 896 000 ℳ beanstandet habe, die nach Ansicht des Ministers nicht auf Baukonto und unter Aktiva gesetzt werden dürfen. Die Verwaltung sei allerdings anderer Ansicht gewesen und so müsse, da der Minister den Klageweg als unzulässig ablehne, nötigenfalls der Gerichtshof zur Entscheidung von Kompetenzkonflikten angerufen werden. Da dessen Entscheidung völlig ungewiß sei, müsse er vor Ablehnung des Verstaatlichungsangebots, welches in der Debatte von den Prioritätsinhabern als den vorgeschlagenen Sätzen von 92 % für Aktien und 113 % für Prioritäten durchaus vorzuziehen bezeichnet worden war, ernst und dringlich warnen. Bankier Oppenheim beantragte nun ein Amendement, das ein Kompromiß vorschlägt auf der Grundlage von 116 % für Prioritätenbesitzer und 90 % für Aktionäre. Die Abstimmung über den Antrag der Verwaltung ergab Annahme desselben und damit des staatlichen Angebots mit 25 601 gegen 4627 Stimmen. Der Abänderungsantrag Oppenheim war damit gefallen und die Verteilung der Kaufsummen von 27 675 000 ℳ in der Art, daß die Aktionäre 92 %, die Inhaber von Prioritäten 113 % erhalten, zum Beschluß erhoben.

— **Elektrische Bahn Mainz-Wiesbaden.** Im hessischen Landtage beantwortete Finanzminister G n a u t h im Auftrage der Regierung die Anfrage wegen dieses Bahnprojekts dahin, daß der Widerspruch, den Kastel im Juli 1902 gegen die geplante Linienführung erhoben hätte, im Sinne einer darauf erfolgten lan despolizeilichen Entscheidung zurückgewiesen werden müsse. Die Stadt Kastel hatte geltend gemacht, daß bei sämtlichen bis dahin vorgelegten Plänen die Linie Mainz-Wiesbaden durch oder um Kastel geführt war. Nunmehr aber solle die Bahn von der Brückenrampe aus direkt, ohne Kastel zu berühren, nach der Wiesbadener Chaussee geführt werden, wodurch die berechtigten Interessen Kastels geschädigt würden. Deshalb hatte die Stadt beantragt, daß die Linienführung durch Kastel beibehalten werde. Die darauf ergangene landespolizeiliche Entscheidung lautet: „Der Widerspruch der Stadt Kastel gegen die geplante Linienführung wird zurückgewiesen. Es kann der Unternehmerin nicht zugemutet werden, gegen ihre Interessen die Bahn in einem weiten Umweg durch die Stadt zu führen."

— **Sonntagsfahrkarten Frankfurt a/M.-Königstein.** Das Fehlen solcher Sonntagskarten war vor einigen Tagen im preußischen Landtag Gegenstand einer Beschwerde gewesen und der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hatte Abhilfe zugesagt. Die Frankf. Ztg., die die Beschwerde lebhaft unterstützt hatte, erhielt nun vor einigen Tagen von der Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. folgende Mitteilung: „Vom nächsten Sonntag, 29. März, ab werden direkte Sonntagsrückfahrkarten Frankfurt-Königstein, II. und III. Klasse, zum einfachen Personenzugfahrpreis sowohl auf dem Hauptpersonenbahnhof wie auf Station Fahrthor unter den üblichen Bedingungen verausgabt."

— **Deutsche Lokomotiven in Nordamerika.** Im Anschluß an die Mitteilung in Nr 20 S. 306 d. Ztg. erfahren wir noch folgendes Nähere: Wie die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure berichtet, hat die Canadian Pacific Railroad bei der Sächsischen Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann Akt.-Ges. in Chemnitz 20 Stück 3/5 gekuppelte Zweizylinder-Verbund-Personenzuglokomotiven mit vierachsigen Tendern normaler amerikanischer Bauart in Bestellung gegeben. Die Hauptabmessungen der Lokomotiven sind folgende: Zylinderdurchmesser 559 und 838 mm, Kolbenhub 660 mm, Kesselüberdruck 14,7 Atm., Triebraddurchmesser 1600 mm, Rostfläche 3,08 qm, Heizfläche 200 qm, Dienstgewicht 76 730 kg, mittlerer Achsdruck der drei gekuppelten Achsen 19,4 t, Zugkraft 10 645 kg, Wasservorrat des Tenders 21,615 cbm, Kohlenvorrat des Tenders 10,160 t, Dienstgewicht des Tenders 57 475 kg. Die Lokomotiven sind u. a. mit elektrischer Beleuchtung (Dampfturbine und Dynamo) ausgerüstet.

Es ist dieses der erste Auftrag, den eine nordamerikanische Bahn nach Deutschland vergeben hat, und das Vorkommnis ist um so bemerkenswerter, als bisher gerade im Gegenteil die Einfuhr amerikanischer Lokomotiven nach Europa drohte.

— **Der Geschäftsbericht der Deutschen Waggonleihanstalt, Aktiengesellschaft zu Berlin** zeigt eine weitere erfreuliche Entwicklung des Unternehmens. Sehr zufriedenstellend war das Geschäft auf dem Gebiete der Spezialwagen; insbesondere war die Nachfrage nach Kesselwagen wieder eine so große, daß nicht nur das verfügbar werdende Material sofort weiter verwendet werden konnte, sondern auch neue Wagen in nicht unbeträchtlicher Anzahl anzuschaffen Veranlassung vorlag. Bei diesen Neuanschaffungen kamen der Gesellschaft die in diesem Jahre weiter erheblich gesunkenen Wagenpreise zu gute.

Das Wagenkonto hat sich im abgelaufenen Jahre durch Neuanschaffungen um 235 304 ℳ erhöht und schließt am 31. Dezember 1902 mit 1 537 573 ℳ gegen 1 302 268 ℳ im Vorjahre. Im Berichtsjahre sind eine Anzahl Wagen auf Amortisation vermietet, und zwar laufen die bezüglichen Verträge meist auf die Dauer von fünf Jahren.

Der Reingewinn von 192 092 ℳ bei einem Aktienkapital von 1 750 000 ℳ gestattet die Verteilung einer Dividende von 9 %. Das Aktienkapital wird durch weitere Einzahlungen noch verstärkt. Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats ist in der Generalversammlung vom 29. Dezember 1902 der Wirkl. Geheime Rat A. Wiebe, früher Oberbaudirektor im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, gewählt worden.

— **Die Funkentelegraphie auf der Eisenbahn.** In Gegenwart von Vertretern der Staats- und Militärbehörden fanden nach einer Meldung des „W. T.-B." auf der Königlichen Militäreisenbahn zu Berlin am 28. März d. J. durch die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, System Professor Braun und Siemens & Halske, Versuche statt, welche bezweckten, mittels drahtloser Telegraphie vom Zuge mit der Station in Verbindung zu treten. Nach einem einleitenden Vortrage des Ingenieurs Schmidt wurden außer Abgabe und Empfang von Telegrammen i m Z u g e einige Verwendungen im Eisenbahnmelde- und Sicherheitsdienst gezeigt, so z. B. die Herbeirufung einer Hilfsmaschine und die Aufklärung bei der Station über die Ursache einer verweigerten Einfahrt. Die Apparate wurden lediglich von Mannschaften der Militäreisenbahn bedient und die interessanten Versuche sollen zur vollen Zufriedenheit aller Anwesenden verlaufen sein. Auf der Militäreisenbahn ist bereits seit einigen Wochen auf einem fahrplanmäßigen Zuge ein dauernder funkentelegraphischer Dienst versuchsweise eingerichtet worden.

Österreich.

— **Kundgebungen in Ansehung der Eisenbahnverstaatlichung.** In der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer rief der Bericht über die Revision des Berner Übereinkommens eine lebhafte Debatte hervor, in welcher auch die Frage der Eisenbahnverstaatlichung zur Sprache kam. Hierbei wurde von einem Redner geltend gemacht, daß das gemischte Eisenbahnsystem auf die Dauer nicht haltbar sei. Wenn man aber verstaatlichen will, soll man es offen aussprechen und demgemäß handeln; wenn man nicht verstaatlichen will, dann habe die an dem Verkehr interessierte Geschäftswelt ein gewisses Recht, von den maßgebenden Faktoren zu verlangen, daß sie die Privatbahnen leben lassen oder sie doch in den Stand setzen, den berechtigten Wünschen gerecht zu werden. Unter den obwaltenden Verhältnissen sei es außerordentlich schwierig, die Privatbahnen zu veranlassen, den Bedürfnissen des Verkehrs in bezug auf Tarife, Zugverbindungen usw. Rechnung zu tragen.

Infolge der von deutscher Seite befürchteten nationalen Verschiebungen zu ungunsten der Deutschen, die eine Verstaatlichung der Nordbahn zur Folge haben könnte, macht sich in Schlesien eine Bewegung gegen die Verstaatlichung der Nordbahn geltend. Der Troppauer Hausbesitzerverein kündigt im Verein mit anderen wirtschaftlichen Körperschaften eine Protestversammlung gegen die eingeleitete Verstaatlichungsaktion an.

— **Der wirtschaftliche Ausgleich mit Ungarn.** Die einschlägigen Gesetzvorlagen, welche dem Abgeordnetenhause unterbreitet wurden, enthalten bekanntlich auch Bestimmungen über die Regelung des wechselseitigen Eisenbahnverkehrs. Diese Bestimmungen wurden bei der ersten Lesung der Ausgleichsvorlagen im Abgeordnetenhause von mehreren Rednern in Erörterung gezogen. Einer derselben betonte, daß man sich in Österreich gegen die ungarische Tarifpolitik hätte rüsten und die drei Schlüssel Bruck, Marchegg und Oderberg in die Gewalt des Staates bringen sollen. Man habe dies nicht getan und es vorgezogen, die Tarife im Verkehr mit Ungarn zu binden. Die Ungarn

haben aber an den österreichischen Bahnen ein zweieinhalbmal so großes Interesse wie die Österreicher an den ungarischen Bahnen und im internationalen Durchzugverkehr sogar ein sechsmal so großes Interesse. Es sei daher klar, daß es ein Fehler war, sich Ungarn gegenüber dadurch zu binden, daß man von österreichischer Seite die Verpflichtung übernahm, einen Frachtsatz, den Österreich den Sendungen eines fremden Staates gewähre, auch den Ungarn zuzugestehen.

Auch ein anderer Redner betonte die Notwendigkeit der Verstaatlichung der großen Bahnen, welche nach Norden und Westen fahren, in welchen Richtungen sich die landwirtschaftlichen Erzeugnisse Ungarns bei der Ausfuhr bewegen. Die Verstaatlichung der Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft, ferner der Nordbahn und des österreichischen Teiles der Kaschau-Oderberger Bahn sei im Interesse Österreichs unabweisbar und sollte vor Abschluß des Ausgleiches durchgeführt sein. Wenn man Ungarn im Bahnverkehre Konzessionen machen wolle, so verlange man mit größter Entschiedenheit das Aufgeben der feindseligen ungarischen Bahnpolitik gegenüber Dalmatien und den endlichen Ausbau der Linien Knin-Novi und Knin-Ogulin, damit dieses so vernachlässigte Kronland die langersehnte und im gesamtstaatlichen Interesse notwendige Verbindung mit dem ihm zugehörigen Staatsgebiete bekommt, welcher Verbindung sich Ungarn bis jetzt immer mit der größten Entschiedenheit widersetzte.

— **Die Besteuerung der österreichischen Eisenbahnen.** In der nächsten Zeit wird vor dem Verwaltungsgerichtshof die Verhandlung über eine Reihe von Beschwerden der Privatbahnen gegen die Vorschreibung der Erwerbsteuer stattfinden. Eine der wichtigsten Fragen, welche bei diesen Beschwerden in Betracht kommt, ist jene der zulässigen Abzugsposten. Diesbezüglich verdient erwähnt zu werden, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom Jahre 1901 bezüglich der Anrechenbarkeit der Tilgungsquoten als Abzugsposten Rechnung tragend, nunmehr in der Bilanz die Tilgung in Form der tatsächlichen Abnutzung des Inventars und Betriebsmaterials in Rechnung stellt.

— **Umarbeitung der Güterklassifikation der österreichischen Eisenbahnen.** Die neue Güterklassifikation ist hinsichtlich der Gruppen „Eisen und Stahl“ sowie „Metalle (unedle) und Metallwaren“ bereits durchgeführt; bezüglich der Gruppe „Mineralien, Erde, Steine und Steinwaren“ wird das Tarifkomitee der österreichisch-ungarischen Direktorenkonferenz demnächst Beschluß fassen. In betreff der Gruppen „Öle und Fette“, dann „Papier und Pappe“ sind die Vorarbeiten noch im Zuge.

— **Die neue Verkehrsinstruktion für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.** Seitens des Eisenbahnministeriums sind die mit Ungarn vereinbarten Grundsätze für die Erlassung von Verkehrsinstruktionen sowie für eine neue Signalordnung bereits im Wortlaute festgestellt worden. Sobald letzterer die Zustimmung der ungarischen Regierung gefunden haben wird, werden die vereinbarten Grundsätze in Österreich und in Ungarn in Kraft gesetzt werden.

— **Anbringung von Rauchverzehrungs-Vorrichtungen an Lokomotiven.** Die seit mehreren Jahren von den großen österreichischen Eisenbahnverwaltungen durchgeführten Versuche mit Rauchverzehrungs-Vorrichtungen an Lokomotiven haben, wie das Eisenbahnministerium in einem kürzlich an die Bahnverwaltungen ergangenen Erlasse hervorhebt, insofern befriedigende Ergebnisse geliefert, als erwiesen erscheint, daß die in Erprobung gestandenen Vorrichtungen der Mehrzahl nach bei entsprechender Behandlung eine vollständige Vermeidung der Schwarzrauchentwicklung ermöglichen und hierdurch jenen Erfolg gewährleisten, der im Interesse der Reisenden und der Anlieger der Eisenbahnen, zumal in bebauten Stadtteilen, angestrebt werden muß. Wenn auch nicht verkannt wird, daß den in Frage stehenden Vorrichtungen noch gewisse Mängel anhaften, deren ungünstige Einflüsse nur durch eine sorgsame Bedienung der Feuerung und aufmerksame Behandlung der die Rauchverbrennung bezweckenden Einrichtungen ausgeglichen werden können, so erachtet es das Eisenbahnministerium doch für angezeigt, solche Vorrichtungen in weitestem Ausmaße zur Anwendung zu bringen.

Unter Rücksichtnahme auf die Erfolge einzelner Versuchsbauarten und auf die sie beeinflussenden örtlichen Verhältnisse sowie auf den erforderlichen Geldaufwand hat das Eisenbahnministerium folgendes angeordnet: 1. Alle dem Betriebe öffentlicher Eisenbahnunternehmungen dienenden Dampflokomotiven sind, sofern bei ihnen nicht rauchloses Brennmaterial verwendet wird, allmählich mit möglichst wirksamen Rauchverzehrungs-Vorrichtungen zu versehen. 2. Zur Verwendung können Rauchverzehrungs-Vorrichtungen aller Bauarten gelangen, welche den Anforderungen der Schwarzrauchverbrennung nach dem jeweiligen Stande der Feuerungstechnik genügen. 3. Die mit Rauchverzehrungs-Vorrichtungen versehenen Lokomotiven sind durch einen etwa 300 mm über Rauchkastenoberkante am Rauchfange umlaufenden, mit roter Ölfarbe hergestellten, 100 mm breiten Streifen kenntlich zu machen. 4. Die Durchführung hat in der Weise zu erfolgen, daß zunächst mit Rauchverzehrungs-Vorrichtungen zu versehen sind: a) alle vom 1. Juni d. J. ab neu zu erbauenden Lokomotiven; b) bis 1. Januar 1908 alle jene Lokomotiven, welche zur Beförderung von Schnell-, Personen- und gemischten Zügen, ferner zum Verschiebedienst und zur Beförderung von Güterzügen in bebauten Stadtteilen verwendet werden. Bezüglich aller übrigen Lokomotiven behält sich das Eisenbahnministerium vor, seinerzeit den Zeitpunkt für die Einführung von Rauchverzehrungs-Vorrichtungen festzusetzen. 5. Die Eisenbahnverwaltungen haben durch geeignete Maßnahmen Vorsorge zu treffen, daß die Handhabung der Rauchverzehrungs-Vorrichtungen, soweit solche der Einflußnahme der Bediensteten unterliegt, gesichert erscheint. 6. Mit der Überwachung der Ausführung dieser Bestimmungen, insbesondere der Beurteilung der Wirksamkeit der zur Ausführung gelangenden Rauchverzehrungs-Vorrichtungen, ist die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen betraut.

— **Investitionsausgaben der Staatseisenbahnverwaltung im Januar d. J.** Nach den vorläufig ermittelten Ergebnissen beziffert sich der Gesamtbetrag der im Januar d. J. gemachten Aufwendungen der Staatseisenbahnverwaltung für Investitionszwecke auf 4 373 900 Kr. Von diesem Betrage entfallen 4 187 450 Kronen auf die im Investitionsprogramm vorgesehenen Kredite, und zwar 2 554 490 Kr. auf den Staatseisenbahnbau und 1 632 960 Kronen auf den Staatseisenbahnbetrieb. Zu Lasten der im außerordentlichen Erfordernisse des Staatsvoranschlages für das Jahr 1903 vorgesehenen Kredite wurden teils für Bau-, teils für Betriebszwecke 65 350 Kr. verausgabt, wovon 42 100 Kr. auf Erneuerung minderwertiger, nicht mehr ausbesserungsfähiger Fahrbetriebsmittel entfallen. Zu Lasten der Kredite für die Fahrparkbeschaffung für Lokalbahnen wurden 121 100 Kr. verwendet.

— **Steuerfreie Arbeiterfahrkarten.** Nach den Bestimmungen des Fahrkartensteuergesetzes und der Durchführungsverordnung zu diesem ist die Befreiung der Arbeiter von der Fahrkartensteuer außer an die Voraussetzung der bahnseitigen Gewährung einer mindestens 50 prozentigen Fahrpreisermäßigung auch noch an die Bedingung geknüpft, daß die Abfertigung der Arbeiter mit besonderen Arbeiterfahrkarten vorgenommen wird. Obschon die Auflage solcher Karten erhebliche Kosten verursacht und die Vermehrung der Kartengattungen die Stationen empfindlich belastet — die Staatsbahndirektion Wien allein hat für den Bereich von fünf Direktionsbezirken solche Fahrkarten für nicht weniger als 5000 Verkehrsbeziehungen aufgelegt —, haben die österreichischen Bahnverwaltungen gleichwohl besondere Arbeiterfahrkarten in ausgedehntem Maße eingeführt und damit die Anwendung der im Fahrkartensteuergesetze zu gunsten der Arbeiter zugestandenen Steuerbefreiung ermöglicht.

— **Die Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft** hielt dieser Tage ihre (32.) ordentliche Generalversammlung ab. Nach dem für das Jahr 1902 erstatteten Bericht hat der ungünstige Geschäftsgang des abgelaufenen Jahres die Verwaltung genötigt, den schon in der zweiten Hälfte des Vorjahres verminderten Betrieb noch weiter einzuschränken, so daß in der Betriebszeit nur 49 Lokomotiven, 18 Tender, 3 Lokomotivkessel, 2 Rädergarnituren und verschiedene Lokomotivbestandteile im Gesamtwerte von 3 517 000 Kr. abgeliefert wurden (gegen 7 338 000 Kr. im Vorjahre). Im laufenden Jahre wird das Unternehmen einen noch geringeren Umsatz erreichen; jedoch erscheint die Aufrechterhaltung des Betriebes in dem gegenwärtigen Umfange für dieses Jahr gesichert. Einschließlich des Gewinnvortrages steht ein Betrag von 388 004 (— 208 132) Kr. zur Verfügung der Generalversammlung. Hiervon werden 7,5 % gegen 10 % im Vorjahre als Aktiendividende zur Verteilung gebracht.

— **Die Rechtschreibung in den Tarifen.** In den Veröffentlichungen der Eisenbahnen ist, wie der „Tarifanzeiger“ hervorhebt, vorläufig von der neuen Rechtschreibung im allgemeinen nichts zu merken. Auch die allerneuesten Verlautbarungen, wie der Tariftheil I A, reglementarische Bestimmungen und die neuesten Eisenbahntarife sind noch in der alten Rechtschreibung abgefaßt, ebenso wie die Refaktien und sonstigen Frachtbegünstigungen noch in unveränderter Schreibweise erscheinen.

Nur vereinzelt findet sich die neue Rechtschreibung. So hat die Aussig-Teplitzer Eisenbahn ihren seit 1. Januar d. J. gültigen Lokaltarif schon in neuer Rechtschreibung herausgegeben. Im alphabetischen Verzeichnis der Ausnahmetarife finden sich dort unter dem Buchstaben „Z“ „Zementziegel“, „Zichorienwurzel“, „Zylinder“ und im Anhange zum Tarife „Zement“. Es

ist zu befürchten, daß die Verfrachter diese Artikel nicht unter dem Buchstaben „Z“ suchen werden, wenn alle übrigen Bahnen diese stets unter „C“ anführen. Es ist dies ein Beispiel der Unzuträglichkeiten, welche aus einer verschiedenartigen Schreibweise in den Tarifen entstehen können, und wäre daher eine Vereinheitlichung der Schreibweise in den Tarifen dringend erwünscht.

Ungarn.

— **Führung der Vizinalbahnzüge in die ungarische Hauptstadt.** Der ungarische Handelsminister hat in einem Reskript an die Hauptstadt, in welchem er den elektrischen Verkehr regelt, mit Nachdruck auf seine Absicht hingewiesen, das Vizinalbahnnetz mit dem hauptstädtischen elektrischen Bahnnetze in organische Verbindung zu bringen. Das hauptstädtische Ingenieuramt hat nun in dieser Angelegenheit dem Magistrat eine Vorlage unterbreitet, in welcher beantragt wird, daß die Wagen der Vizinalbahnen unter gewissen Kautelen die Gleise der elektrischen Straßenbahn benutzen können, vorausgesetzt, daß die Vizinalbahnen auf elektrischen Betrieb umgestaltet werden. Einstweilen würde genügen, daß die Wagen der Vizinalbahnen eine bauliche Einrichtung erhalten, die es ermöglicht, dieselben im Innern des Stadtgebietes als Motorwagen zu verwenden. Weiterhin regt das Ingenieuramt an, mit den Budapester Vizinalbahnen in Verhandlungen nach der Richtung einzutreten, daß sie ihren Betrieb elektrisch einrichten.

— **Verpflichtung der Vizinalbahnen zu den Kosten der Erweiterung von Anschlußstationen.** Das Verwaltungsgericht verhandelte kürzlich über die Klage der Arad-Csanader Eisenbahngesellschaft gegen den Beschluß des Handelsministers, wonach die genannte Bahn verpflichtet wurde, zu den Erweiterungskosten der Station Kétegyháza beizutragen. Das Verwaltungsgericht enthob die Arad-Csanáder Bahn von dieser Beitragsleistung und nahm den Standpunkt ein, daß nach dem Gesetz über die Vizinalbahnen diese bei Mitbenutzung von Stationen der Staatsbahnen nur zur verhältnismäßigen Tragung der aus der Versehung des Dienstes entspringenden Kosten, nicht aber auch zu Beiträgen für die Kosten von Erweiterungen verpflichtet sind.

Übrige europäische Länder.

— **Die Pariser Stadtbahn.** Für diejenigen Reisenden, die von der Pariser Stadtbahn auf die Linien der Westbahn und der Orléansbahn übergehen wollen, sollen jetzt die größten Erleichterungen geschaffen werden. Auf dem Bahnhof Saint Lazare, der von der jetzt im Bau befindlichen Linie Nr 3 der Stadtbahn, Courcelles-Ménilmontant, bedient werden soll, wird sich ein langer, unterirdischer Durchgang unter der Rue de Rome und dem Bahnhofsvorplatz hinziehen und die Station der Stadtbahn in direkter Weise mit dem großen Warteraum des Hauptbahnhofs verbinden.

Auf dem linken Seineufer wird der Zweig der Stadtbahn, der sich auf der Place d'Italie von der Südlinie löst, um sich nach dem Ostbahnhof zu wenden, die Seine östlich von dem Pont d'Austerlitz überschreiten, aber kurz vor dieser Stelle bis in den Bahnhof der Orléansbahn selbst eindringen, wo die Stadtbahnstation in der großen Personenhalle, die sie quer in der Höhe des ersten Stockwerks durchschneidet, errichtet werden soll. Treppen werden sie mit den verschiedenen Ankunfts- und Abfahrtsbahnsteigen des Vorort- und sogar des Fernverkehrs verbinden, so daß die Verbindung der Stadtbahnzüge mit denjenigen der Orléansbahn aufs leichteste hergestellt sein wird.

Übrigens hat die Kommission der Kammer für die öffentlichen Arbeiten und Eisenbahnen das Projekt, die Stadtbahnlinie Auteuil-Opéra über Grenelle als von öffentlichem Nutzen zu erklären, angenommen.

— **Die Krise der Pariser Trambahnen** und der Streit um Schuld und Abhilfe dauert noch immer an. Der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten, Abg. Baudin, hat an den Direktor des „Journal des Transports“ ein Schreiben gerichtet, in welchem er gegen einen dort erschienenen Artikel über die Reorganisation der Verkehrsmittel in Paris Verwahrung einlegt. In jenem Artikel hieß es: „Diese Reorganisation drängt sich in der Tat auf, und zwar aus mehreren Gründen. Erstens, weil es dringlich ist, gewissen Gesellschaften, denen der Atem ausgeht, den Kredit zu erleichtern, die Ersparnisse der kleinen Leute zu schonen (die in den Werten dieser notleidenden Unternehmungen angelegt sind) und die Anforderungen des Publikums zu erfüllen; sodann auch, weil es angebracht ist, ein wenig Ordnung in das Chaos von Konzessionen und Systemen zu bringen, welche Herr Baudin kreuz und quer in der Hauptstadt sich einrichten ließ, um nicht angeklagt zu werden, ein Monopol zu begünstigen, wie mit dem Zweck, der möglichst großen Zahl seiner Freunde sich angenehm zu erweisen.“ Herr Baudin korrigiert die, wie er sagt, jedenfalls absichtliche Ungenauigkeit dahin, daß die Krise der Trambahnen in Paris von der großen Zahl der Konzessionen für sogenannte „Penetrationslinien“ herrühre. Von der Gesamtheit dieser konzedierten Linien entfielen nur vier gegenwärtig in Betrieb befindliche auf sein Ministerium. Also könne man ihm wohl nicht die Verantwortung für die Krise zuschreiben. Bei diesen persönlichen Auseinandersetzungen spielen übrigens wohl auch einigermaßen politische Rücksichten mit.

— **Bahnhofswirtschaft und Polizeistunde.** Über die Frage, ob eine Bahnhofswirtschaft der Polizeistunde unterstehe, ist ein hartnäckiger Kampf in Bern geführt worden, der auch für weitere Kreise Interesse hat. Im Dezember 1902 beschloß die Regierung des Kantons Bern, daß auch die Bahnhofswirtschaft nur noch bis 12 Uhr Nachts offen bleiben dürfe. Die Kreisdirektion der Bundesbahnen in Bern erhob Einspruch; die Bahnhofswirtschaften im allgemeinen und diejenigen großer Bahnhöfe im besonderen ständen in engen Beziehungen zum Eisenbahnbetrieb, ihre Betriebszeit könne daher auch nur im Zusammenhang mit den Betriebsverhältnissen der Bahn und den Verkehrszeiten der Züge bestimmt werden. Der bernische Regierungsrat beharrte jedoch auf seinem Standpunkte, daß die Vorschriften des bernischen Wirtschaftsgesetzes auf die Bahnhofswirtschaft in Bern in gleicher Weise anzuwenden seien, wie auf alle anderen Wirtschaften. Die Berner Bevölkerung und Presse stand überwiegend auf Seite der freieren Anschauung, nicht bloß im lokalen Interesse, sondern noch mehr aus allgemeiner Rücksicht auf den in der Schweiz besonders wichtigen Fremdenverkehr, der unter solchen Kräwinkeleien nicht leiden dürfe, und so dauern seit einem Vierteljahr die lebhaften öffentlichen Erörterungen an. Die Kreisdirektion II der Bundesbahnen hatte indes das Eisenbahndepartement des Bundesrats angerufen. Zur Begründung war u. a. angegeben: Ein Unternehmen, das bei Tag und Nacht betrieben werden müsse, habe die Verpflichtung, seinen Angestellten und den mit dem Unternehmen in Berührung kommenden Personen, den Reisenden, Zeit und Gelegenheit zu geben, Nahrung und Erfrischung zu sich zu nehmen. Auch eisenbahnpolitische Gründe wurden geltend gemacht: Der Wettbewerb der Bahnen unter sich äußere sich nicht nur in der Schaffung möglichst günstiger Fahrgelegenheiten, sondern immer mehr auch in dem Bestreben, die Reisenden durch Gewährung aller wünschbaren Bequemlichkeiten einer gewissen Linie günstig zu stimmen. Und besonders die schweizerischen Bahnen, welche sowieso mit ungünstigen, die Gestaltung vorteilhafter Reiseverbindungen erschwerenden Linienverhältnissen zu rechnen hätten, dürften diese Bequemlichkeiten nicht, statt sie zu vermehren, einschränken, wenn sie mit den Nachbarländern hinsichtlich der Anziehung des internationalen Reiseverkehrs erfolgreich den Wettbewerb halten wollten. Das liege im Interesse des ganzen Landes.

Am 16. März hat nun die höchste Instanz, der Bundesrat, über die Sache entschieden, die Beschwerde der schweizerischen Bundesbahnen gutgeheißen und die Verfügung der berner Regierung wegen Schließung der Bahnhofswirtschaft aufgehoben. Die bekanntgegebenen Erwägungen führen an, daß laut Bundesverfassung die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen Bundessache ist; Bahnhofswirtschaften hätten aber in erster Reihe nicht der Ortsbevölkerung, sondern den Reisenden und dem Bahnpersonal Gelegenheit zu bieten, sich nach Bedürfnis, ohne große Kosten und ohne viel Zeitverlust zu „restaurieren“. Das kantonale Gesetz dürfe nur soweit wirken, als es nicht in bundesgesetzliche Bestimmungen eingreife. Ebenso wie über das Offenhalten und Schließen der Wartesäle habe für das der Bahnhofswirtschaften in erster Linie die Bahnverwaltung und als obere Instanz die Aufsichtsbehörde zu entscheiden. Es wird dann noch ausgeführt, wie sachlich schädlich für den Reisendenverkehr, wie unbillig für den Wirtschaftspächter usw. die Schließung der Bahnhofswirtschaft in Bern um 12 Uhr wirken müsse. Die Bahnhofsverwaltung sei übrigens berechtigt, aber nicht verpflichtet, von dem Zeitpunkte an, wo die übrigen Wirtschaften geschlossen sind, dem weiteren Publikum außer den Reisenden mit Begleitung den Zutritt zur Bahnhofswirtschaft zu verbieten. Dazu sei auch die berner Regierung bezw. Polizei berechtigt; die Durchführung dürfe aber nur ohne Belästigung der Insassen des Bahnhofs und der Bahnhofswirtschaft geschehen.

— **Neue Schnellzugmaschinen in der Schweiz.** Die schweizerischen Bundesbahnen veranstalten gegenwärtig, wie die Frankf. Ztg. meldet, Probefahrten mit neuen Schnellzugmaschinen, deren Schnelligkeit auf 100 km in der Stunde bemessen ist und die die Strecke Basel-Luzern (95 km) in 104 Minuten zurücklegen. Für die internationalen Schnellzugverbindungen würde dies eine Zeitersparnis von 15 Minuten gegenüber der jetzigen Fahrzeit bedeuten.

— **Lohnbewegung unter den schweizerischen Eisenbahnarbeitern.** Den seit Monaten im Streit befindlichen Forderungen der Angestellten der Gotthardbahngesellschaft wurde u. a. grundsätzlich der Umstand entgegengehalten, daß damit ein Präjudiz für die gesamten schweizerischen Bahnen bezw. die Bundesbahnen geschaffen werden solle. Die Gesamtorganisation der schweizerischen Eisenbahner hatte diese Sonderbewegung eifrig gefördert Jetzt wird bekannt, daß eine Abordnung der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vor dem Ausschuß des Verwaltungsrats der Bundesbahnen im wesentlichen folgende Forderungen vertreten soll: Die von der Generaldirektion beantragte Abstufung der Lohnansätze nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse soll aufgehoben und ein allgemein gültiger Lohnansatz für alle Strecken der Bundesbahnen aufgestellt werden. Von den durch die Generaldirektion für die Betriebsarbeiter aufgestellten fünf Lohnstufen sollen zwei gestrichen werden. Die Bedingung soll aufgehoben werden, daß die Lohnaufbesserung nur bei befriedigendem Verhalten und bei befriedigenden Leistungen einzutreten habe. Die Verwaltung soll keine minderjährigen oder teilweise gebrechlichen Arbeiter mehr einstellen. Nach 15jähriger Dienstzeit soll eine Gehaltszulage über den Höchstsatz bewilligt werden, unbeschadet der in dem Entwurfe der Generaldirektion vorgesehenen Gratifikationen. Überzeit soll vergütet werden, sobald die ordentliche Arbeitszeit, und nicht erst, wenn der in dem Gesetz betreffend die Arbeitszeit bei den Transportanstalten festgesetzte 11stündige Arbeitstag verstrichen ist. Für die Nachtarbeit soll unter allen Umständen ein Zuschlag von 25 % gewährt werden. Es ergibt sich, daß diese Forderungen ungefähr dieselben sind, welche die Gotthardbahnarbeiter gestellt haben. Ferner hat die Delegiertenversammlung der Arbeiterunion der Transportanstalten, welche über die von der Direktion der Bundesbahnen verfaßten Lohntarife beriet, verlangt, daß die vorläufig angestellten Arbeiter mit den endgültig Angestellten gleich gestellt werden und daß die vorläufige Invaliditätsentschädigung von 1,5 auf 2 Fr. erhöht werde, daß die Akkordarbeit in den Werkstätten abgeschafft und ein Mindestlohn von 4 Fr. für den Tag gezahlt werde. Die Versammlung sicherte dem Gotthardpersonal für dessen weitere Schritte finanzielle und moralische Unterstützung zu.

Unterdessen hat die Direktion der G o t t h a r d b a h n in einer Antwort an die Lohnkommission neue Zugeständnisse gemacht; sie sagt betreffs der Löhne: „Es wird zugegeben, daß wohl bei keiner Bahn im übrigen so hohe Anforderungen an das Zugpersonal gestellt werden, wie bei der Gotthardbahn. Wir wollen daher dem genannten Personal die Anerkennung nicht vorenthalten, indem wir ihnen die gewünschten Besoldungsansätze b e w i l l i g e n, welche nun freilich erheblich höher sind als bei den Bundesbahnen und höher als bei irgend einer Bahn des Auslandes.“ Auch sollen betreffs des Verlangens der Einschränkung des „provisorischen Dienstes“ die provisorischen Angestellten und Arbeiter nach und nach, soweit immer tunlich, in das definitive Anstellungsverhältnis aufgenommen werden. Ferner will die Direktion vom 1. Mai ab, „um auch das letzte Hindernis aus dem Wege zu räumen“ und rückhaltlose Verständigung herbeizuführen, eine Nachtdienstentschädigung von 20 Rappen für die Stunde gewähren.

— **Elektrischer Betrieb der schweizerischen Hauptbahnen.** Am 28. März d. J. hat im Bundeshause zu Bern eine Konferenz getagt, auf welcher technische Fachmänner der Bundesbahnen und der anderen schweizerischen Hauptbahnen, des Eisenbahndepartements des Bundesrats und die großen Maschinenfabriken Örlikon, Brown-Boveri & Cie vertreten waren, um zu dem im Nationalrat gestellten Antrag Stellung zu nehmen, der die Einführung des elektrischen Betriebes auf den schweizerischen Hauptbahnen anregt. Es wurde ein geschäftsleitender Ausschuß ernannt, dessen Vorsitzender der Generaldirektor der Bundesbahnen, Flury, ist. Das Arbeitsprogramm wurde für ein Jahr aufgestellt.

— **Eine Militarisierung der russischen Bahnen.** Der bekannte General A. A. v. W e n d r i c h, der sich vielfach mit eisenbahntechnischen und im besonderen mit betriebstechnischen Fragen beschäftigt und über diese öfters seine Auffassung in der Presse vertreten hat, hat sich neuerdings zu einem wunderlichen Vorschlage verstiegen, zu dem die „Moskowskaja Wedomosti“ dem General ihre Spalten zur Verfügung gestellt haben. Der Verfasser will einen „Bund des Schwertes mit der Schiene“ schaffen. Nach seinem Plane soll ein Teil der aktiven Truppen in den Dienst des Verkehrsministeriums unter der Bedingung gestellt werden, daß das Ministerium der Verkehrsanstalten den Truppen eine Art Ergänzungsgehalt zahlen solle. Der Zweck dieses sonderbaren Bundes liegt dieses Mal auf ökonomischem Gebiete, er soll nämlich zu einer bedeutenden Verringerung der Ausgaben des Kriegsministeriums führen. Mit vielem Rechte schreibt die deutsche St. Petersburger Zeitung dazu: „Wir halten diesen Vorschlag für vollständig verfehlt, denn er würde nicht den Aufgaben der Armee in Friedenszeiten entsprechen. Zu Kriegszeiten würde es aber mit unseren Bahnen ganz schlimm bestellt sein, weil das ganze niedere Beamtenpersonal mobilisiert werden müßte.“

Wie sich der General im einzelnen die Lösung der Aufgabe gedacht haben mag, ist zunächst noch sein Geheimnis. Es ist nur nicht recht verständlich, wie ein Offizier, dem doch der schwere Ausbildungsdienst der Mannschaften bekannt sein muß, der außerdem viele Jahre im Eisenbahnbetrieb in leitender Stellung gestanden hat, zu einem solchen Vorschlage kommen kann. Es kann ihm doch nicht verborgen geblieben sein, daß die Ausbildung auf der einen und die Arbeitsleistung auf der anderen Seite jedesmal die Arbeitskraft eines ganzen, kräftigen Mannes in Anspruch nimmt. Wie das mit Nutzen für den Militär- und Eisenbahndienst vereinigt werden kann, wäre interessant zu hören.

Sehr richtig weist die Petersburger Zeitung darauf hin, daß im Falle kriegerischer Ereignisse die Eisenbahnen von wichtigen Arbeitskräften entblößt werden würden.

Aber vielleicht ist nach Meinung des Generals der F r i e d e n s b e s t a n d an Mannschaften bezw. die Zahl der E i s e n b a h n b e a m t e n z u K r i e g s z e i t e n zu groß und sein Vorschlag will den Ausgleich schaffen. Es muß zugegeben werden, daß der Ausgleich an Köpfen erreicht werden kann, aber was weiter aus diesem eigenartigen Ausgleiche folgen würde, das werden vielleicht auch weniger geniale Personen als der Erfinder des „Bundes des Schwertes mit der Schiene“ sich ausrechnen können.

Fremde Weltteile.

— **Die Frage über den Bau einer neuen Hauptbahn über den Ural** soll, wie die Petersburger Zeitung mitteilt, in der Kommission zur Beratung über neu zu erbauende Bahnen am 20. März (2. April) d. J. zur Verhandlung kommen. Zu diesem Termin werden sich in St. Petersburg die Vertreter der verschiedenen Städte einfinden, die die Bahnlinie berühren soll, um ihre Interessen zu wahren, da es sich um drei verschiedene Linienführungen handelt, von denen eine gewählt werden soll.

In der Kommission sollen folgende drei Linienführungen einer Bahnverbindung von Tschepza mit Kurgan geprüft werden. Die erste führt von Tschepza über Krassnoufimsk, Kyschtym, Tscheljäbinsk nach Kurgan und mißt 980 Werst (= 1046 km), die zweite führt von Tschepza über Krassnoufimsk und Jekaterinburg nach Kurgan und würde eine Länge von 962 Werst (= 1026 km) haben, während die dritte Linie von Tschepza über Perm, Kungur und Jekaterinburg nach Kurgan in Aussicht genommen ist, wobei sie auch die kürzeste Verbindung sein würde, da sie nur 939 Werst (= 1002 km) mißt, also um 41 Werst (= 44 km) kürzer als die erste Linienführung ist. Diese letztgenannte Linie soll auch die meiste Aussicht auf eine Verwirklichung haben, doch werden auch bei den beiden ersten Linien triftige Gründe für die Notwendigkeit ihres Baues angeführt.

Zunächst wird noch die Notwendigkeit eines Eisenbahnbaues sowohl im Ural als auch in Sibirien nicht allzu schwer nachzuweisen sein, solange so außerordentlich wenig Eisenbahnverbindungen vorhanden sind und zur allmählichen Hebung des Wohlstandes und der Kultur sowie zur Nutzbarmachung der vorhandenen natürlichen Reichtümer Eisenbahnen als erste Voraussetzung gefordert werden müssen. Sobald die St. Petersburger Blätter weitere Mitteilungen über die interessante Frage und deren Entscheidung gebracht haben werden, kommen wir auf den Gegenstand wieder zurück.

— **Eine Verbindung der mittelasiatischen Bahnen mit Persien.** Die „Sakaspiiskoje Obosrenije“ weist in einem ausführlichen Aufsatz auf die Notwendigkeit einer Verbindung A s c h a b a d s mit M e s c h e d durch eine Eisenbahn hin. Der russisch-persische Warenaustausch, so führt das Blatt aus, stellt z. Z. einen Wert von 31 000 000 R. dar; davon entfallen auf die russische Ausfuhr nach Persien 14 000 000 R., auf die Einfuhr aus Persien 17 000 000 R. Diese russisch-persischen Handelsbeziehungen werden aber gegenwärtig außerordentlich ungünstig beeinflußt durch das Fehlen von guten Verbindungswegen sowie durch den Wettbewerb der westeuropäischen Waren. Jetzt, wo Deutschland über Kleinasien seine Hand nach dem Persischen Golf ausstreckt und England mit einer Eisenbahn Beludschistan durchschneidet, muß Rußland eine Eisenbahn nach Mesched bauen. Für den Bau der Linie Aschabad-Mesched von 250 Werst (= 266 km) Ausdehnung bildet nur der Bergrücken, der Chorossan vom Transkaspigebiet scheidet, eine technische Schwierigkeit. Wie jedoch vorläufige Untersuchungen ergeben haben, kann der Bergrücken an der Keltitschinarschlucht in der Richtung auf die Dörfer Durunger und Durbadam überschritten werden. Die Baukosten der mittelasiatischen Eisenbahn lassen sich auf einer Strecke von über 225 Werst auf 40 000 R. für 1 Werst und auf der etwa

25 Werst langen Strecke im Gebirgslande auf 100 000 R. für 1 Werst, im ganzen auf ungefähr 11 000 000 R. abschätzen.

Die Petersburger Zeitung, der wir die vorstehende Mitteilung entnehmen, ist der Ansicht, daß diese Eisenbahnverbindung sehr wesentlich dazu beitragen würde, die Handelsbeziehungen zwischen Rußland und Persien zu beleben, eine Umwälzung im Leben Persiens hervorzurufen, zu seiner Kultur einen gewaltigen Stoß nach vorwärts zu geben und den Einfluß Rußlands zu stärken.

Es kann wohl zugegeben werden, daß eine solche Eisenbahnverbindung die vorbezeichneten und von Rußland auch erwünschten Folgen haben könnte. Aber in bezug auf den Bau von Eisenbahnen in und nach Persien durch Rußland ist schon so außerordentlich viel gewünscht, angeregt, geplant und schließlich doch unterblieben, daß wir derartige neue Pläne wohl registrieren, aber nicht der Meinung sind, daß z. Z. viel mehr geschieht, als ab und zu die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß Rußland immer noch die Absicht hat, einmal auch Persien, das sich ja ihm ganz in die Arme geworfen hat, die Wohltaten von Eisenbahnen zu seiner wirtschaftlichen Entwicklung zuteil werden zu lassen. Wann das geschehen wird, ist eine andere Frage, auf die eine Antwort erst gegeben werden wird, sobald die Interessen Rußlands es notwendig machen, daß Persien von Eisenbahnen durchquert wird. Vielleicht wird die Eifersucht, daß der Persische Golf von Deutschland demnächst erreicht werden soll, so groß sein, daß der Bau einer Eisenbahn, die gleichfalls den Golf erreichen soll, was ja schon seit vielen Jahren geplant ist, endlich in Angriff genommen wird.

— **Eisenbahnbau Konia-Eregli.** Nach einer Meldung der Frankf. Ztg. aus Konstantinopel vom 27. März ist dort der Geheime Baurat Makensen, Vertreter der Firma Holtzmann & Cie, eingetroffen, um die oberste Leitung der Arbeiten beim Bau der Eisenbahnstrecke Konia-Eregli zu übernehmen.

— **Eisenbahn Djibuti - Harrar.** Im Anschluß an die in Nr 20 S. 308 d. Ztg. gebrachten Mitteilungen über diese Bahn entnehmen wir der Köln. Ztg. noch einige interessante Einzelheiten. In dem Zeitraum von 5½ Jahren sind 296 km fertiggestellt, so daß auf das Jahr nur 53 km kommen. Die meiste Zeit wurde zu Anfang gebraucht, im Mai 1901 war man bis Kilometer 161 gelangt, von da an ging es rasch vorwärts, bis am 25. Januar d. J. der erste Zug in den Bahnhof von Addis-Harrar einlief. Mancherlei Hemmnisse hatten die Fortsetzung der Arbeit verzögert, zu denen die Überwindung einer Art Flugsand, der Mangel an Wasser zum Trinken und zur Mörtelbereitung, die Notwendigkeit langer Viadukte gehörten. Dazu kam eine sengende Hitze in dem wüstenartigen Küstenstrich. Beim Aufstieg zum terrassenförmigen abessinischen Hochland waren sehr steile Böschungen zu überwinden, im letzten Drittel der Bahn waren viele Kunstbauten zur Überbrückung der tief eingeschnittenen Schluchten erforderlich. Bei Addis-Harrar erreicht die Bahn eine Höhe von 1193 m über dem Meere. An Harrar, das 1856 m hoch liegt, ist sie gleichsam nördlich vorbeigeführt. Die Meldung der „Neuen Freien Presse“, der wir die Mitteilungen in Nr 20 entnommen hatten, daß Addis- (Neu-) Harrar 50 km südlich von Harrar liege, ist jedenfalls irrtümlich, denn um nach Harrar zu gelangen, wäre alsdann die Überwindung von noch größeren Höhen, 2120 m, erforderlich gewesen. Harrar wird mit dem nordwestlich gelegenen Addis-Harrar durch eine Kunststraße verbunden. Dieser letztere Ort scheint sich, wie in Nr 20 d. Ztg. gemeldet, glänzend zu entwickeln. Die neue Bahn hat, soweit sie französisches Gebiet durchquert, unter den unsicheren Verhältnissen des Somalilandes zu leiden. Die in ihrem Erwerb als Vermieter von Kamelen bedrohten Issa-Somali richteten während des Baues mehreremal ein Blutbad unter den Arbeitern an und noch heute muß die Bahn von befestigten Posten gegen Angriffe geschützt werden. Die Aussichten der Bahn sind nicht schlecht; den Karawanenverkehr zwischen Djibuti und Harrar hat Menelik für die Zukunft untersagt, doch darf der Warentransport zwischen den beiden Orten nicht mehr kosten als früher. Sind die Einnahmen der Bahn aber zu gering, so darf sie eine Abgabe von 10 % des Wertes für durchgehende Waren von beiden Richtungen erheben. Umgekehrt hat Menelik im vergangenen Sommer die wertvolle Zusicherung gemacht, daß abessinischerseits für die eigene Ausfuhr kein Zoll verlangt wird. Dadurch wird ein weiteres Aufblühen Djibutis, dessen Einfuhr im Jahre 1901 8 000 000 Fr. (500 000 Fr. mehr als im Vorjahre) und dessen Ausfuhr 2 700 000 Fr. (fast 2 000 000 Fr. mehr als im Vorjahre) betrug, wahrscheinlich.

— **Eisenbahnbau in Amerika.** Im Laufe des letzten Jahres wurden in den Vereinigten Staaten 9642 km neue Dampfeisenbahnen — außer den elektrischen — gebaut. In dieser Zahl sind nicht einbegriffen die zweiten Gleise, die Weichen, ebenso nicht die umgebauten Linien, mit Ausnahme derjenigen, die so große Änderungen erforderten, daß ein völliger Neubau nötig war, wie bei der Süd-Pacificbahn zwischen einigen Punkten in Nevada. Im Jahre 1901 wurden 8579 km, im Jahre 1900 7830 km und im Jahre 1899 7350 km neu gebaut. („Engineering.“)

— **Blocksignale auf amerikanischen Bahnen.** Die Länge der mit Blocksystem versehenen Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika beträgt nach „Railr. Gaz.“ gegenwärtig fast 30 000 engl. Meilen (= 48 300 km) oder 6440 km mehr als vor zwei Jahren. Davon sind 3877 engl. Meilen (= 6242 km) mit selbsttätigem Blocksystem, 25 857 engl. Meilen (41 629 km) mit mechanisch betriebenem Blocksystem ausgestattet. Eine Anzahl Bahnen gebrauchen die Blocksignale nur bei dem Verkehr der Personenzüge.

— **Über eine Bahnverbindung zwischen Argentinien und Bolivia** entnehmen wir einem österreichischen Konsulatsbericht aus Buenos Aires, daß der Bahnbau nach Bolivien am 2. Dezember 1902 der Firma Luis Stremiz & Cie in Rio übertragen ist; nachdem seither auch vom bolivianischen Gesandten in Rio für seine Regierung die Bedingungen angenommen worden, unter welchen Argentinien die auf bolivianisches Gebiet entfallende Teilstrecke der Bahn auszuführen sich bereit erklärt hat, sollen die Arbeiten im Januar schon von Jujui gegen La Quiaca, im April von La Quiaca gegen Tupiza in Angriff genommen werden. Die in Rede stehenden Bedingungen begreifen die Verwaltung der bolivianischen Strecke durch Argentinien insolange, als die Ablösung durch Erlag des Kostenpreises seitens Boliviens nicht erfolgt, und den Ausschluß Boliviens von Einfluß auf die Tariffragen der Bahnverwaltung insolange, als die Einnahmen 6 % des Anlagekapitals nicht erreichen.

Allgemeines.

— **Thornycroftwagen mit Dampfmotor.** In „Engineering“ vom 30. Januar d. J. ist ein interessanter Selbstfahrer beschrieben und abgebildet, der einen hervorragenden Anziehungspunkt der Anfang Februar eröffneten Londoner Automobilausstellung bildete. Es ist ein Dampfwagen, der besonders für koloniale Bedürfnisse bestimmt ist und sich wesentlich von den früher gebauten Thornycroftwagen unterscheidet. Er hat eine Verbundmaschine von 40 PS. Der Kessel ist ein Wasserröhrenkessel der bisher üblichen Art. Das Getriebe ist ganz in zwei staub- und öldichten Kästen eingeschlossen. Es gestattet zwei Übersetzungen. Eine Kettenübertragung, die stets zu Mißständen Anlaß gibt, ist gänzlich vermieden. Die Räder des Wagens sind besonders groß und breit gebaut. Die Hinterräder, zugleich Treibräder, haben 1,2 m Durchmesser und 25 cm Breite. Die Vorderräder sind 0,9 m hoch und 18 cm breit. Gesteuert wird der Wagen durch ein Handrad von der Plattform des Wagens aus. Da er auf Federn ruht, kann er selbst über größere Hindernisse bequem hinwegfahren. Beim Bau des Wagens sind in weitestem Maße die Erfahrungen berücksichtigt, die im südafrikanischen Kriege mit derartigen Wagen gemacht sind. Der Wagen hat eine Ladefähigkeit von 4 t und soll unter günstigen Verhältnissen noch einen Anhänger mit einer Ladefähigkeit von 2 bis 3 t ziehen. Er kann bei dieser Belastung mit der größeren seiner beiden Übersetzungen eine Geschwindigkeit von 9 km in der Stunde erreichen. Mit der kleineren Übersetzung nimmt er bei voller Belastung Steigungen von 1:8. Die tägliche Durchschnittsleistung beträgt 55 bis 65 km bei fünf Arbeitstagen in der Woche. Der sechste Wochentag ist zur Reinigung usw. erforderlich. Der Kessel kann mit Kohlen, Koks, Holz und gegebenenfalls Petroleum geheizt werden. Der Kohlenbehälter reicht für etwa 80 Fahrtkm, der Wasserbehälter unter gewöhnlichen Verhältnissen für 25 bis 30 km aus. Die Betriebskosten sind natürlich je nach der Gegend sehr verschieden. Für England betragen sie für 1 t und 1 km einschließlich sämtlicher Unkosten etwa 18,5 ₰.

— **Rollenfahrpläne.** Der Mangel an Platz zum Aushängen der Fahrpläne und Fahrpreisverzeichnisse auf den Stationen hat zur Aufstellung von Tafeln und Säulen sowie zu der Benutzung auch ungeeigneter, insbesondere ungenügend beleuchteter Wandflächen für die Aushänge genötigt, wenn nicht gar die Fahrpläne dem Portier zur Aufbewahrung übergeben wurden, der sie dem Publikum auf Verlangen zur Einsichtnahme vorzulegen hat. Es ist als Abhilfe vorgeschlagen worden, die Aushängefahrpläne einer Station zu einem Streifen zu vereinigen, der über zwei Rollen an einer Schauöffnung vorbeigeführt wird, derart, daß die Fahrzeiten, Fahrpreise oder sonstige Mitteilungen in bequemer Höhe abgelesen werden können. Der Eisenbahnsekretär Peters in Hannover hat sich mit der technischen Durchbildung derartiger Rollenfahrpläne näher beschäftigt, auch den Betrieb derartiger Einrichtungen,

das Auf- und Abbewegen der Fahrpläne, verbessert, indem er Vorkehrung getroffen hat, daß der Rollenumlauf besser geregelt und das Abreißen des Anzeigestreifens verhütet wird. Das Aufsuchen der gewünschten Auskunft wird dabei durch eine Anzeigevorrichtung in der Weise unterstützt, daß ein Weiser, der mit der Fahrplantafel selbsttätig auf- und abbewegt wird, in jeder Lage die Reihenfolge der zur Rolle vereinigten Pläne erkennen läßt.

Auf fast allen größeren Stationen werden an den Ein- und Ausgängen zu den Bahnsteigen oder an anderen leicht zugänglichen Stellen die Lokalfahrpläne, teilweise in mehreren Exemplaren, besonders aufgehängt. Diese Einrichtung trägt einem dringenden Bedürfnis Rechnung und wird nach wie vor bestehen bleiben müssen. Alle übrigen Fahrpläne aber, also die, welche den Fernverkehr betreffen, die weniger benutzt zu werden pflegen, will Peters, in Rollen zusammengefaßt, in Schränken unterbringen, so daß sich das Publikum die gewünschte Auskunft durch Drehen an einer Kurbel selbst heraussucht. Während auf mittleren Stationen für diesen Zweck ein einziger Schrank vollauf genügen würde, werden für größere Stationen etwa zwei Schränke erforderlich sein. Durch Aufstellen solcher Schränke wünscht Peters in erster Linie das zeitraubende Aufsuchen der jetzt vielfach zerstreut hängenden Pläne zu vermeiden. An dem Schrank kann jeder ohne Mühe den gesuchten Plan feststellen und durch Drehen an der Kurbel innerhalb einiger Sekunden unter Beobachtung des Anzeigepfeils in die Schauöffnung und in Augenhöhe bringen, was für kleine und kurzsichtige Personen insbesondere von nicht zu unterschätzendem Vorteil ist. Wenn es sich um Fahrpreisverzeichnisse handelt, so ermöglicht deren geringe Breite die Unterbringung zweier Streifen neben einander in einem etwa 2 m breiten Schranke. Für die größten Stationen dürften vier Schaufelder mit gleichem Inhalt ausreichend sein. Etwas schwieriger ist die Anordnung der Fahrpläne. Damit sie glatt und leserlich in der Schauöffnung zum Vorschein kommen, werden die zusammengefaltet auf den Stationen ankommenden Pläne vor dem Aufkleben mit einem feuchten Schwamm überstrichen und dann fest auf einen Stab gerollt. Dann macht die Beseitigung der alten und das Anbringen der neuen Pläne keine Schwierigkeiten. Bekanntlich ist für Aushangfahrpläne eine Normalhöhe von 1 m festgelegt, während die Breite verschieden sein kann. Dies ist für die Bemessung der Schrankbreite nicht ohne Bedeutung. Aber man wird die Schauöffnung nach dem z. Z. vorhandenen Material bemessen können, wobei schon jetzt oder bei später eintretender Ausdehnung auf eine Teilung besonders großer Pläne Bedacht genommen werden könnte. Ob mit Rücksicht darauf, daß das Ablesen der Fahrzeiten erleichtert ist und die Schränke an besser erleuchteten Stellen aufgestellt werden können, die Verwendung kleinerer Zahlen als der bisherigen und die Festlegung einer Höchstbreite angängig sein wird, muß die Zukunft lehren. Jedenfalls würde eine bedeutende Herabminderung des Umfanges der Fahrpläne und folglich auch eine Verbilligung dieser dadurch eintreten.

Die Schränke lassen sich nach Mitteilung des Erfinders für 200—300 ℳ. je nach der äußeren Ausstattung herstellen. Er hebt noch hervor, daß die Anschaffungskosten durch Verpachtung der freiwerdenden Wandflächen zu Reklamezwecken in einigen Jahren gedeckt werden dürften.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. April d. J. wird der an der Strecke Goldap-Stallupönen zwischen Pillupönen und Göritten gelegene neue Haltepunkt Budweitschen für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Gepäckstücke werden unabgefertigt mitgenommen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Die Station Essen=Segeroth, welche bisher nur für den Wagenladungsverkehr — ausschl. Sprengstoffe — eröffnet war, wird am 1. April d. J. auch a) für Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg der angeschlossenen Werke und Lagerplätze, b) für Zollstückgut ohne Gewichtsbeschränkung im Empfang bis auf weiteres widerruflich freigegeben.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. April d. J. ab wird auf den Haltepunkten Bernsgrün — zwischen Mehltheuer und Pausa — und Kostitz — zwischen Großröda und Dobitschen — ein beschränkter Stückgutverkehr und auf dem Haltepunkt Zoblitz — zwischen Löbau und Reichenbach (Oberlausitz) — ein beschränkter Eilstückgutverkehr eingeführt werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr II 84 vom 23. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güteprobenstatistik des Erhebungsjahres 1901/02 (abgesandt am 25. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Pleschen und Brunow an der Bahnstrecke Posen - Kreuzburg O/S. gelegene Haltestelle Taczanow, welche bisher bezüglich des Viehverkehrs nur für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, für den allgemeinen Viehverkehr eröffnet.

Posen, den 24. März 1903. (805)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Güterverkehr.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Der auf 1. April d. J. angezeigte Expreßguttarif badische Staatseisenbahnen-badische Lokal- und Nebenbahnen gelangt erst auf 1. Mai d. J. zur Ausgabe.

Karlsruhe, den 27. März 1903. (806)
Gr. Generaldirektion.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Verbande **treten am 15. April 1903 Ermäßigungen** der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11, Abt. II A a und b sowie II B a und b für Eisen und Stahl von Bielitz nach den niederländischen Hafenstationen ein, worüber die beteiligten Endbahnen und Stationen sowie die unterzeichnete Verwaltung Auskunft erteilen.

Dresden, am 30. März 1903. (807)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren in Kraft. Der Nachtrag enthält außer bereits früher durchgeführten Tarifergänzungen Änderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften.

Cöln, den 30. März 1903. (808)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Kohlenverkehr.

Am 1. April 1903 treten zu den Heften 1, 2, 3, 5 und 6 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. je ein Nachtrag (I, XII, X, X und IX) in Kraft. Dieselben enthalten neben mehreren bereits eingeführten Änderungen und Ergänzungen teilweise ermäßigte Frachtsätze für die Stationen Recklinghausen, Recklinghausen=Bruch und Wellendorf der Bezirke Essen und Münster und Gemmingen, Großgartach, Schwaigern und Stetten a. Heuchelberg der württembergischen Staatsbahn, ferner Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen, und zwar für Mülheim a. d. Ruhr des Bezirks Essen, für die badischen Stationen der Main-Neckarbahn — diese an Stelle und unter Aufhebung der im Heft 4 des Tarifs bestehenden Sätze — und für mehrere Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen, sowie sonstige Änderungen und Berichtigungen. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1903 in Geltung.

Ferner werden durch den Nachtrag XII zum Heft 2 die Frachtsätze für die Station Stieringen=Wendel der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen mit Gültigkeit vom **15. Mai 1903 ab ohne Ersatz aufgehoben.**

Preis des Nachtrags X zum Heft 5: 20 ₰, der übrigen Nachträge: je 10 ₰.
Essen, den 25. März 1903. (809)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten im Tiertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verkehr besondere Vorschriften für Zucht- und Weidetiere in Kraft.
Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.
Bromberg, den 30. März 1903. (810)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.

Mit dem 1. d. M. wird die Station Hayingen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Ausnahmetarif 1 für Eisen einbezogen. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 28. März 1903. (811)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. April 1903 treten im sächsisch-schweizerischen Güterverkehre über Lindau folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Abt. B) für die Beförderung von Eisen und Stahl usw. in Kraft:

Von Reichenbach i. V. (ob. Bhf.) nach	Serie b	Serie d
	Centimes für 100 kg	
Zürich Hauptbhf.. .	326	274

Dresden, den 30. März 1903. (812)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. April d. J. treten die Nachträge VII zum Tarifheft „Teil II“, I zu den Heften 1—5 der Abteilung A (Baden), VIII zu den Heften 1 und 3, IX zu den Heften 2 und 5 und VII zum Heft 4 der Abteilung B (Elsaß-Lothringen), V zu den Heften 1—5 der Abteilung C (Pfalz), V zu den Heften 1—5 der Abteilung E (Württemberg), V zum Heft der Abteilung F (Südd. Eis.-Ges.) und I zum Heft der Abteilung G (Basel) in Kraft. Die Nachträge enthalten außer bereits früher durchgeführten Änderungen und Ergänzungen der Tarife direkte Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Münster, der Brohltalbahn, der Westfälischen Landeseisenbahn, der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Württembergischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen und für die badischen Stationen der ehemaligen Main-Neckarbahn, anderweitige ermäßigte Entfernungen für Stationen der Bezirke Essen und Münster sowie Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Neben zahlreichen Frachtermäßigungen enthalten die Nachträge auch Frachterhöhungen im Verkehr zwischen Kempen und lothringisch-luxemburgischen Stationen der Reichsbahn, für einige badische Stationen der Main-Neckarbahn, für die Reichsbahnstationen der Strecke St. Ludwig-Rufach nebst Seitenlinien im Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) und im Wege von Druckfehlerberichtigungen für einzelne andere Stationsverbindungen.
Die erhöhten Entfernungen und Frachtsätze werden erst vom 15. Mai d. J. ab gültig. Die im Nachtrag VII zum „Teil II“ vorgesehenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.
Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen, bei denen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.
Cöln, den 26. März 1903. (813)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. treten die Nachträge X zu den Heften D 1 bis 3 und IX zum Heft D 4 in Kraft.
Dieselben enthalten Frachtsätze für die Stationen Hövelhof, Kracks, Neuhaus i. Westf., Paderborn Nord, Schloß Holte, Sennelager und Windelsbleiche des Direktionsbezirks Münster, Almsick, Metelen Ort, Nienborg-Heck, Stadtlohn, Südlohn, Vreden und Weseke der Westfälischen Landes-Eisenbahn und Blankenhagen der Teutoburger Wald-Eisenbahn, Ergänzungen und Änderungen der Ausnahmetarife sowie eine Ergänzung der Assimilationsverzeichnisse der Hefte D 3 und 4.
Mit Einführung der in den Nachträgen X zu den Heften D 2 und 3 enthaltenen Frachtsätze zwischen Borken i. Westf., Station der Westfälischen Landes-Eisenbahn einerseits und verschiedenen Stationen der Niederländischen Staatsbahn und der Holländischen Eisenbahn anderseits treten die in den Heften B 2 und B 3 und den zugehörigen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze zwischen Station Borken i. W. des Direktionsbezirks Essen und den betreffenden niederländischen Stationen anderseits außer Kraft.
Abdrücke der Nachträge sind durch die Güterabfertigungsstellen des Direktionsbezirks Münster, der Westfälischen Landes- und der Teutoburger Wald-Eisenbahn und zwar Nachtrag X zu den Heften B 1 und B 3 zu je 40 ₰, Nachtrag X zum Heft B 2 zu 60 ₰ und Nachtrag IX zum Heft B 4 zu 20 ₰ zu beziehen.
Elberfeld, den 23. März 1903. (814)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten zwischen den Stationen der Ruppiner Kreisbahn einerseits und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Bromberg und Kattowitz anderseits direkte Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife 1 bis 5 (einschl.), für diese unter den bei den preußischen Staatsbahnen bestehenden Anwendungsbedingungen, in Kraft.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf dem Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 24. März 1903. (815)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Innerer Verkehr der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Heft C, Abschnitt I A, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 erscheint das Heft C, Abschnitt I A für die Beförderung von Gütern im inneren Verkehr der k. bayer. Staatseisenbahnen in neuer Auflage.
Vom gleichen Zeitpunkte ab tritt das ab 1. Januar 1900 gültige gleichnamige Tarifheft nebst Nachträgen außer Kraft.
München, den 26. März 1903. (816)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 kommt der Nachtrag III zur Ausgabe.
Derselbe enthält neben anderen teilweise ermäßigte Entfernungen für eine Anzahl rheinhessischer und Nahebahnstationen, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die auf hessischem Gebiete gelegenen Stationen der vormaligen Main-Neckarbahn.
Eintretende Frachterhöhungen gelten erst ab 1. Juni 1903. Hierdurch werden die Nachträge I und II zum vorgenannten Tarif, sowie der Main-Neckarbahn-bayerische Gütertarif vom 1. Oktober 1901 nebst Nachträgen und sonstigen Verfügungen aufgehoben.
München, den 27. März 1903. (817)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Preußisch-bayerischer, Reichsbahn-Staatsbahn- und Ost-mittel-südwestdeutscher Tiertarif (Teil II).

Die landwirtschaftlichen Zentralstellen, die vom 1. April 1903 an zur Ausstellung von Bescheinigungen zur Erlangung von Frachtermäßigungen für Zucht- und Weidetiere oder zur Übertragung dieser Befugnis auf Züchtervereinigungen usw. ermächtigt sind (§§ 20 und 22 der allgemeinen Tarifvorschriften im deutschen Eisenbahntarif Teil I für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1./4. 1903), sind durch die beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Abfertigungsstellen zu erfahren. Die Ermächtigung zur Ausstellung von derartigen Bescheinigungen ist durch einen von der landwirtschaftlichen Zentralstelle verliehenen Stempel nach vorgeschriebenem Muster nachzuweisen. Auskunft hierüber geben ebenfalls die beteiligten Eisenbahnverwaltungen und die Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 25. März 1903. (818)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Seehafen-Ausnahmetarife E und E 2.

Im Gruppentarif I und im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehr (I/III) wird die Station Graudenz mit Gültigkeit vom 1. April d. J. als Versandstation in die oben bezeichneten Ausnahmetarife einbezogen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Versand- und Empfangsstationen sowie das Auskunftsbureau der preußischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Bromberg, den 23. März 1903. (819)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Nachnahmeprovision für Zoll- oder Steuerbeträge.

Im Gruppen- und Wechselverkehr der vereinigten preußisch-hessischen Staatsbahnen, im Militärbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J.

die besondere Bestimmung zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Abschnitt C (Nebengebührentarif) unter 1 X, Absatz 2: „In Fällen, in welchen für zollpflichtiges Gut usw." aufgehoben (zu vergl. die Zusatzbestimmung II zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A vom heutigen Tage).

Berlin, den 1. April 1903. (820)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn-pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim der Pfalzbahn in obigen Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen sowie die Tarif- und Verkehrsbureaus.

Mainz, den 25. März 1903. (821)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil V, Abteilung B. Ausnahmetarif 7 für Getreide usw.

Mit Gültigkeit vom 19. März/1. April 1903 alten/neuen Stils wird zum obenbezeichneten Tarif der IV. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält neben Berichtigungen und Ergänzungen neue Frachtsätze von Stationen der Bjelgorod-Ssumsker Eisenbahn und der Nowosybkower Zufuhrbahn nach Königsberg i/Pr., Pillau und Memel.

Druckstücke des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück erhältlich.

Bromberg, den 25. März 1903. (822)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab wird der Ausnahmetarif auch auf die Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach (Jagstthalbahn), und zwar im direkten und Binnenverkehr ausgedehnt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. März 1903. (823)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Am 28. März d. J. kommt ein „Tarif für die Beförderung geschnittener lebender Blumen mit den Riviera-Expreßzügen" zur Einführung. Er enthält Frachtsätze von Mentone nach deutschen Stationen. Preis 0,25 ℳ.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau in Straßburg i. Els.

Straßburg, den 25. März 1903. (824)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge im Versande nach Löningen tritt in unserem Binnenverkehr am 1. April d. J. ein Ausnahmetarif in Kraft. Die Fracht wird nach den Tarifentfernungen zu den Sätzen des Rohstofftarifs berechnet.

Oldenburg, den 26. März 1903. (825)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

In den Ausnahmetarif Nr 20 (Rohglas in Tafeln und Fensterglas) des Tarifhefts I B werden mit Wirkung vom 1. April 1903 die Stationen La Chaux-de-Fonds und Montreux einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 26. März 1903. (826)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Direkter Tierverkehr unter deutschen Bahnen.

In den nachfolgenden Tierverkehren, und zwar im
württembergisch-bayerischen,
badisch-bayerischen,
pfälzisch-bayerischen,
elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen,
Saarbrücken-bayerischen und
hessisch-rheinisch-nassau-bayerischen
treten für Zucht- und Weidetiere neue Tarifvorschriften in Kraft.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 26. März 1903. (827)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 gelangt der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält u. a.:
1. neue bayerische und badische Stationen;
2. Entfernungen und Frachtsätze für die auf badischem Gebiete gelegenen Stationen der vormal. Main-Neckarbahn;
3. Ergänzungen der Stations- und Ausnahmetarife.

Die im Main-Neckarbahn-bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1901 nebst Nachträgen für die badischen Stationen der Main-Neckarbahn enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze treten hiermit außer Wirksamkeit.

Eintretende Frachterhöhungen gelten erst ab 1. Juni 1903.

München, den 26. März 1903. (828)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. werden zwischen Saarbrücken und den Münchener Bahnhöfen direkte Frachtsätze für lebende Tiere in Wagenladungen eingeführt.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Stationen.

München, den 25. März 1903. (829)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Die Frachtsätze zwischen Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz einerseits und der Prinz Heinrichbahn anderseits, welche in dem Heft 15 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Bahnen und der Prinz Heinrichbahn vom 1. März 1898 und in dessen Nachtrag I enthalten sind, treten am 1. Juni 1903 ohne Ersatz außer Geltung, so daß etwa vorkommende Sendungen von da ab auf die Umexpedition verwiesen sein werden.

Straßburg, den 25. März 1903. (830)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. wird die an der Privatbahn Amstetten-Laichingen für den Versand von Steinen eröffnete Abfertigungsstelle Amstetten Steinbruch in den Tarif aufgenommen.

Die Bildung der Frachtsätze ist bei den Stationen zu erfahren.

Stuttgart, den 25. März 1903. (831)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Auf den 1. April d. J. gelangt zum Tarif Teil II für die Beförderung von lebenden Tieren usw. zwischen Stationen der württ. Staatseisenbahnen und solchen der elsaß-lothringischen und luxemburgischen Eisenbahnen vom 1. Juni 1896 ein Nachtrag V zur Einführung. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 25. März 1903. (832)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Kohlenverkehr zwischen niederländischen und belgischen Stationen im Transit über die preußischen Staatsbahnen.

Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen in Sendungen von mindestens 10 000 kg von der Station Simpelveld der niederländischen Staatsbahn nach der Station Henri-Chapelle der belgischen Staatsbahn im Transit über die Strecke Richterich Grenze-Aachen T.-Bleyberg Grenze der Frachtsatz von 2,59 Fr. für 1000 kg in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 27. März 1903. (833)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum norddeutsch-sächsischen Tiertarife tritt am 1. April 1903 der Nachtrag III in Kraft. Er enthält im wesentlichen die mit der Herausgabe des neuen deutschen Eisenbahn-Tiertarifes, Teil I im Zusammenhange stehenden Änderungen der Bestimmungen des Teiles II sowie neue und abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Crivitz und Gadebusch der Großherzogl. mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und für die Stationen Gettorf und Lindaunis der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn. Abdrücke des Nachtrages sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 28. März 1903. (834)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Tiertarif.

Am 1. April d. J. kommt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 1 zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. ergänzende Bestimmungen zu § 45 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, Änderungen der besonderen Tarifvorschriften sowie Neuberechnung der auf den Seiten 23 bis 29 des Tarifs vorgesehenen Entfernungen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt.

Der Nachtrag kann von den beteiligten Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Hannover, den 27. März 1903. (835)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 werden im badischen Binnenverkehr und im Verkehr badische Staatsbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb für alle Güter in Wagenladungen, die im Industriehafen zu Mannheim vom Schiff auf die Eisenbahn oder umgekehrt oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — mit oder ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden, die für Mannheim Zentralgüterbahnhof bestehenden Frachtsätze gewährt.

Karlsruhe, den 27. März 1903. (836)
Großh. Generaldirektion.

Frachtbegünstigung für die Weltausstellung in St. Louis 1904.

Für die Gegenstände, die zu der Weltausstellung in St. Louis 1904 aufgegeben werden, ist auf den preußischen Staatsbahnen und den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen bei der Hinbeförderung die halbe tarifmäßige Fracht zu berechnen, sofern von dem Versender eine Bescheinigung des für die Ausstellung ernannten Reichskommissars darüber beigebracht wird, daß die betreffenden Gegenstände für die Ausstellung bestimmt sind. Die Güter sind mit einer Bezeichnung zu versehen, woraus ihre Bestimmung für die Ausstellung ersichtlich ist; auch müssen die Frachtbriefe den Vermerk enthalten, daß die Sendungen durchweg aus Ausstellungsgut bestehen.

Berlin, den 20. März 1903. (837)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der preußischen Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. kommen zu den Tarifheften A 3 (Frankfurt-Baden) und A 4 (Frankfurt-Württemberg) Nachträge zur Einführung, enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die in den Direktionsbezirk Frankfurt a./M. übergegangene Station Niederlahnstein. Aufgehoben werden hierdurch die in den Heften 1 A und 1 E des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarifs enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Niederlahnstein.

Für den Verkehr zwischen der Station Niederlahnstein und den Stationen der pfälzischen Bahn, der Reichsbahn, der süddeutschen Eisenbahngesellschaft, sowie im Verkehr mit Basel und Basel-St. Johann gelten die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarifs bis zur Ausgabe von Nachträgen zu den betreffenden Tarifheften des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbandes fort.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Frankfurt a./M., den 26. März 1903. (838)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu dem Tarife Teil II, Heft 1, erste Abteilung, vom 1. Juli 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. April 1903 der 3. Nachtrag ausgegeben. Außer Änderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen und der Kilometertabellen enthält der Nachtrag Frachtsätze für eine Anzahl neu in den Tarif aufgenommener deutscher Stationen, Erweiterungen der Ausnahmetarife Nr 3 für frisches Obst, Nr 6 für Metalle und Metallwaren, Nr 12 für Gaskoks, Nr 15 für Dynamobleche, Nr 20 für Calcium-Carbid und Nr 35 für Häute (Felle) durch Aufnahme neuer deutscher oder schweizerischer Stationen, die Änderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 4 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art und die Neueinführung der Ausnahmetarife Nr 14 für Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See und Nr 38 für frische (tote) und geräucherte Fische.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eintreten, bleiben die seitherigen Taxen noch bis 1. Juli 1903 gültig.

Karlsruhe, den 25. März 1903. (839)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Teil II, Heft 7 des Verbandsgütertarifes vom 1. Januar 1898.)

Am 15. April 1903 werden für die Beförderung von Cichorienwurzeln bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze eingeführt:

Nach	Von den Stationen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn					priv. österr.-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft	
	Caslau	Königgrätz	Kolin	Pardubitz	Smiritz	Kolin	Pardubitz
	Frachtsätze in Mark für 100 kg						
Station der k. württembergischen Staatseisenbahnen:							
Ludwigsburg	1,66	1,69	1,58	1,69	1,73	1,58	1,69
Station der großh. badischen Staatseisenbahnen:							
Lahr	2,02	2,05	1,94	2,05	2,09	1,94	2,05

München, den 24. März 1903. (840)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)
Teil II, Heft 1.
Änderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs Nr 41 (Holz).

Mit 31. Mai 1903 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 41 für die unter Ziffer 1 bezeichneten Holzgattungen, als:

„Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen) sowie Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2,5 m lang"

außer Kraft gesetzt.

Demgemäß ist der sub 1 enthaltene erste Absatz der Nomenklatur des genannten Ausnahmetarifes (Seite 29 des Nachtrages II) zu streichen und sind die nachfolgenden Ziffern 2, 3, 4 und 5 auf 1, 2, 3, 4 abzuändern.

Wien, den 20. März 1903. (841)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1903 wird ein Nachtrag VII zu dem Personen- und Gepäcktarife der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Januar 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, eingeführt. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 ₰ für das Stück bezogen werden.

Dresden, am 27. März 1903. (842)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

4. Verdingungen.

Verding

über die Erweiterung der Kohlenstraßenüberführung in Kilometer 4,266 der Bahnlinie Cassel-Frankfurt a/M.: rund 160 cbm Mauerwerk und rund 1280 cbm Bodenaushub.

Die Verdingungsunterlagen sind in unseren Diensträumen während der Zeit von 10.00 Vormittags bis 1.00 Nachmittags einzusehen, können auch gegen portofreie Einsendung von 1,5 ℳ für die Zeichnung und von 1,0 ℳ für die Bedingungen von uns bezogen werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind verschlossen bis zum Verdingungstermine am Sonnabend, den 18. April d. J., Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Cassel, den 28. März 1903. (843)
Königl. Eisenb.-Betriebsinspektion 2.

5. Offene Stellen.

Auf unserem Bureau ist die Stelle eines Betriebssekretärs zu besetzen. Bewerber muß befähigt sein zur selbständigen Verwaltung der Registratur sowie zur Erledigung der Sekretariatsgeschäfte in der Betriebsabteilung und der Allgemeinen Verwaltung. Meldungen sind mit Angabe der Besoldungsansprüche sowie unter Beifügung von Zeugnisabschriften und eines Lebenslaufes alsbald an uns einzureichen.

Crefeld, den 25. März 1903. (844)
Direktion der Crefelder Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 27. | 4. April 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 10 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Der Einwand der „höheren Gewalt" bei Lieferfristüberschreitungen unter besonderer Berücksichtigung der Hamburger Verhältnisse.

Der § 86 E.-V.-O. bestimmt, daß „die Eisenbahn für den Schaden haftet, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, es sei denn, daß die Verspätung von einem Ereignis herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte". Der zugrunde liegende § 429 N. H.-G.-B. (Art. 397 A. H.-G.-B.) schließt die Haftung aus, wenn „die Verspätung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten". Bei den Verhandlungen zum § 86 E.-V.-O. ist ausdrücklich festgestellt worden, daß mit der in ihm enthaltenen redaktionellen Änderung gegen § 429 N. H.-G.-B. keine Änderung an dem bisherigen Grundsatze („Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers") beabsichtigt, sondern daß sie nur mit Rücksicht darauf vorgenommen sei, daß dieser Begriff für nicht deutlich genug erachtet und seine Klarstellung verlangt wurde. Will man aber den Wortlaut nicht ganz außer acht lassen, so ist durch die gewählte Fassung des § 86 E.-V.-O. die Haftpflicht der Eisenbahn strenger gestaltet als nach § 429 N. H.-G.-B. und hat im Vergleich zu diesem eine Verschärfung erfahren (Staub, § 466 Ziffer 1; Eger, V.-O. Anm. 461 und 463). Denn die Eisenbahn hat nach § 86 E.-V.-O. offenbar nicht nur zu beweisen, daß sie lediglich mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers das die Verspätung veranlassende Ereignis nicht abzuwenden vermochte, sondern daß sie es 1. nicht herbeigeführt hat und 2. mit allen nach vernünftiger Verkehrsanschauung überhaupt möglichen Mitteln nicht abzuwenden vermochte, und zwar weder den Eintritt noch die Folgen des Ereignisses. Diese Beweise können nicht nach einem absoluten Maßstabe erbracht werden, sie sind vielmehr in jedem Falle besonders darzutun und erforderlichenfalls durch richterliche Entscheidung als von der Haftpflicht befreiend festzustellen.

Erhebt die Eisenbahn in einem Falle den Einwand der „höheren Gewalt" und beweist sie das Vorliegen einer solchen, so ist damit dargetan, daß sie 1. das Ereignis nicht herbeigeführt und 2. den Eintritt desselben auch mit allen nach vernünftigen Verkehrsanschauungen möglichen Mitteln nicht abzuwenden vermochte; es bliebe also außer dem Nachweise der „höheren Gewalt" noch derjenige, daß ihre Folgen nicht abzuwenden waren.

Der Begriff der höheren Gewalt ist in den beiden Entscheidungen des deutschen Reichsgerichts vom 4. April und 27. Oktober 1892 näher erläutert. In der ersten Entscheidung heißt es: „Es ist richtig, daß derjenige, welcher sich auf höhere Gewalt beruft, nachzuweisen hat, daß im kritischen Falle der Unfall — das Ereignis — bei vernünftigem Ermessen der Umstände auch durch äußerste Sorgfalt und Anspannung aller Kräfte der möglichen Voraussicht nach nicht abgewendet werden konnte. . . ." Der betreffende Absatz in der zweiten Entscheidung lautet: „Die Befreiung von der Haftung aus dem Gesichtspunkte der höheren Gewalt setzt voraus, daß es auch bei den zweckmäßigsten Einrichtungen nicht möglich gewesen, den Eintritt des in Frage stehenden zufälligen Ereignisses oder dessen Folgen abzuwenden. Eingeräumt wird auch, daß für die Frage der Abwendbarkeit nur solche Mittel in Betracht kommen können, deren Anwendung überhaupt möglich ist, ohne den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens vollständig auszuschließen." Das Reichsgericht sowohl wie das frühere Reichs-Oberhandelsgericht haben sich in ihrer Praxis wiederholt der übereinstimmenden Theorie angeschlossen, daß (Eger, V.-O. Anm. 414) unter höherer Gewalt diejenigen äußeren Ereignisse verstanden werden, deren Vermeidung durch Vorkehrungen, welche im bestimmten Falle zu dem durch sie zu erreichenden Erfolge nach der allgemeinen Verkehrsanschauung in ver-

nünftigem Verhältnisse stehen, unmöglich ist (vergl. Staub, H.-G.-B., 3. und 4. Aufl. S. 1017 § 5; Thöl, III. § 27 usw.).

Was nun die Hamburger Verhältnisse betrifft und insbesondere diejenigen im Dezember 1902, so wird der Eisenbahn vor allem in der Speditions- und Schiffahrtszeitung Nr 6, 7 und 8 vom 6., 13. und 20. Februar d. J. der Vorwurf gemacht, sie betrachte 1. das Eintreten von Frost im Winter als höhere Gewalt und habe 2. nicht mit allen zu Gebote stehenden Mitteln die Abwendung der Folgen jener Verhältnisse versucht. Der erste Vorwurf wäre berechtigt, wenn die Behauptung richtig wäre; denn das bloße Eintreten von Frost im Winter wird niemals als eine höhere Gewalt dargestellt werden können. Die Eisenbahn hat aber auch eine solche Behauptung, soweit wir unterrichtet sind, nicht aufgestellt, wie zur Klärung der Sachlage besonders hervorgehoben werden muß. Ihr Einspruch der höheren Gewalt stützt sich vielmehr auf das Zusammentreffen folgender Tatsachen: I. Der Frost ist im verflossenen Jahre a) ganz außergewöhnlich früh, am 17. November, b) durchaus plötzlich und unerwartet und c) mit sofortiger außerordentlicher Strenge aufgetreten. II. Gleichzeitig mit dem Froste setzte ein heftiger Ostwind ein, welcher das Fahrwasser der Elbe und der Kanäle an den Umschlagplätzen auf einen seit Jahren nicht beobachteten niedrigen Wasserstand brachte und auf ihm wochenlang erhielt. III. Der Verkehrsumfang stieg infolge dieser Umstände plötzlich um fast 50 % gegen den bisher in den verkehrsreichsten Monaten erreichten Durchschnitt. IV. Die Abnahme der Gütermassen durch die Empfänger geschah ungewöhnlich säumig und unregelmäßig, und zwar infolge der Behinderung der Elbschiffahrt und der außerordentlichen Erschwerung in der Fortbewegung der Schuten in den Kanälen durch Eis und Wassermangel und weiter infolge der aus dieser Behinderung und Erschwerung folgenden oft tagelangen Unbenutzbarkeit des größten Teils der auf den Hamburger Bahnhöfen vorhandenen 104 Kräne. Endlich V. Die von der Eisenbahn getroffenen Maßregeln und Einrichtungen zur Abwendung und Erleichterung der Verhältnisse wurden nur sehr wenig benutzt. Das in seiner Plötzlichkeit und seinem Umfange einzig dastehende Zusammentreffen dieser Ereignisse konnte die Eisenbahn „bei vernünftigem Ermessen der Umstände auch durch äußerste Sorgfalt und Anspannung aller Kräfte der möglichen Voraussicht nach“ nicht abwenden, so daß die Eisenbahn in diesem Zusammentreffen mit Recht das Vorliegen einer höheren Gewalt behaupten kann.

Der weitere Beweis der Eisenbahn und der zweite Vorwurf der Beteiligten gilt der Abwendung der Folgen des Ereignisses, wobei die fünf in ihrem Zusammentreffen die höhere Gewalt ausmachenden Tatsachen zugleich einige Erläuterung erfahren. Die in der fast gänzlichen Behinderung der Elbschiffahrt und dem daraus entstandenen gewaltigen Verkehrsandrange zu der Landbeförderung liegenden unmittelbaren Folgen des Frostes und Wassermangels (I und II) vermochte die Eisenbahn nicht abzuwenden. Hinsichtlich der Folgen aus dem augenblicklichen Verkehrsumfange, der sogenannten Verkehrsstockung, werden der Eisenbahn eine ganze Reihe von Vorwürfen gemacht. Es wird behauptet, die Bahnhöfe seien an sich zu klein und im Herbst 1902 noch besonders durch die Umbauten beengt worden; darauf ist zu erwidern, daß der Berliner Bahnhof seit seinem 50jährigen und der Hannoversche Bahnhof seit seinem 30jährigen Bestehen ständig erweitert sind und stets zur Bewältigung des stärksten Verkehrs genügt haben, und daß durch den Umbau die Güterverkehrsanlagen in Hamburg bereits erheblich vergrößert und verbessert sind, insbesondere ist die Zahl der Kräne gegen früher vermehrt. Dem Vorwurf, es habe an Personal und Lokomotiven gemangelt, steht die Tatsache gegenüber, daß sofort Hilfskräfte für den Bahnhofs- und Abfertigungsdienst sowie Fahrpersonale und Lokomotiven sowohl aus dem eigenen als auch aus fremden Bezirken herangezogen sind, sobald sich nur irgendwo das Bedürfnis dazu zeigte. In der Nr 8 der Speditions- und Schiffahrtszeitung wird endlich die ganze Erscheinung unverständlicherweise auf die unzulängliche Menge von Transportmitteln, von Wagen, zurückgeführt und behauptet, der von der Eisenbahn versuchte Beweis der Aufwendung des Höchstmaßes von Umsicht und Gewissenhaftigkeit würde ihr nur gelingen, „wenn sie feststellen könnte, daß sie in der Tat schon zu Beginn des November 1902 alle Wagen, die ihr zur Verfügung standen, bereit gestellt habe, um nun der bevorstehenden Hochflut von Gütersendungen auf dem Landwege entgegensehen zu können“. Wie eine solche Behauptung aufgestellt werden kann, ist schlechterdings nicht erfindlich, da doch gerade in dem Übermaß an Wagen der unmittelbare Grund der Stockung lag, so daß die Eisenbahn, hätte sie die hier geforderte Maßnahme im November 1902 wirklich getroffen, die Stockung wenn nicht direkt verschuldet, so doch mindestens erheblich vergrößert hätte. Die Eisenbahn kann hiernach im Falle eines Prozesses den ausführlichen Beweis erbringen, daß sie es an keinen Vorkehrungen und Maßregeln hat fehlen lassen, welche zur Abwendung der Folgen jener Ereignisse nur immer zweckmäßig erscheinen konnten.

Dagegen wurden in jener Zeit, in welcher eine schnelle Abnahme doppelt wichtig und zur Vermeidung einer immer größeren Überfüllung der Bahnhöfe naturgemäß allein von durchschlagendem Erfolg gewesen wäre, die Güter zum Teil außerordentlich säumig und unregelmäßig abgenommen, so daß z. B. zeitweise 60 bis 70 % der gestellten Wagen nicht rechtzeitig entladen wurden.*) Sehr nachteilig wirkte auch das durch die „Besonderen Bestimmungen für den Güterverkehr in Hamburg und Altona“ den Empfängern für den größten Teil der Wagenladungen zugestandene Recht, nachdem die Wagen auf einem Außenbahnhofe aufgestellt sind, die Entladestelle an einem Innenbahnhofe aufzugeben oder die Überführung nach den Kais zu beantragen. Infolge der herrschenden Unregelmäßigkeit im Schiffsverkehr wurden diese sogenannten Dispositionen zum Teil derartig verspätet erteilt, nachträglich widerrufen und abgeändert, daß die dadurch entstandenen Schwierigkeiten bei dem Verschubdienste zur Herausbringung der häufig vereinzelt disponierten und oft mehreren hundert Wagen auch unter Anwendung der höchsten Umsicht und Anspannung aller Kräfte kaum zu überwinden waren. Den Empfängern, welche durch die Behinderung der Elbschiffahrt usw. zweifellos mit vielen Unannehmlichkeiten zu kämpfen hatten, kann aus den Verzögerungen in der Güterabnahme kaum ein Vorwurf gemacht werden; es lag aber auch offenbar nicht in der Hand der Eisenbahn, die damit verbundenen Folgen einer immer allgemeineren Stockung abzuwenden.

Unter den von der Eisenbahn getroffenen besonderen Maßnahmen*) sei hier nur die Anmietung eines großen Lagerraumes von der Altonaer Kai- und Lagerhausgesellschaft erwähnt. Da die Eisenbahn den den Empfängern von Sammelladungen mietweise überlassenen Verteilungsschuppen zur Unterbringung nicht abgenommener Stückgüter selbst gebrauchte, geschah jene Anmietung eines Lagerraumes in Altona lediglich im Interesse dieser Empfänger, obwohl die Eisenbahn nach den „Bedingungen für die Hergabe von Schuppenraum für Sammelladungen“ befugt war, die Aufnahme von Sammelgütern in Schuppenräume ohne jeden Ersatz zu verweigern. Trotzdem den Empfängern überdies noch die Erstattung aller Mehrkosten zugesagt war, welche durch die Abfuhr der an jenem Lagerraum entladenen Güter entstehen würden, blieb die Benutzung dieser Einrichtung weit hinter dem erwünschten und nur im Interesse aller Beteiligten liegenden Umfange zurück; über 50 % der in Altona entladenen Güter wurden auf Ersuchen der Empfänger wieder nach Hamburg verladen und auf den Freihafengleisen abgenommen.*)

Es unterliegt nach alledem keinem Zweifel, daß „es auch bei den zweckmäßigsten Einrichtungen nicht möglich gewesen ist, den Eintritt des zufälligen Ereignisses oder dessen Folgen

*) Vergl. Abendausgabe der Hamburger Nachrichten vom 4. Februar und Nr 11 S. 153 d. Ztg.

abzuwenden, zumal für die Abwendbarkeit nur solche Mittel in Betracht kommen können, deren Anwendung überhaupt möglich ist, ohne den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens vollständig auszuschließen". Zu den letzteren würde z. B. das Verlangen zählen, die Eisenbahn hätte die Güterbahnhöfe in Hamburg schon seit 50 oder 30 Jahren um die Hälfte ihres jetzigen Umfanges vergrößern müssen, um einmal während dieser langen Zeit imstande zu sein, den infolge unberechenbarer Ereignisse für die Dauer zweier Monate um 50 % gesteigerten Verkehr zu bewältigen.

Schließlich darf noch darauf hingewiesen werden, daß der hier vertretene Standpunkt auch in Hamburger Speditionskreisen anerkannt wird, wie aus dem Inserat „Zur Aufklärung" in Nr 3 der Speditions- und Schiffahrtszeitung vom 16. Januar d. J. hervorgeht. Es heißt darin wörtlich: „Die Eisenbahnverwaltung ergriff sofort außerordentliche Maßregeln, stellte alle irgendwie verfügbaren Räume zur Verfügung, und als auch dieses nicht voll genügte, gab sie den Spediteuren die Altonaer Kais zur Entladung der Sammelladungen frei, indem sie sich außerdem erbot, die Mehrkosten an Rollgeld zu tragen." H.

Die Frage des Staatsbahnbetriebes in Italien.

In einer der letzten Nummern der „Nuova Antologia", der angesehensten italienischen Zeitschrift, findet sich ein interessanter Aufsatz unter dem Titel: „Staatsbetrieb und Eisenbahntarife." Der unter dem Decknamen „Viator" schreibende Verfasser ergreift in der augenblicklich im Mittelpunkt des Interesses stehenden Frage nach der Zukunft der italienischen Eisenbahnen gegen den Staatsbetrieb Partei. Dabei ist er klug genug, weniger auf die Vorteile des Privatbetriebes einzugehen, als angebliche und von ihm als solche bezeichnete Schwächen und Fehler des Staatsbahnbetriebes seinen Landsleuten mit möglichster Eindringlichkeit vorzuhalten. Seine Ausführungen sind um so interessanter, als er sich zum Beweise für seine Anschauung u. a. auf die in Deutschland mit dem Staatsbahnbetrieb gemachten angeblichen trüben Erfahrungen beruft.

Der Verfasser will zeigen, daß die von dem Staatsbetrieb auch in Italien erhoffte große Ermäßigung der Tarife nach den Erfahrungen, die man in allen Ländern mit Staatsbahnen gemacht habe, nicht zu erwarten sei. Als eine italienische Besonderheit bezeichnet er dabei das Verlangen, in gleicher Weise wie man die Brücken- und Wegegelder aufgehoben habe, auch die Eisenbahnfahrgelder wenn auch nicht ganz aufzuheben, so doch bis zur Deckung der Selbstkosten des Transportes herabzusetzen.

Zunächst zeigt der Verfasser theoretisch, daß vom Staat keine Ermäßigungen der Tarife zu erhoffen seien.

Aus dem allgemeinen Streben der europäischen Staaten, den staatlichen Wirkungskreis zu erweitern, folge eine fortwährend wachsende Geldbedürftigkeit und ein immer schwieriger werdendes Suchen nach Steuerobjekten. Bei den infolgedessen auch immer drückender werdenden Steuerlasten würde sich schon die große Menge derjenigen, die keine unmittelbaren Vorteile von den Eisenbahnen haben, begreiflicherweise dagegen auflehnen, die Abgaben der Minderheit, die sich der Eisenbahnen bedient, zu erleichtern. Eine Ermäßigung der Tarife, ohne Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung und Abtragung der Eisenbahnschuld, wie man sie in Italien verlangt, würde aber eben darauf hinauskommen, daß die Gesamtheit, auch die nicht Eisenbahnfahrenden, die Kosten für den Transport derjenigen, die die Eisenbahnen benutzen, tragen würden. Aber auch wenn die Eisenbahneinnahmen eine derartige Höhe erreicht hätten, daß sie nach Abzug des für Verzinsung und Abtragung der Eisenbahnschuld nötigen Betrages einen Überschuß ergäben, würden doch die Regierungen schon deshalb nicht zur Herabsetzung des Tarifes geneigt sein, weil ihr Bedürfnis nach Geld beständig wachse und sie eine Erhöhung der Steuerlast zu vermeiden wünschen werden. Wo aber gar, wie in Italien, sich Betriebsüberschüsse gar nicht ergäben, würde eine Regierung immer bestrebt sein, die Eisenbahneinnahmen durch Erhöhung der Tarife oder besondere Eisenbahnabgaben zu vermehren. Diese Neigung der Regierungen habe sich nicht nur jetzt schon in Italien unter dem bestehenden System, sondern auch in allen anderen Ländern mit Staatsbahnen gezeigt.

Bisher mochten die Anführungen des Verfassers leidlich unparteiisch erscheinen. Insbesondere muß die Stellung der Regierungen zu Tarifermäßigungen, wie sie der Verfasser, wenn auch etwas einseitig, darstellt, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus berechtigt erscheinen, wenn wirklich Tarifherabsetzungen eine Erhöhung der Steuerlast herbeiführen müßten. Der Verfasser hat sich gehütet, die Regierungen dieserhalb anzugreifen. Erfolg würde er mit einem solchen Angriff auch nicht gehabt haben. Ein Hinweis auf die rein privatwirtschaftlichen Gesichtspunkte, die zwingenden Rücksichten auf die nur einzelnen zugute kommende Dividende, nach denen Privatbahnen ihre Tarife erstellen müssen, hätte den Betrieb durch den Staat mit seinen Rücksichten auf die Allgemeinheit nur um so wünschenswerter erscheinen lassen müssen.

Verfasser geht nun auf die tarifarischen Maßnahmen einzelner Staatsbahnverwaltungen ein und sucht darzutun, wie überall rein fiskalische Gesichtspunkte zu Tariferhöhungen geführt haben. Er geht zuerst auf Deutschland ein. Nachdem wir in letzter Zeit uns daran gewöhnt haben, den deutschen Staatsbahnbetrieb und namentlich die deutsche Tarifpolitik im Ausland, besonders auch in Frankreich, als vorbildlich bezeichnet zu sehen, wird man um so überraschter sein, darüber ein Urteil zu hören, das anscheinend nur Schattenseiten sieht. Man höre das Sündenregister, das „Viator" den deutschen, besonders den preußischen Staatsbahnen vorhält:

Bei der Verstaatlichung der Privatbahnen habe die preußische Regierung versprochen, nach Abzug der Betriebskosten und eines Betrages für die Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals von den Roheinnahmen den ganzen Überschuß zu Tarifherabsetzungen und Betriebsverbesserungen zur Stärkung der deutschen Industrie im internationalen Wettbewerb zu verwenden. Zum Beweise, wie die Regierung dies Versprechen gehalten habe, bezieht sich der Verfasser auf das bekannte Werk Kaufmanns über die französischen Eisenbahnen. Die Kaufmannschen Äußerungen über die Höhe der preußischen Tarife, die eine Industriesteuer darstellen, sein Vorwurf, daß der Staat keine seiner Versprechungen hinsichtlich Verbesserungen im Betriebe und Herabsetzungen der Tarife, die von der Bevölkerung verlangt werden, erfüllt habe, werden wörtlich angeführt. Man sei in Deutschland taub geblieben gegen alle Anträge auf Tarifherabsetzungen, man habe keinen einzigen Spezialtarif eingeführt, um der fremden Konkurrenz zu begegnen, usw. Ganz nach Kaufmann wird dann Frankreich als Muster gegenübergestellt, wo die Privatgesellschaften es ganz anders verstanden haben, den Bedürfnissen der Industrie und des Handels entgegenzukommen. Über das französische Staatsbahnnetz heißt es sodann wörtlich: „Die Staatsbahnen, die kaum den zehnten Teil des gesamten Eisenbahnnetzes darstellen, suchen überall die Organisation der Gesellschaften nachzuahmen und zeichnen sich nur durch die Höhe ihres Betriebskoeffizienten aus, der 70 % übersteigt, ein Koeffizient, der bedeutend höher ist, als derjenige der Gesellschaften."

Dann geht der Verfasser auf die bekannten Erklärungen des früheren preußischen Eisenbahnministers zur Personentarifreform im Jahre 1899 und 1902 im Abgeordnetenhaus ein. Das in den vorjährigen Verhandlungen des Abgeordnetenhauses von der Regierung aufgestellte Programm der Abschaffung aller besonderen Fahrpreisermäßigungen findet die Anerkennung des Verfassers. An Stelle der unfruchtbaren Erörterungen italienischer Abgeordneter und Zeitungen über Staats- oder Privatbetrieb rät er zu einer Behandlung des Vorschlages, unter Aufhebung aller besonderen Karten die einfachen Fahrkarten auf den jetzigen durchschnittlich in jeder Klasse für jedes Personenkilometer vereinnahmten Satz herabzusetzen. Bezeichnend aber ist sein Zweifel an der Durchführbarkeit dieser Reform: „Wer würde von einer solchen Reform zu sprechen wagen in unserem Lande, wo alle Beamte, alle Freunde von Freunden von Ministern, von Abgeordneten, von einflußreichen Personen umsonst oder beinahe umsonst reisen wollen und es auch wirklich tun?"

Als offenbare Tariferhöhungen in Deutschland bezeichnet dann der Verfasser noch die Platzkarten und die Einführung der Schreibgebühr bei Reklamationen. Als bezeichnend für den Staatsbahnbetrieb erwähnt er den Art. 26 der Betriebsordnung (für Verspätungen keine Entschädigung) und den Wagenmangel. „Die Haupthäfen und die großen Bergwerksgegenden besonders beschweren sich von Zeit zu Zeit, aber immer vergebens, bei der Eisenbahnverwaltung wegen des Wagenmangels, der sich in sehr viel drückenderer Weise fühlbar macht, als auf unseren Stationen. Und doch wird der Betrieb vom Staate und nicht von Privatgesellschaften ausgeübt."

Das nur durch völlige Unkenntnis der Verhältnisse erklärliche Zerrbild, das hier von deutschen Zuständen entworfen wird, muß in um so komischerem Lichte erscheinen, als es aus dem Munde eines Italieners kommt. Es würde zu weit führen,

erscheint auch für den Leser dieses Blattes ganz überflüssig, auf all die einzelnen Punkte näher einzugehen und den Verfasser zu widerlegen. Jeder, der ein wenig die Entwicklung des Tarifwesens in Deutschland verfolgt hat, weiß, wie viel die Industrie und der Handel der Tarifpolitik der Staatsbahnen zu verdanken hat, wieviele Tarife in den letzten 20 Jahren entstanden sind, die nur dem Zwecke dienen, einzelne Industrien lebensfähig zu erhalten oder in dem Wettbewerb mit dem Ausland zu stärken und kräftigen, welche Verbesserungen auch im Betriebe eingerichtet sind, in wie hohem Grade allmählich und stetig die Transportpreise für Güter wie für Personen in den letzten 20 Jahren herabgesetzt sind. Mehr als einmal ist, auch in diesem Blatt, gezeigt worden, wie schief und oft unzutreffend die Urteile in Kaufmanns Werk sind. Bedauerlich erscheint nur, daß man im Ausland so häufig sein Urteil über deutsche Eisenbahnverhältnisse auf Grund des Kaufmannschen Werkes bildet. Über den Umfang des Wagenmangels auf preußischen und italienischen Bahnen hätte übrigens Verfasser auf dem Bahnhof Genua u. a. gelegentlich interessante Beobachtungen machen können, die ihn vermutlich über diesen Punkt hätten schweigen lassen. Daß man in Deutschland ein Gesetz über die Entschädigungspflicht der Eisenbahnen bei Verspätungen entbehren kann, muß einem Italiener allerdings merkwürdig erscheinen. In Italien würde man ohne solches Gesetz nicht auskommen können.

Um zu zeigen, daß die gerügten Mängel nicht nur auf deutschen Staatsbahnen sich finden, geht dann der Verfasser auf die bekannte Tarifpolitik der österreichischen und ungarischen Staatsbahnen mit ihren vorzeitigen Tarifherabsetzungen und nachfolgenden, bis in die jüngste Zeit dauernden Erhöhungen ein; weiter erwähnt er die vorjährige Tariferhöhung der russischen Staatsbahnen und bemerkt, daß sich solches Streben zu Tariferhöhungen nicht nur in monarchisch regierten Ländern, sondern auch in einem Lande mit parlamentarischer Herrschaft, wie Belgien, finde.

Diese Ausführungen schließt der Verfasser mit dem Satz: „Das ist die Verwaltung, die wir nun in kurzem mit großer Wahrscheinlichkeit auch in Italien haben werden, ... wo der Staat bei der Vermehrung der Betriebskosten, die sein Betrieb mit sich bringen wird, ein unwiderstehliches Bedürfnis haben wird, die Tarife zu erhöhen statt zu ermäßigen, gerade wie er es bisher jedesmal bei Eintritt eines Geldmangels im Staatsschatz, welche Ursache er auch immer haben mag, getan hat."

Für den Stand der Frage des Staatsbetriebes in Italien sind diese Auslassungen bezeichnend. Sie zeigen, mit welchen Gründen man glaubt für die Privatgesellschaften noch Anhänger gewinnen zu können. Die ganze Frage wird von „Viator", der sich sonst durch gründliche Aufsätze bekannt gemacht hat, in einer merkwürdig oberflächlichen Weise behandelt. Z. B. setzt er als unbestritten voraus, daß der Betrieb durch den Staat teurer sei, als durch Private. Die Notwendigkeit für den Staat, u. U. die Tarife erhöhen zu müssen, könnte doch nur dann einen Grund gegen den Staatsbetrieb abgeben, wenn er nachwiese, daß die Privatgesellschaften nie in die Lage dazu kämen. Das würde ihm aber bei der schlechten finanziellen Lage der italienischen Eisenbahngesellschaften und angesichts ihrer beständigen Tariferhöhungen unmöglich sein.

Dabei brauchte man noch gar nicht darauf hinzuweisen, daß die durch Tariferhöhungen gewonnenen Mehreinnahmen beim Staatsbetrieb in die Staatskasse fließen und der Allgemeinheit zugute kommen, während sie beim Privatbetrieb nur der Erhöhung der Dividende, also dem Nutzen eines einzelnen dienen.

Aus der elegischen Schlußstimmung des Verfassers kann man wohl nicht ohne Recht schließen, daß der Staatsbahngedanke in Italien bedeutende Fortschritte macht. Der jetzige Zustand der italienischen Bahnen kann freilich auch für den Privatbetrieb, wie er in Italien besteht, nicht begeistern.

Wir können es uns nicht versagen, hier auch noch einiger anderer gewichtiger Stimmen aus der allerneuesten Zeit zu gedenken, die sich in Italien mit dem Gedanken des Staatsbetriebes beschäftigen. Seit Monaten ist kaum eine Nummer des „Monitore delle str. ferr.", des die Interessen der großen italienischen Eisenbahngesellschaften vertretenden Eisenbahnblattes, erschienen, in der nicht das „Problema ferroviario", die große Frage der Eisenbahnzukunft nach Ablauf der bestehenden Verträge, erörtert wird. Namentlich wird der Ingenieur Ludwig Montezemolo nicht müde, das Schreckgespenst des Staatsbetriebes mit möglichst glühenden Farben auszumalen. Aber gerade aus der Leidenschaft dieses Kampfes ist ersichtlich, daß es sich um einen Kampf nicht gegen Windmühlen, sondern gegen eine immer stärker werdende öffentliche Meinung handelt, die mit wachsender Lebhaftigkeit den Staatsbetrieb fordert.

Besonders interessant sind in dieser Beziehung die beiden uns vorliegenden Nummern vom 7. und 14. März. In ersterer werden drei in der „Gazetta del Popolo" erschienene Artikel des Eisenbahnpräsidenten Saracco besprochen, in denen dieser die ungeheueren finanziellen Opfer schildert, die der italienische Staat zu übernehmen hat, um beim Ablauf der Verträge (1905) die Versäumnisse der Vergangenheit gut zu machen. Mindestens $\frac{1}{2}$ Milliarde muß zu diesem Zwecke aufgewendet werden, 300 weitere Millionen, um die Eisenbahnen in einen guten Betriebszustand zu versetzen, und weitere große Summen, um die Versorgungskassen leistungsfähig zu machen und die Bezüge der Angestellten zu bessern. Aus alledem zieht Herr Montezemolo den Schluß, man könne die Regierung nicht eindringlich genug davor warnen, daß sie beim Ablauf der Verträge den Eisenbahnbetrieb auf eigene Rechnung übernehme. Ein solcher Gedanke könnte nur bei Sozialisten platzgreifen, die aus dem Ruin der Staatsfinanzen Vorteil zu ziehen hofften. (!) Die Gesellschaften erzielten jetzt bei ihrem Betrieb einen Betriebskoeffizienten von 62,5 %, der Staat würde die Ausgaben nicht unter 80 % der Einnahmen bestreiten können. (!?) In der Nummer vom 14. März ereifert sich derselbe Herr Montezemolo über einen Aufsatz eines Herrn Brunicardi in der „Rivista sociale" vom 15. Februar d. J., in dem dieser ausführt, man müsse auf die öffentliche Meinung Rücksicht nehmen, welche den Staatsbetrieb verlange. Seit 1885 seien die Gönner des Staatsbetriebes immer zahlreicher, kühner und lauter geworden, während die Anhänger des Gesellschaftsbetriebes furchtsam und unsicher seien. Brunicardi findet jetzt in jenem allerhand gute Seiten und meint, man müsse jedenfalls einen Versuch machen. Er meint unter Hinweis auf den Aufsatz des Herrn Carmine in der „Nuova Antologia", daß die Gesellschaften bei dem jetzigen verzweifelten Stand der Dinge keine annehmbaren Bedingungen für die Fortsetzung der Verträge stellen könnten und daß man daher wohl oder übel werde zum Staatsbetrieb übergehen müssen.

So schwanken in Italien die Anschauungen hin und her. Die Regierung hatte sich bisher zuwartend verhalten; freilich sollte der Ministerpräsident Zanardelli ausgesprochen haben, er wolle lieber seine Entlassung nehmen, als dem Versuch eines direkten Staatsbetriebes zustimmen.

Einige Klarheit über den augenblicklichen Standpunkt der Regierung hat eine am 24. März in der italienischen Deputiertenkammer abgegebene, von uns in Nr 25 S 387 d. Ztg. mitgeteilte Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten gebracht, wonach die Regierung, wenn sie auch die Fortdauer der gegenwärtigen Verträge nicht für nützlich halte, doch glaube, daß in den Grenzen des Möglichen die Übernahme des Eisenbahnbetriebes durch den Staat vermieden werden müsse.

Wir halten bei der andauernden günstigen Gestaltung der italienischen Staatsfinanzen dennoch einen schließlichen Übergang zum Staatsbetriebe keineswegs für ausgeschlossen.

Die Erhöhung der Bahnsteige der Stadtgleise der Berliner Stadtbahn

ist in der Nacht vom 30. zum 31. März glücklich beendet. Während des verflossenen Monats sind 13 Bahnsteige aufgehöht worden. Diese Erhöhung mußte in möglichst leichter und doch haltbarer Bauart ausgeführt werden, weil die tragenden Unterbauten nicht unnütz belastet werden sollten und weil die Ausführung in rund drei Nachtstunden vor sich gehen mußte. Sämtliche Stationen der Stadtbahn ruhen bekanntlich auf Gewölben oder auf eisernen Trägern. Für die durch die jetzige Erhöhung hinzukommende Last war schon auf den meisten Stationen eine Verstärkung des Tragwerkes nötig; eine viel schwerere Belastung, z. B. durch Aufschüttung von Erde oder eisernen Aufbau, Mauerwerk oder dergl., verbot sich, abgesehen von sonstigen Unbequemlichkeiten, wegen der Unmöglichkeit, die tragenden Teile während des Betriebs in kurzer Zeit umzubauen, von selbst. Die gewählte Zementeisenbauart besitzt die ihr von den verschiedensten Seiten nachgesagten Mängel nach Ansicht der Fachleute durchaus nicht, am allerwenigsten aber kann sie die Reisenden irgendwie gefährden. Was jetzt noch an den erhöhten Bahnsteigen auszusetzen ist, daß nämlich ein Teil nicht passender oder infolge Frostes beschädigter Platten vorübergehend durch Holztafeln ersetzt ist, ist kein Fehler der Bauart an sich, wurde vielmehr bedingt durch die Aufmessung in kalten Winternächten und durch die Anfertigung der Platten im Winter. Nach Einbringung der in Arbeit befindlichen Ersatzplatten wird jeder Grund zur Klage hinfällig werden. Man möge auch bedenken, welche riesige Arbeit in 13 Nächten des vergangenen Monats geleistet worden ist. Nachstehende Tabelle gibt ein anschauliches Bild davon.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Bahnsteig auf Bahnhof	Nacht der Ausführung	Fläche qm	Anzahl der Arbeitsfelder	Achsenzahl jedes der zwei Arbeitszüge	Arbeiter			Aufsichtspersonal		Anzahl der überhaupt Beteiligten
					gewöhnliche	Handwerker	zusammen rund	der Eisenbahn	der Monier-Gesellschaft	
Thiergarten	2/3.	1000	12	28	144	je nach der	190	8	4	202
Zoologischer Garten	4/5.	1600	17	38	204	Größe des Bahn-	270	8	9	287
Bellevue	6/7.	1000	11	26	132	steigs eisenbahn-	180	8	3	191
Friedrichstraße	9/10.	1700	17	38	204	seitig: 6—12	270	8	9	287
Börse	11/12.	1300	11	26	132	Maurer und eben-	180	8	3	191
Alexanderplatz	13/14.	1800	15	34	180	soviel Zimmer-	240	8	7	255
Schlesischer Bhf. D	16/17.	2300	22	48	264	leute; von der	350	13*	9	372
„ „ C	18/19.	2400	26	56	312	Monier-Gesellsch.	410	16*	9	435
Savignyplatz	20/21.	1300	14	32	168	für jedes Feld	220	8	6	234
Lehrter Stadtbhf.	23/24.	1300	14	32	168	2 Zementarbeiter	220	8	6	234
Jannowitzbrücke	25/26.	800	13	30	156	z. Einbetonieren	210	8	5	223
Charlottenburg D	27/28.	1600	14	32	168	der Bankfüße,	220	8	6	234
„ C	30/31.	1700	18	40	216	außerdem 10—20	290	9*	9	308
	zusammen	19800				Zementarbeiter zum Nacharbeiten				

Bemerkungen zur Tabelle. Spalte 5: Der eine Arbeitszug enthielt für jedes Arbeitsfeld einen Wagen mit Bänken, der andere je einen mit Platten; außerdem führte jeder Zug einen Reservewagen mit Paßstücken und einen Wagen IV. Klasse für Arbeiter mit Geräten. Spalte 6: Jedes Arbeitsfeld von 10 m Länge bedienten 12 Mann, 11 für die Aufstellung, einer zur Aushilfe, für Besorgung der Beleuchtung usw. Spalte 9 und 10: Für jedes Arbeitsfeld war zur Stelle ein Bahnmeisterdiätar (* ein Regierungsbauführer) bezw. ein Techniker der Moniergesellschaft; außerdem stellte für allgemeine Arbeiten die Moniergesellschaft an jedem Abend zwei bis drei Techniker, die Eisenbahnverwaltung den Bezirksbahnmeister. Endlich waren an Bauleitungsbeamten anwesend: jede Nacht der ausführende Regierungsbaumeister und abwechselnd oder gelegentlich auch zusammen der Vorstand der Betriebsinspektion und der Dezernent der Eisenbahndirektion.

Die schnellste Leistung wurde auf Bahnhof Jannowitzbrücke erzielt, wo bereits um 2½ Uhr Morgens, also nach rund 1¾ Stunden, die Aufhöhung fertig war. Selbstredend stand auch jeder andere Bahnsteig mindestens ¼ Stunde vor dem ersten Zuge zur Benutzung für den Verkehr bereit.

Hatten auch die Arbeiten in den vier Fabriken sehr vom Winter zu leiden gehabt, so wurde dafür die Aufhöhung vom Wetter außerordentlich begünstigt, indem es in den 13 Baunächten nie fror, nie schneite und fast gar nicht regnete; nur rauher Wind blies zuweilen stark. Sämtliche Arbeiten wurden ohne jeglichen Unfall in der vorgeschriebenen Zeit erledigt.

In den nächsten Monaten werden nun die Bahnsteige der Ringbahn umgebaut werden, und zwar überall dort, wo der starke Verkehr es erfordert, in derselben Bauart wie bei der Stadtbahn Nachts, im übrigen dort, wo der Verkehr gering ist oder die Bahnsteige sehr lang sind oder sonstige Verhältnisse für eine andere Ausführung sprechen, durch Erdschüttung zwischen neuen Kantenmauern und Befestigung mit Mosaikpflaster oder Betonplatten. Nur auf der Vollringstation Stralau-Rummelsburg, wo eine Verstärkung der eisernen Träger wegen Zeitmangels und aus wirtschaftlichen Gründen unmöglich war, wird der Bahnsteig durch Bohlen auf hölzernen Balken aufgehöht, die auf Zwischenmauern aufruhen. Alle diese Ausführungen, an Umfang noch größer als auf der Stadtbahn, weil rund 30 Bahnsteige in Frage kommen, werden voraussichtlich bis zum Herbst beendet sein.

Neben den Aufhöhungsarbeiten laufen für sich die Arbeiten zur Verlängerung der Bahnsteige, die auf allen Stationen auf mindestens 150 m Länge gebracht werden sollen, um später nach Durchführung der Kurzkupplung und nach Beschaffung stärkerer Lokomotiven Züge bis zu 13 Vorortwagen (rund 143 m lang) und bis zu 15 umgebauten Stadtbahnwagen (rund 140 m lang) aufnehmen zu können, während jetzt bekanntlich nur höchstens 10 Wagen in einem Zuge laufen. P.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die preußische Nebenbahnvorlage** nebst den Kleinbahnnachweisungen und Petitionen beschäftigte am 30. März d. J. die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses. Minister Budde erklärte, daß er nach Schluß der Tagung sich eingehend dem Kleinbahnwesen widmen werde, daß er den in dieser Richtung an ihn herantretenden Wünschen ein besonderes Entgegenkommen zeigen wolle, ohne sich im Augenblick indes auf Einzelheiten festlegen zu wollen. Namentlich wolle er sich angelegen sein lassen, die Bauwürdigkeit staatsseitig eingehend zu prüfen. Diese Gesichtspunkte fanden den unbedingten Beifall der Kommission. Berichterstatter Abgeordneter Brütt ersuchte den Minister, doch Staatstechniker zu beurlauben, um den Bau von Kleinbahnen zu leiten, und ihnen zu erlauben, der Verwaltung von Kleinbahnen beizutreten. Der Minister erklärte, daß er dem Wunsche nachkommen werde. Man befürwortete ferner, daß der Staat bei der Festsetzung der Tarife und der Beförderung der Güter den Kleinbahnen mehr entgegenkomme, und gab zu, daß dies zum Teil, aber nicht in genügendem Maße gewährt werde. Wo vollspurige Kleinbahnen beständen und volle Wagenfracht herrsche, müsse eine Ermäßigung im Übergangsverkehr stattfinden. Ebenso müßten den Kleinbahnen dort, wo sie billiger fahren können, Güter zugeführt werden. Minister Budde stellte eine eingehende Prüfung aller dieser Punkte in Aussicht und wies zugleich darauf hin, daß schon jetzt Privat- und Kleinbahnen Güter überwiesen würden, wenn sie billiger führen. Die Frage der Abfertigungsgebühr für Güter würde genau geprüft werden, jedoch gehe seine Absicht dahin, den Kleinbahnen in dieser Richtung entgegenzukommen, ohne daß er bestimmte Versprechungen abgeben könne. Diese Erklärung wurde von der Kommission zustimmend aufgenommen. — Die Denkschrift über die Kleinbahnen wurde durch Kenntnisnahme für erledigt erklärt.

Im allgemeinen erledigten sich die Referenten ihrer Aufgabe im Sinne der Regierungsvorlage. So berichtete der Abg. Noelle (nl.) über den Gesetzentwurf im allgemeinen, die Betriebsmittel und die Altdamm-Kolberger Bahn, der Abg. Ehlers (frs. Vgg.) über die Bahnen in Ostpreußen, Westpreußen und Pommern, der Abg. v. Arnim (k.) über Posen, Schlesien und Brandenburg, der Abg. v. Heimburg (k.) über Sachsen (Thüringen), Hannover, Hessen-Nassau, der Abg. v. Hagen über Westfalen und Rheinprovinz. Die Petitionen dazu wurden der Regierung meist als Material überwiesen, so Ersuchen um die Linien Sensburg-Lyck-Landesgrenze und Sensburg-Rhein-Lötzen-Marggrabowa-Landesgrenze, Langallen-Coadjuthen-Stonischken-Plaschken, Kulm-Mischke oder Ruda, Schwedt-Fiddichow-Neu-Zarnow, Führung der Linie Wierzebaum-Schwerin a. W. über Liebuch-Rokitten, eine Kleinbahn Ujazd-Kriewen im Anschluß an Wollstein-Grätz i. Pos., Öls-Ostrowo, desgl. über Festenberg, Brieg-Öls, Küstrin-Birnbaum, Fortsetzung der Bahn Visselhövede-Zewen nach Geestemünde, Führung der Linie Usingen-Weilmünster durch das Weiltal, durch das Laukertal, wie die Änderung der Linie Hersfeld-Treysa in Hersfeld-Neustadt an der Main-Weserbahn wurden durch Tagesordnung erledigt. Als Material wurden weiter der Regierung überwiesen die Petitionen betr. die Linien Völklingen-Heusweiler-Lebach, Dümpelfeld-Weismes (Elsenborn) usw., Polch-Münstermaifeld-Lehmen-Jondorf, Kusel-St. Wendel-Oberthal-Tholes-Lebach, Kirn-Sohren-Zell, Daun-Wittlich und endlich Linz-Seifen.

— **Gesetzentwurf betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die preußische Staatseisenbahnverwaltung.** Die zweite Beratung dieses Gesetzentwurfs fand am 30. März im Abgeordnetenhause statt. Die Budgetkommission hat an dem Entwurfe zwei Abänderungen vorgenommen. Während es im Regierungsentwurfe heißt, daß für die Zwecke des Fonds erstmalig ein Anleihekredit von 60 000 000 *M.* zur Verfügung gestellt werde mit der Maßgabe, daß in demselben Jahre nicht mehr als 30 000 000 *M.* verwendet werden dürfen, hat die Kommission einmalig 30 000 000 *M.* bewilligt. Auch soll fernerhin die Summe von 30 000 000 *M.* jedesmal in den Etat eingestellt, also nicht außeretatsmäßig verrechnet werden.

Aus den Verhandlungen ist eine längere Rede des Finanzministers Freiherrn v. Rheinbaben hervorzuheben, in der er nochmals die maßgebenden Gesichtspunkte für die Notwendigkeit des Ausgleichsfonds betonte und die von freisinniger Seite geltend gemachten etatlichen Bedenken widerlegte. Die Notwendigkeit des 30 000 000-Dispositionsfonds für die Eisenbahnverwaltung, der in diesem Ausgleichsfonds enthalten sein solle, sei von allen Seiten anerkannt; insofern bilde dieser einen Reservefonds; außerdem solle aus dem Ausgleichsfonds das Extraordinarium dotiert werden, dessen Unentbehrlichkeit gleichfalls nicht anzuzweifeln sei. Gerade hier liege die Möglichkeit vor, den schnellen Wechsel günstiger und ungünstiger Jahre auszugleichen, eine gewisse Stetigkeit herbeizuführen. Durch Schaffung dieses Fonds werde für die Eisenbahnverwaltung das Interesse geschaffen, die Einnahmen mäßig zu schätzen, in den Ausgaben hinter dem Etat zurückzubleiben, um sich die Erzielung von Mehrüberschüssen und damit die Füllung des Ausgleichsfonds zu erleichtern. Der Finanzminister verwies dann auf die Äußerungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten in gleichem Sinne. Nach einer nicht belangreichen Erörterung wurde das Gesetz mit der eingangs erwähnten Änderung in zweiter Lesung angenommen. In dritter Lesung ist dies gleichfalls geschehen. Auch die Finanzkommission des Herrenhauses hat den Gesetzentwurf beraten. Die Minister Freiherr v. Rheinbaben und Budde befürworteten die Vorlage in der Sitzung am 1. d. M. Nach weiterer Verhandlung, in welche auch Oberbürgermeister Zweigert (Essen) eingriff, wurde der Entwurf in der vom Abgeordnetenhause veränderten Fassung genehmigt.

— **Die Eisenbahnen und die Finanzlage Preußens.** In dem von der Finanzkommission des Herrenhausses über die preußische Finanzlage erstatteten Bericht heißt es u. a.: „Die Jahre 1895 bis 1900 waren sechs reiche Jahre. In diesen Jahren haben an Überschüssen die Staatseinnahmen gegen den Etat rund 498 500 000 *M.* gebracht. Dann kamen die Jahre des Rückganges. Für 1901 war der rechnungsmäßige Ausfall gegen den Etat 37 503 562 *M.*, für 1902 hatte der Herr Minister im Januar d. J. noch einen Ausfall von 35 000 000 *M.* angenommen. Nach den Erträgnissen der letzten Monate des laufenden Etatsjahres, namentlich bei der Eisenbahnverwaltung, hält der Herr Finanzminister es jedoch für sicher, daß diese Fehlsumme nicht in genannter Höhe in Erscheinung treten wird, sondern hat sogar die Hoffnung, daß vielleicht ein Fehlbetrag für 1902 überhaupt nicht aufkommen wird. Während dieser zwei schlechten Jahre 1901 und 1902 hat aber trotzdem die planmäßige Schuldentilgung mit über 41 000 000 fürs Jahr stattgefunden. Auch ist in diesen zwei Jahren wie in den vorhergehenden durch die reiche Dotierung des außerordentlichen Etats ein großer Schatz an Werten und stillen Reserven, namentlich im Ressort der Eisenbahnverwaltung, gewonnen worden. Man kann daher sagen, daß die Staatsfinanzen auch in den schlechten Jahren sehr befriedigende waren, indem der Staat reicher aus diesen zwei Jahren hinausgegangen, als er in diese Periode hineingetreten ist.

In dem Etatsjahr 1903 sind die Erfahrungen der letzten Jahre fruchtbringend benutzt worden. Alle Einnahmen sind mit äußerster Vorsicht eingesetzt worden, und erscheint es danach unwahrscheinlich, daß die Ansätze in der Wirklichkeit nicht erreicht werden sollten. Die entscheidende Position des Etats in bezug auf seine Höhe und die Unsicherheit seiner Leitung sind die Eisenbahnen. Früher war man beim Einsetzen der Einnahmen von Durchschnittszahlen ausgegangen und hatte mit einer natürlichen Steigerung von Jahr zu Jahr gerechnet. Schon im Vorjahr hatte man ein vorsichtigeres Verfahren eingeschlagen und demgemäß die Einnahmen gegen das Vorjahr um 24 700 000 *M.* herabgesetzt. Diese Absetzung erschien im vorigen Jahre bei Beratung des Etats genügend; es kamen sodann die Mindereinnahmen des Sommers 1902, und am Ende dieses Jahres rechnete man mit einem Fehlbetrage von 30 und mehr Millionen. Dieser Fehlbetrag ist, wie man jetzt annimmt, wahrscheinlich überhaupt nicht mehr zu erwarten, jedenfalls aber nicht in dieser Höhe. Bei dem jetzigen Etat ist man nun von der faktischen Einnahme der Eisenbahn im Jahre 1901 ausgegangen und hat diese Einnahme um etwa 20 000 000 *M.* erhöht. Diese Erhöhung ist gerechtfertigt, da seit 1901 sich das Eisenbahnnetz um 685 km vermehrt hat und weil seitdem die Einnahmen Preußens an der Main-Neckarbahn in die Rechnung hineingezogen sind. Die Vorsicht bei Aufstellung des Eisenbahnetats ist nur zu billigen, und mit gleicher Vorsicht sind insbesondere die Einnahmen aus den direkten Steuern, den Forsten und Bergwerken eingesetzt worden. Entsprechend den bewährten Prinzipien des Ministers v. Miquel ist nun in diesem Jahre wieder eine größere Summe für die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben eingestellt worden, und zwar 157 920 797 *M.*, von welchen rund 91 000 000 *M.* zu Zwecken der Eisenbahn dienen und zumeist als ein werbendes Kapital anzusehen sind."

— **Errichtung und Verlegung von Inspektionen und wichtigeren Dienststellen bei den preußischen Staatsbahnen.** Nach einer Bekanntmachung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sind am 1. d. M. in bezug auf Einrichtung und Sitz einiger Inspektionen und wichtigeren Dienststellen folgende Änderungen eingetreten: A. Inspektionen: 1. Im Bezirke der Eisenbahndirektion Stettin ist eine neue Eisenbahnbetriebsinspektion mit dem Sitze in Dramburg, im Bezirke der Eisenbahndirektion Posen eine neue Eisenbahn-Maschineninspektion und eine neue Eisenbahn-Verkehrsinspektion mit dem Sitze in Ostrowo errichtet. Gleichzeitig ist die zum Eisenbahndirektionsbezirke Breslau gehörende Eisenbahn-Verkehrsinspektion Breslau 2 aufgelöst worden. 2. Die zum Eisenbahndirektionsbezirke Hannover gehörende Eisenbahn-Betriebsinspektion Harburg 2 ist von Harburg nach Lüneburg und die zum Eisenbahndirektionsbezirke Magdeburg gehörende Eisenbahn-Betriebsinspektion Berlin 14 von Berlin nach Brandenburg verlegt. Gleichzeitig haben folgende Berliner Eisenbahn-Betriebs- und Maschineninspektionen neue Bezeichnungen erhalten: a) die bisherige Eisenbahn-Betriebsinspektion Berlin 15 (Dir.-Bez. Berlin) die Bezeichnung Eisenbahn-Betriebsinspektion 9, b) die bisherige Eisenbahn-Betriebsinspektion Berlin 9 (Dir.-Bez. Altona) die Bezeichnung Eisenbahn-Betriebsinspektion 10, c) die bisherige Eisenbahn-Betriebsinspektion Berlin 10 (Dir.-Bez. Halle a. S.) die Bezeichnung Eisenbahn-Betriebsinspektion 12, d) die bisherige Eisenbahn-Betriebsinspektion Berlin 12 (Dir.-Bez. Halle a. S.) die Bezeichnung Eisenbahn-Betriebsinspektion 13, e) die bisherige Eisenbahn-Betriebsinspektion Berlin 13 (Dir.-Bez. Halle a. S.) die Bezeichnung Eisenbahn-Betriebsinspektion 14, f) die bisherige Eisenbahn-Maschineninspektion Berlin 5 (Dir.-Bez. Berlin) die Bezeichnung Eisenbahn-Maschineninspektion 4, g) die bisherige Eisenbahn-Maschineninspektion Berlin 4 (Dir.-Bez. Halle a. S.) die Bezeichnung Eisenbahn-Maschineninspektion 5.

B. Dienststellen: 1. In Posen ist eine neue Verkehrskontrolle I sowie eine Fahrkartendruckerei für die Eisenbahndirektionsbezirke Posen und Halle a. S. errichtet. Die Verkehrskontrolle I in Altona ist aufgelöst. Ihre Geschäfte sind auf die Verkehrskontrolle I in Hannover übergegangen, während von der letzteren die Geschäfte für den Direktionsbezirk Cassel losgelöst und auf die Verkehrskontrolle I in Erfurt übertragen wurden. 2. Der Verkehrskontrolle I sowie der Fahrkartendruckerei in Bromberg werden auch die Geschäfte für den Eisenbahndirektionsbezirk Stettin zugewiesen, so daß die Verkehrskontrolle I und die Fahrkartendruckerei in Berlin jetzt nur den eigenen Bezirk umfassen.

— **Zuteilung von Eisenbahnstrecken an die Eisenbahndirektion Posen.** Im Anschluß an die Nachricht über die mit dem 1. d. M. eingetretene Änderung der Verwaltungsbezirke mehrerer preußischer Eisenbahndirektionen in Nr 25 S. 384 dieser Zeitung ist noch mitzuteilen, daß die aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Berlin ausgeschiedene Strecke Fürstenwalde (ausschließlich) - Sommerfeld (ausschließlich) den Bezirk der Betriebsinspektion 1 in Frankfurt a/O. bildet und letztere sowie die zur genannten Strecke gehörigen Werkstätteninspektionen Frankfurt a/O. und Guben aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin ausgeschieden und dem der Eisenbahndirektion Posen zugeteilt worden sind. Die aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Breslau ausgeschiedenen Strecken Neusalz (ausschließlich) - Sagan (ausschließlich) und Freystadt-Waltersdorf (ausschließlich) - Reisicht (ausschließlich) sind am 1. d. M. in den Bezirk der Betriebsinspektion 1 in Glogau übergetreten und die aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. abgetrennte Strecke Guben (ausschließlich)-Cottbus (ausschließlich) der Betriebsinspektion in Guben zugeteilt. Die Strecke Bentschen (ausschließlich) - Meseritz (ausschließlich), bisher zum Bezirk der Betriebsinspektion in Guben gehörend, ist der Betriebsinspektion in Meseritz zugeteilt.

— **Die Unfallverhütungsvorschriften** der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung haben durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 23. März d. J. Ergänzungen und Änderungen erfahren. Zugleich ist angeordnet, daß die neuen Bestimmungen in die vorhandenen Aushänge eingebessert werden sollen und daß bei einem späteren Neudrucke dieser Aushänge von vornherein darauf

Bedacht zu nehmen ist, daß die von Zeit zu Zeit notwendig werdenden Berichtigungen darin in einfachster und übersichtlicher Weise vorgenommen werden können. Unter den neu eingeführten Bestimmungen heben wir folgende als die wichtigsten hervor: Auf Kleinwagen, die nicht mit Einrichtungen gegen das Herabstürzen versehen sind, dürfen weder Führer noch Arbeiter Platz nehmen. Bei Vornahme von Ausbesserungsarbeiten an Wagen auf Bahnhöfen muß das Gleis nach beiden Seiten gesperrt werden. Muß ein Beamter oder Arbeiter in einem nicht abgesperrten Gleise sich unter einen Wagen begeben, so ist vorher der aufsichtführende Beamte zu verständigen. Bei einem fahrenden Zuge ist es verboten, auf offenen Bremssitzen zu stehen und die Trittbretter der Wagen zu begehen, es sei denn zur Abwendung einer Gefahr. Bei Arbeiten auf Leitern ist besondere Vorsicht geboten. Bei schwierigen Ausführungen muß der Arbeiter sich mit einem Gürtel festmachen. Falls die Leiter keine Sicherheit gegen Ausgleiten bietet, ist sie von einem anderen Arbeiter zu halten. Es ist jedem Bediensteten verboten, sich an Maschinen zu beschäftigen, deren Bedienung, Benutzung oder Instandhaltung ihm nicht obliegt. Kleinere Arbeitsstücke sind beim Abschneiden mit mechanisch angetriebenen Scheren, mit Zangen oder Gabeln zu halten. Beim Dampfhammer darf das Schmiedestück nicht unmittelbar mit der Hand gehalten werden; ein Nachmessen darf nur nach Aufsetzen des Hammerbärs erfolgen.

— **Spiritusbeleuchtung.** Einzelne Zeitungen, insbesondere ein süddeutsches Blatt, brachten kürzlich die Mitteilung, die preußische Staatseisenbahnverwaltung habe, um den „Spiritusring" zu begünstigen, Bahnhofswirten die Auflage gemacht, die bisherige Petroleumbeleuchtung durch Spiritusbeleuchtung zu ersetzen und den Spiritus von einem bestimmten Unternehmer zu beziehen. Wie die Nordd. Allgem. Ztg. von zuverlässiger Seite erfährt, ist im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft keinem Bahnhofswirt eine derartige Auflage gemacht worden.

— **Oldenburgischer Eisenbahnrat.** Das Gesetz vom 7. Januar d. J. über die Errichtung eines solchen für das Herzogtum Oldenburg (Großherzogtum mit Ausschluß der Fürstentümer Birkenfeld und Lübeck), aus dessen Entwurf wir in Nr 91 Jahrg. 1902 S. 1379 d. Ztg. das Wesentliche mitteilten, enthält in seiner jetzigen endgültigen Gestalt einige eigenartige Bestimmungen. Während es in der Hauptsache den Gesetzen der übrigen deutschen Staaten über denselben Gegenstand nachgebildet ist, ist die Zusammensetzung des Eisenbahnrats insofern neu, als in ihn nicht nur die Landwirtschaftskammer, die Handelskammer und die Handwerkskammer in Oldenburg, sondern auch der Ausschuß der Landesversicherungsanstalt Oldenburg Mitglieder wählt, und zwar letzterer deren drei aus den im Herzogtum Oldenburg wohnhaften, nicht bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Arbeitnehmern. Wahlberechtigt sind jedoch nur diejenigen Mitglieder des Ausschusses die als Vertreter der Versicherten berufen sind. So ist denn hier u. W. zum ersten Mal in Deutschland den Arbeitnehmern ausdrücklich eine Vertretung im Eisenbahnrat zugestanden, allerdings unter Ausschluß gerade derer, die an der Vertretung wohl das unmittelbarste Interesse hätten, nämlich der Eisenbahnarbeiter. Allem Anschein nach entstammt diese im ursprünglichen Entwurf nicht enthaltene Bestimmung einer im oldenburgischen Landtag gegebenen Anregung. Von den sonstigen Bestimmungen des Gesetzes erwähnen wir noch, daß auch außeroldenburgische Wirtschaftsvertretungen zur Wahl von Mitgliedern des Eisenbahnrats ermächtigt werden können und daß das Staatsministerium befugt ist, höchstens acht Mitglieder des Eisenbahnrats zu ernennen, die aber nicht oldenburgische Staatsbeamte sein dürfen. Der Eisenbahnrat bestellt aus seiner Mitte einen ständigen Ausschuß, dem die Vertretung der zu verhandelnden Fragen obliegt. Die Leitung der Verhandlungen des Eisenbahnrats und des ständigen Ausschusses liegt dem Eisenbahndirektor ob. Die Mitglieder des Eisenbahnrats erhalten auf den oldenburgischen Staatsbahnen freie Fahrt, die im Herzogtum wohnenden Mitglieder außerdem Tagegelder in der bescheidenen Höhe von 6 ℳ, dem regelmäßigen Tagegeldersatz der höheren oldenburgischen Staatsbeamten für Tagereisen im Inlande. Die seit 1877 bestehende „Freie Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahnverkehrsinteressen im Gebiete der oldenburgischen Staatsbahnen", über deren Versammlungen in dieser Zeitung öfter berichtet ist, und die zuletzt, wenn wir nicht irren, im Jahre 1897 tagte, ist damit erloschen.

— **Lokalbahnaktiengesellschaft in München.** Der Abschluß für das Geschäftsjahr 1902 weist einen Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben von 1 601 905 ℳ (gegen 1 571 150 ℳ im Vorjahre) aus, wovon zur Verzinsung der Schuldverschreibungen 1 197 487 ℳ (1 202 575 ℳ) und zur Deckung des Saldos des Zinsenkontos 91 972 ℳ (122 200 ℳ) beansprucht werden. Der nach Dotierung des Amortisations- und Erneuerungsfonds und der Abschreibungen am Fahrpark und dem Inventar mit zusammen 208 836 ℳ (203 526 ℳ) verbleibende Reingewinn beträgt 220 935 ℳ einschließlich des Vortrags vom Jahre 1901 zu 117 326 ℳ. Der Aufsichtsrat wird nun der für den 29. April d. J. einberufenen Generalversammlung vorschlagen, den Vortrag des Vorjahres zur vollständigen Abschreibung des Inventarkontos des Zentralbureaus in München, der sämtlichen Eisenbahnstationen auf den deutschen Linien der Gesellschaft und der Reparaturwerkstätte in Thalkirchen, welcher ursprünglich 359 841 ℳ betrug und am Ende des Jahres 1902 mit 80 221 ℳ zu Buch stand, zu verwenden. Von den aus dem Vortrage von 1901 hiernach noch verbleibenden 37 105 ℳ und dem im Jahre 1902 entstandenen Gewinn mit 103 609 ℳ, zusammen 140 714 ℳ, soll eine Dividende von 1 % gleich 100 000 ℳ an die Aktionäre zur Ausschüttung gelangen und der Rest mit 40 714 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden. (Im Vorjahre war der Gewinn von 117 326 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen worden.)

— **Neue Abrechnungsgrundsätze über die gegenseitigen Leistungen der württembergischen Eisenbahnverwaltung und der württembergischen Post- und Telegraphenverwaltung.** Nach diesen Bestimmungen, die vom 1. d. M. an zur Anwendung kommen und die hier im wesentlichen angeführt werden, vergütet die Postverwaltung der Eisenbahnverwaltung für die Benutzung der der Eisenbahnverwaltung gehörigen Bahnpostwagen oder besonders eingerichteten Postabteile in Eisenbahnwagen 3,5 % Zins von den Anschaffungskosten der Bahnpostwagen und der auf die einzelnen Wagenabteile entfallenden Herstellungskosten; für die Beförderung, gewöhnliche Unterhaltung (einschließlich der Untersuchung im Betrieb), für die Schmierung und äußere Reinigung, ferner für Abgabe von Dampf zu Heizzwecken von Bahnpostwagen oder anderen zur ausschließlichen Benutzung durch die Post eingestellten Wagen in allen Zügen 5 ₰ für 1 Achskm, von besonders eingerichteten Postabteilen 5 ₰ für 1 Zugkm. Die Beförderung der Postsendungen jeder Art in Eisenbahngepäckwagen unter Begleitung von Postbediensteten sowie die Beförderung geschlossener Briefpakete, Frachtkörbe oder Paketsäcke durch Vermittlung der Bahnschaffner wird von der Eisenbahnverwaltung unentgeltlich besorgt. Wird ein Bahnpostwagen abgängig und deshalb ausgemustert, so ersetzt die Postverwaltung die Anschaffungskosten. Der Erlös aus den abgängigen Wagen wird dagegen der Postverwaltung bar ersetzt. Die Kosten von Verbesserungen an den Bahnpostwagen, welche deren Wert bleibend erhöhen, werden den Anschaffungskosten zugeschlagen, während die Kosten von Abänderungen, welche nur aus Zweckmäßigkeitsgründen erfolgen, von der Postverwaltung bar zu vergüten sind. Für die Beförderung leerer Postwagen (Reserve-, reparaturbedürftiger Wagen), für das durch den Betrieb bedingte Ein- und Ausrangieren von Postwagen oder Umstellen von im Zug verbleibenden Postwagen, ebenso für die Aufstellung der nicht im regelmäßigen Dienst befindlichen Postwagen auf den Bahnhöfen, im Freien oder in gedeckten Räumen wird von der Eisenbahnverwaltung nichts angerechnet. Die Heizung ohne Dampf, Beleuchtung mit Öl und die innere Reinigung der Bahnpostwagen sowie besonders eingerichteter Eisenbahnwagenabteile liegt der Postverwaltung ob. Die Beleuchtung der Bahnpostwagen durch Gas oder elektrisches Licht liegt der Eisenbahnverwaltung ob gegen entsprechende Vergütung der Postverwaltung, ebenso die Abgabe der für die Heizung erforderlichen Materialien. Der nach der Kilometerzahl berechneten Gesamtvergütung für die Beförderungen wird für die außerordentlichen Beförderungen (Weihnachten usw.) ein Zuschlag von 1 % zugefügt.

Weitere Bestimmungen sind getroffen über die Überlassung von Räumlichkeiten von der Post- und Telegraphenverwaltung. Für die Überlassung von Postdiensträumen zahlt die Postverwaltung einen jährlichen Mietzins von 3,5 % des Baukapitals nebst einem Zuschlag von 1,5 % zu diesem Kapital für die Abnutzung und Unterhaltung sowie für die von der Eisenbahnverwaltung zu bestreitenden Steuern und Brandschadenbeiträge. Als Baukapital gilt der Betrag der gesamten Herstellungskosten, einschließlich des Preises für den Grund und Boden. Hierauf folgen Bestimmungen über die Berechnung der Vergütungen bei ausschließlicher Benutzung von Gebäuden und Diensträumen zu Postzwecken sowie für Post- und Telegraphenzwecke, bei gleichzeitiger Benutzung einzelner Räume für Eisenbahn- und Postzwecke, für die Reinigung, Heizung und Beleuchtung der Diensträume, der Vorplätze usw. durch die beiden Verwaltungen. Die Vergütungen bei Stellung gemeinschaftlichen Dienstpersonals für Post- und Eisenbahnzwecke sind ebenfalls neu geregelt. Für den persönlichen und sachlichen Aufwand im Telegraphendienst vergütet die Eisenbahnverwaltung an die Post- und Telegraphenverwaltung für jedes abgehende, ankommende und umtelegraphierte Eisenbahndiensttelegramm bei der Behandlung durch Postpersonal 30 ₰, bei der Behandlung durch Eisenbahnpersonal (Entschädigung für

die Benutzung der Apparate und Leitungen) 10 ₰. Die Post- und Telegraphenverwaltung vergütet an die Eisenbahnverwaltung bei der Behandlung durch Eisenbahnpersonal für jedes abgesandte und umtelegraphierte Staats- und Privattelegramm sowie für die nicht eisenbahndienstlichen Diensttelegramme 20 ₰, für jedes angekommene Staats- und Privattelegramm 25 ₰.

— **Die Einnahmen der badischen Staatsbahnen** betrugen im Februar d. J. nach geschätzter Feststellung aus dem Personenverkehr 1 285 840 ℳ (gegen 1 160 566 ℳ nach endgültiger Feststellung in 1902), aus dem Güterverkehr 3 328 690 (3 051 130) Mark, aus sonstigen Quellen 521 600 (571 598) ℳ, zusammen 5 136 130 (4 783 234) ℳ. Vom Januar bis einschl. Februar d. J. wurden 10 425 340 ℳ (gegen 9 735 813 ℳ nach endgültiger Feststellung im gleichen Zeitraum des Jahres 1902) vereinnahmt.

— **Verein Deutscher Lokomotivführer.** Der „Weckruf", das Organ des sozialdemokratischen Verbandes der Eisenbahner Deutschlands, verbreitet die Nachricht, daß infolge von Mißstimmungen zwischen Vorstand und Mitgliedern die fortgeschrittensten Mitglieder des Vereins Deutscher Lokomotivführer diesem Verein den Rücken gekehrt und dem sozialdemokratischen Verbande beigetreten seien. Die Deutsche Eisenbahnzeitung, das Organ des Vereins Deutscher Lokomotivführer, erklärt diese Nachricht für eine ebenso infame wie bewußte Lüge.

— **Personalnachrichten.** Der Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Möllhausen ist aus Anlaß seines Ausscheidens aus dem Staatsdienst zum Wirklichen Geheimen Rat mit dem Prädikat Exzellenz ernannt und dem Eisenbahndirektor Leonhard Lesmeister in Elberfeld, Vorstand der Verkehrsinspektion daselbst, bei dem Übertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Regierungsrat verliehen worden.

Österreich.

— **Der elektrische Betrieb auf der Arlbergbahn.** Die im Eisenbahnministerium über die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Landeck-Bludenz der Arlbergbahn eingeleiteten Studien haben, wie das Eisenbahnblatt meldet, nunmehr zu der Aufstellung eines Programms geführt, welches demnächst den österreichischen Elektrizitätswerken mit der Einladung mitgeteilt werden wird, auf Grund dieses Programms Vorschläge auszuarbeiten und dem Eisenbahnministerium vorzulegen. Aus den Vorschlägen wird sodann die Staatseisenbahnverwaltung den vom technischen und finanziellen Gesichtspunkte geeignetsten erwerben und die Gesellschaft auffordern, auf dessen Grundlage Angebote zu überreichen. Die Pläne der zur Strombeschaffung für die Arlbergbahn herzustellenden Wasserkraftanlage sind gleichfalls in Ausarbeitung begriffen. Die Entscheidung über die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Arlbergbahn ist spätestens im Laufe des Herbstes zu gewärtigen und dürfte auch für die Frage des elektrischen Betriebes auf den neuen Alpenbahnen von maßgebendem Einfluß sein.

— **Gesetzentwurf betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Zillertalbahn.** In einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordnetenhauses hat die Regierung einen Gesetzentwurf betreffend die Gewährung der Staatsgarantie für ein von der Aktiengesellschaft der Zillertalbahn aufzunehmendes Prioritätsanlehen im Höchstbetrage von 900 000 Kr. zur verfassungsmäßigen Behandlung eingebracht. Die Gesellschaft benötigt dieses Anlehen zur Bedeckung der infolge von Überschreitungen des Kostenvoranschlages aufgenommenen schwebenden Bauschulden. Der Gewährung der 4 prozentigen Garantie für den Betrag des Anlehens dürfte praktische Bedeutung lediglich vom Standpunkte der Erzielung eines besseren Begebungskurses zukommen, da nach dem Ergebnisse der beiden ersten Betriebsabschnitte die tatsächliche Inanspruchnahme der Garantie voraussichtlich nicht erforderlich sein wird.

— **Gegen die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der Troppauer Gemeinderat hielt dieser Tage eine Sitzung ab, auf deren Tagesordnung der Protest gegen die von den Polen angestrebte Verstaatlichung der Nordbahn stand. Es wurde folgende Resolution angenommen: „Da die Verstaatlichung der Nordbahn nur im nationalen Interesse der Polen und Czechen wäre und derzeit weder im nationalen Interesse des Staates noch in dem des Landes und der Hauptstadt liegt, spricht der Troppauer Gemeinderat seine Überzeugung dahin aus, daß die Nordbahn derzeit nicht zu verstaatlichen sei."

— **Versammlung der Besitzer der Südbahnprioritäten.** Am 27. März d. J. wurde in Paris die vom Komitee der Association pour la défense des valeurs étrangères einberufene Versammlung der französischen Prioritätenbesitzer der Südbahn abgehalten. Die Versammlung war von mehr als 300 Personen besucht und hatte den Zweck, zu den Abmachungen Stellung zu nehmen, welche zwischen den Prioritätenbesitzern und der Verwaltung der Südbahn behufs Sanierung der finanziellen Lage der Gesellschaft getroffen werden sollen. Der Vizepräsident des Komitees, Lacombe, begründete die in Aussicht genommenen Zugeständnisse der Prioritätenbesitzer an die Gesellschaft. Diese Konzessionen seien für die ganze Zeit, in welcher die Tilgung eingeschränkt wird, mit 156 000 000 Fr. zu beziffern, wovon am Schlusse dieses Zeitabschnittes 10 600 000 Fr. als Reserve vorhanden sein werden. Diese 156 000 000 Fr. könnten den Prioritäten zugewendet werden. Warum lasse man sie in den Händen der Verwaltung der Südbahn? Das geschehe nicht für die Gesellschaft, sondern für die Prioritätenbesitzer, nicht für die Aktionäre, sondern für die Unternehmung, mit welcher die Sicherheit der Prioritäten zusammenhängt. Man wolle die Sicherheit der Prioritäten außer jeden Zweifel stellen. Diese Konzessionen verstärken auch den Kredit der Gesellschaft, was gewiß den Prioritätsgläubigern zum Vorteil gereiche. Man habe mit Recht bemerkt, daß nicht alle Serien der Obligationen in gleicher Weise an der Tilgung beteiligt seien. Es sei deshalb mit dem Kurator und der Gesellschaft vereinbart, daß für die verschiedenen Serien der Obligationen die Verminderung der Tilgung nach einem mathematischen Schlüssel so verteilt werden soll, daß das Opfer gleichmäßig allen zur Last fällt.

Sodann beschäftigte sich Lacombe mit der Frage der Einsetzung eines Kontrollorgans der Prioritätenbesitzer. Dieses sei wünschenswert, damit das Komitee über die Durchführung der Abmachungen und über die Lage der Gesellschaft stets auf dem Laufenden erhalten bleibe. Allein es möge kein bindender Auftrag zur Einsetzung eines derartigen Kontrollorgans erteilt werden, da die österreichische Gesetzgebung die Einrichtung einer solchen Kontrolle schwierig erscheinen lasse. Auf die Anfrage eines Prioritätenbesitzers, welchen Einfluß die neue Bahnlinie nach Triest auf die Einnahme der Südbahn haben werde, erwiderte Lacombe, daß das Komitee sich mit dieser Frage beschäftigt und beruhigende Mitteilungen erhalten habe, aber über die Ziffern keine Mitteilungen machen könne.

Es gelangten sodann vier Resolutionen zur einstimmigen Annahme, inhalts deren die Einschränkung der Tilgung in der Weise angestrebt werden soll, daß die für eine Periode von ungefähr 15 Jahren als notwendig erachteten Kapitalien zur Verfügung der Südbahngesellschaft bleiben. Auch soll ein Kontrollorgan eingesetzt werden, um die genaue Ausführung des zu treffenden Abkommens zu überwachen, vornehmlich in bezug auf die vorschriftsmäßige Verwendung der Fonds, um ferner sich über den Gang der Geschäfte auf dem laufenden zu erhalten, ohne in das Verwaltungsrecht der Aktionäre überzugreifen, und um im Bedürfnisfalle eine neue, der österreichischen Gesetzgebung angepaßte Gesamtvertretung der Inhaber der 3 prozentigen Obligationen zu berufen.

Anläßlich der Zeitungsberichte über die obige Versammlung der Obligationenbesitzer der Südbahn wurde im österreichischen Abgeordnetenhause eine Interpellation eingebracht, in welcher darauf hingewiesen wird, daß Herr Lacombe bei dieser Versammlung folgende Erklärung abgegeben haben soll: „Was die Konkurrenz der Tauernbahn betreffe, wodurch die Erträgnisse der Südbahn beeinträchtigt werden könnten, so habe ihm die Direktion der Südbahn gewisse Mitteilungen gemacht, die er geheim halten müsse, die jedoch vollkommen beruhigen. Eine Art Kartell der Konkurrenzbahn sei so ziemlich sicher."

Anknüpfend an diese angebliche Äußerung des Herrn Lacombe hoben die Interpellanten hervor, daß die Öffentlichkeit mit Rücksicht auf die hohen Tarife und die schlechten Betriebseinrichtungen der Südbahn das Zustandekommen der Tauernbahn freudig begrüßt habe. Nun aber enthülle Herr Lacombe die Tatsache, daß die Südbahn und die österreichischen Staatsbahnen (Tauernbahn) im Begriffe stehen, sich durch ein Kartell zu verbinden. Dieses Kartell wäre eine schwere Benachteiligung der Bevölkerung. Die Interpellanten stellten deshalb folgende Anfrage an den Eisenbahnminister: Ist er geneigt, Veranlassung zu nehmen, daß alle Vertragspunkte des von Herrn Lacombe in Paris angedeuteten Kartells zwischen Südbahn und Staatsbahnen (Tauernbahn) seitens der Regierung erhoben und dem Hause baldigst mitgeteilt werden? Ist er geneigt, dahin zu wirken, daß die schweren Mißstände bei der Südbahn mit gebotener Beschleunigung behoben werden, und daß das Zustandekommen eines jeden auf die Aufrechterhaltung dieser Mißstände berechneten und demnach das Volkswohl tief schädigenden Kartells zwischen Südbahn und Staatsbahnen verhindert werde?

Ungarn.

— **Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahntransport.** Anläßlich der bevorstehenden Konferenz für die Revision des vorgenannten Übereinkommens hat der ungarische Handelsminister an die Verkehrsanstalten, Handels- und Gewerbekammern und andere industrielle und landwirtschaftliche Körperschaften die Aufforderung gerichtet, auf Grund ihrer praktischen Erfahrungen allfällige Abänderungs- oder Ergänzungsanträge zu stellen. Der „Pester Lloyd" weist mit Recht darauf hin, daß es in vielen Fällen nicht möglich ist, selbst für theoretisch und praktisch ganz gerechtfertigte Abänderungsanträge die erforderliche Einmütigkeit aller dem Übereinkommen angehörenden Staaten zu erlangen. Die Erfahrung habe nämlich gelehrt, daß die verschiedenen Rechtsverhältnisse, abweichende Betriebsgrundsätze und Einrichtungen der Eisenbahnen und verschiedenartige wirtschaftliche Interessen der betreffenden Staaten den Vereinheitlichungsbestrebungen gar oft Einhalt gebieten. Den Interessenten müsse also schon von vornherein weise Selbstbeschränkung bei Stellung von Abänderungsanträgen empfohlen werden, da es wohl keine Regierung unternehmen wird, die hier in Frage stehenden mühsam festgelegten Grundlagen des internationalen Frachtrechtes durch zu weit gehende Forderungen zu gefährden, ohne die ohnehin schwierigen Verhandlungen durch Einbringung unwichtiger Abänderungsanträge zu erschweren.

— **Frankierungsmarken in Ungarn.** Wie der „Pester Lloyd" meldet, hat der Handelsminister die ungarischen Staatsbahnen beauftragt, Vorschläge für ein den ungarischen Verhältnissen angepaßtes vereinfachtes Abfertigungsverfahren für Stückgut und für die Anwendung von Frankierungsmarken bei rasch verderblichen Gütern zu machen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Fleischausfuhr Dänemarks nach Deutschland.** Am 1. d. M. trat das neue deutsche Reichsfleischbeschaugesetz vom 3. Juni 1900 in Kraft. Im § 13 dieses Gesetzes ist bestimmt, daß das in das Zollinland eingeführte Fleisch bei der Einfuhr einer amtlichen Untersuchung unter Mitwirkung der Zollbehörden unterliegt. Diese amtliche Untersuchungspflicht bestand bisher für das vom Ausland eingeführte Fleisch nicht. Das neue Gesetz wird die Fleischeinfuhr ganz erheblich erschweren, wenn nicht unmöglich machen. Besonders wird der bedeutende Hamburger Fleischmarkt in Mitleidenschaft gezogen, welcher sich bisher hauptsächlich aus Dänemark versorgte. Die dänische Staatsbahn hat eine größere Anzahl von Wagen für die Fleischbeförderung eingerichtet. Unter der Decke der Wagen sind Querstangen angebracht, an denen sich eiserne Haken befinden. Auf diese wird das in Tiervierteln zerteilte Fleisch gehängt. Diese Beförderungsweise ist zweckmäßig. Infolge günstiger Zugverbindungen auf den dänischen und deutschen Bahnen war es möglich, das Fleisch nach kaum 24 stündigem Transport an den Hamburger Markt zu bringen, so daß es besonderer Kühlvorrichtungen nicht bedurfte. Auch nach Berlin sind seit mehreren Jahren regelmäßig Fleichtransportwagen aus Dänemark gelaufen. Die letzteren Wagen bedurften allerdings wegen der längeren Transportdauer besonderer Kühlvorrichtungen.

Welch ernste Besorgnisse in den beteiligten Kreisen Dänemarks über die demnächstige Gestaltung der Fleischausfuhr nach Deutschland bestehen, geht aus dem folgenden bemerkenswerten Artikel des Kopenhagener Blattes „Dannebrog" hervor:

„Die Ausfuhr von geschlachtetem Vieh aus Dänemark nach Deutschland betrug 1902 13½ Millionen Pfund großes Fleisch. Diese Fleischeinfuhr wird vom 1. April ab einen ernsten Abbruch erleiden, wenn sie nicht so eingerichtet werden kann, daß lebendes Vieh an die jütische Grenze transportiert, auf der dänischen Seite der Grenze geschlachtet und unmittelbar nach der Schlachtung auf die deutsche Seite übergeführt und von deutschen Tierärzten kontrolliert werden kann. Die große Hamburger Firma Schaub & Cie hat deshalb auch, wie früher mitgeteilt, die Errichtung eines solchen zusammenhängenden Schlacht- und Kontrollhauses an der nordschleswigschen Grenze bei Wittstedt-Hvidding geplant. In der Schlachterei sollen 1000 Stück Vieh täglich geschlachtet werden können. Es sind Verhandlungen sowohl mit dänischen wie mit deutschen Behörden über diese Schlachtereianlage geführt worden. Was eine solche Anlage notwendig macht, ist das Verlangen des deutschen Zollgesetzes, daß all das geschlachtete Vieh, das in frischem Zustande eingeführt wird, in ganzen oder halben Körpern und mit allen inneren Organen am Körper hängend eingeführt werden soll. Diese Versendungsweise ist nahezu unmöglich, da kein Eisenbahnwagen danach eingerichtet ist, daß die langen Ochsenkörper in demselben aufgehangen werden können, und weil eine Versendung der inneren Organe: Herz, Lunge, Leber, Nieren sowie ‚Mürbebraten', Mittelfleisch usw. in natürlicher organischer Vereinigung mit dem Körper außerordentlich schwierig ist. Bisher konnte frisches Rindfleisch in Vierteln ohne Mitfolge der inneren Organe nach Deutschland eingeführt werden.

Sollte das neueste deutsche Zollgesetz die Einfuhr von frischem Fleisch aus Dänemark ebenso vollkommen vernichten, wie es bereits geglückt ist, die Einfuhr von lebendem Vieh zu vernichten, so wird das natürlich eine reichere Ausbeutung von dänischem Fleisch auf unseren anderen Fleischmärkten mit sich führen, zu allererst auf den heimischen und auf den englischen und norwegischen Märkten.

Abgesehen davon, daß der deutsche Markt zur Zeit ausgezeichnet ist und es wahrscheinlich in längerer Zeit bleiben wird, ist es immer kostspielig, den Markt zu wechseln, selbst wenn es, wie in diesem Falle, nur mit der Hälfte der Rindfleischausfuhr geschieht. . . . .

Die Ausfuhr von allem gesalzenen Fleisch nach Deutschland soll künftig in Stücken zu mindestens 8 Pfund geschehen. Diese Bestimmung, die ebenso wie die kürzlich besprochenen Regeln über die Versendung von frischem Fleisch mit sanitären Untersuchungsrücksichten begründet wird, wird namentlich für unsere Ausfuhr Bedeutung dafür erlangen, was unter dem Namen ‚Schlachtereiabfall' geht.

Dieser Ausfuhrzweig beläuft sich auf mehrere Millionen jährlich, und Deutschland ist für diese Erzeugnisse von unseren vielen Schweineschlachtereien unser bestes Absatzgebiet gewesen. Nach Schlachtereidirektor Jungersens Meinung wird diese Ausfuhr nach Deutschland wahrscheinlich nach dem Inkrafttreten der neuen Regel aufhören, wenn die Schweineköpfe und die Därme alleinige Ausnahme bilden; ein Kopf wiegt nämlich durchschnittlich 8 bis 9 Pfund, und man erwartet die Därme in stark gesalzenem Zustande versenden zu können. Aber es ist kaum Möglichkeit vorhanden, die übrigen inneren Organe nach dem 1. April nach Deutschland versenden zu können. . . . .

Allein an Lebern haben die Schweineschlachtereien jährlich etwa ¾ Millionen Stück nach Deutschland versandt, wo Leberpasteten und Leberwurst Nationalgerichte sind. . . . .

Viele Tage werden diese merkwürdigen Zustände jedoch kaum anhalten, weder hier noch in Deutschland. Hier wird man schnell neue Absatzgebiete für diese guten Sachen finden, wenn sich Deutschland nicht aufs neue erschließt. Und die Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß die Regierung, ehe das neue Gesetz besonders alt wird, die Sicherheitsventile wenigstens für Schlachtereiabfälle öffnen lassen wird."

— **Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** Vor zwei Jahren, kurz vor den Neuwahlen, hat die französische Kammer einmal einen Beschluß gefaßt, welcher den Rückkauf der Westbahn und der Südbahn durch den Staat fordert. Die Regierung verhielt sich dabei möglichst passiv, der Senat faßte keinen Beschluß. Seitdem schleppt sich die Angelegenheit als Wurm, der nicht leben und nicht sterben kann, im Parlament weiter. Dieser Tage war die Finanzkommission der Kammer versammelt, um über den Bericht des Abg. Klotz betreffs der Vorschläge zum Rückkauf jener beiden Bahnnetze zu befinden. Der Bericht, der den Rückkauf befürwortet, ohne sich über die Art des Betriebes auszusprechen, ist gedruckt und in Probeexemplaren an die Kommissionsmitglieder verteilt worden; man hatte aber die Verteilung an alle Abgeordneten aufgeschoben, bis der Minister der öffentlichen Arbeiten befragt worden sei. Minister Maruéjouls hat nun in Beantwortung eines Schreibens der Kommission wissen lassen, daß die *Regierung bisher noch nicht über die Rückkaufsfrage habe schlüssig werden können*, und daß er deshalb nicht zur Teilnahme an den Beratungen kommen könne. Er fügte aber bei, daß, was seine Person anlange, er keine Unzuträglichkeit darin sehe, daß der Bericht des Abg. Klotz in der Kammer verteilt werde. Auch diese neuen Schritte entsprechen dem ganzen System der Hinschleppung, das seit Jahren in der Verstaatlichungsfrage geübt wird. Nachdem sie einmal neuerdings aufgeworfen, kann sie aus politischen und Popularitätsgründen nicht wieder völlig von der Tagesordnung abgesetzt werden. Aber die vorherrschende Strömung ist tatsächlich eher widerwilliger geworden, und allem Anschein nach wird in absehbarer Zeit die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich nicht ernstlich durchgeführt.

— **Zum Eisenbahnunfall bei Arleux.** Wegen dieses schweren Unfalls waren der schuldige Weichensteller zu 4 Monaten und der Bahnhofsvorstand zu 6 Monaten Gefängnis *verurteilt* worden. Die Berufungsinstanz bestätigte diese Strafen, sprach aber dem Bahnhofsvorstand die Wohltat des Gesetzes Berenger mit bedingtem Erlaß der Abbüßung der Strafe zu.

— **Französische Zufahrtlinien zum Simplon.** Gegenüber der Erregung, welche in Genf über das Verhalten des schweizerischen Bundesrats in der Streitfrage Frasne-Vallorbe oder Faucillebahn herrscht, veröffentlicht der Bundesrat sein an den Staatsrat des Kantons Genf gerichtetes Schreiben, wonach die schweizerische Zentralregierung bei der Weigerung verharrt, der französischen Regierung die von Genf in Aussicht gestellte Beteiligung von 20 000 000 Fr. an dem Bahnprojekt Lons-le-Saulnier-Genf (Faucillebahn) anzuzeigen. Der Bundesrat beruft sich darauf, daß von der Schweiz mit Bewilligung des Parlaments schon die Konzession für die Frasne-Vallorbelinie erteilt sei, daß schon seit länger als einem Jahre Schritte getan seien, um die französische Regierung ihrerseits zur Genehmigung der Ausführung der Abkürzung Frasne-Vallorbe zu veranlassen. Nun könne der Bundesrat nicht dazu die Hand bieten, im gleichen Augenblick der französischen Regierung die von Genf gewordene Mitteilung zu machen, welche den Erfolg der eigenen Bemühungen zu gunsten des Projektes Frasne-Vallorbe beeinträchtigen, möglicherweise sogar in Frage stellen würde. Ein amtlicher Schritt des Bundesrats würde nicht erklärlich sein, durch den der Entscheid der französischen Behörden zu gunsten eines Projekts beeinflußt werden solle, dessen technisches und finanzielles Studium noch erst vorzunehmen sei, und für welches noch keine Konzession, weder in Frankreich noch in der Schweiz, verlangt wurde, dagegen ein Projekt zu beseitigen, dessen technische und finanzielle Ausweise der Bundesrat habe prüfen können, für welches von der Bundesversammlung eine Konzession erteilt und dessen Nutzen für das Simplonunternehmen anerkannt sei. Durch die „doppelte Intervention würde eine zweideutige, verwirrte und widerspruchsvolle Lage geschaffen". Diese Haltung, so führt das Schreiben aus, widerspreche auch nicht früheren Erklärungen des Bundesrats bei der Konzessionserteilung an die Frasne-Vallorbelinie, wonach die verschiedenen Zufahrtlinien zum Simplon mit der gleichen Unparteilichkeit und Unterstützung behandelt werden sollten. Gleichzeitig sei erklärt worden, daß der Bundesrat dies erst dann tun könne, wenn diese Projekte von genügenden technischen Studien und finanziellen Ausweisen begleitet an ihn gelangten, überdies mit dem Vorbehalte, daß sie auch die nötige Gewähr für die Wahrung der schweizerischen Interesse böten.

In Genf und auch von anderen schweizerischen Stimmen wird dagegen behauptet, daß der Bundesrat nicht dermaßen einseitig die maßgebenden französischen Stellen für die Linie Frasne-Vallorbe zu gewinnen suchen dürfe. Wir wiederholen, daß das letztere nur einige 20 000 000 Fr. beansprucht, das viel größere Projekt der Faucillebahn dagegen nach den bisherigen Schätzungen 100—130 000 000 Fr.

Was nun die Wichtigkeit des Faucilleprojekts für Genf anlangt, so entnehmen wir im Anschluß an die in Nr 15 S. 222 und Nr 21 S. 323 d. Ztg. gebrachten Mitteilungen über den großen Eifer, mit dem man in Genf auf die Erstellung der Faucillebahn hinwirkt, der Frankf. Zeitung noch folgende Einzelheiten, die die große Bedeutung dieses Durchstichs für Genf darlegen sollen. Die Zahl der in Genf abgestiegenen Fremden hat sich im letzten Halbjahre gegen das entsprechende Vorhalbjahr um 32 000 verringert und die Zahl der unerledigt gebliebenen Arbeitsgesuche um mehr als das Doppelte erhöht. Da Genf keinerlei durch wirtschaftliche Krisen beeinflußte Großindustrie besitzt, ist der Zusammenhang zwischen Fremdenverkehr und dem Wirtschaftsleben daraus ersichtlich. Genf ist nur an einer direkten Linie aus dem Norden über Lausanne nach der Riviera beteiligt. Die Gotthardbahn lenkt einen großen Teil der deutschen und russischen, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die aus England und Belgien kommenden Rivierareisenden von ihr ab. Die über Paris nach Italien reisenden Fremden, die den Umweg Paris-Dijon-Genf-Lausanne nicht scheuten, mit denen Genf bis jetzt rechnen konnte, werden aber nach Vollendung des Simplontunnels durch die bereits genehmigte Linie Frasne-Vallorbe eine so bequeme Verbindung nach Norditalien und an die Riviera erhalten, daß sie selten den Weg über Genf wählen werden. Deshalb will man sich durch den Faucilledurchstich eine direkte Linie Calais-Paris-Genf-Mailand sichern. An dem auf der französischen Seite auszuführenden Faucilledurchstich sind nur der Kanton Genf und Frankreich beteiligt. Wie in Nr 7 S. 96 d. Ztg. mitgeteilt ist, hatte eine Abordnung der Genfer Faucillegesellschaft unter Führung des Präsidenten Didier vor Wochen persönliche Verhandlungen mit dem französischen Handelsminister und dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Sache gepflogen und wurde auch vom Präsidenten Loubet empfangen, was den waadtländischen Blättern Veranlassung gab, die Genfer Behörden der Verletzung der eidgenössischen Verfassung zu beschuldigen, da sie über den zu Verhandlungen mit dem Ausland allein berechtigten Bundesrat hinweg direkte Verhandlungen mit den französischen Behörden geführt hätten. Präsident Didier betonte dagegen, daß er die Abordnung nur in seiner Eigenschaft als Präsident der Faucillegesellschaft begleitet habe. Die Lausanner Blätter sprechen nichtsdestoweniger auch heute noch von dem „Genfer Regierungspräsidenten", der „costumé en président de la Faucille" nach Paris fahre.

Übrigens hält man, wie das „Journ. des transp." mitteilt, auch in Italien die Faucillebahn für die beste Zufahrtlinie zum Simplon. Italien könne, so heißt es dort, nur durch die Ausführung eines Planes gewinnen, welcher die große festländische Durchgangslinie verkürze und zwar in einem Augenblick, wo die Annäherung an Frankreich die Vergrößerung der Handelsbeziehungen noch wünschenswerter erscheinen lasse. Durch das ausschließliche Vorhandensein des Gotthardweges sei Italien dem Belieben der deutschen Transportindustrie anheimgegeben; der Gotthard schaffe dadurch für seinen Handel eine Art Vasallentum, welches natürlich nur theoretisch sei, aber durch gegebene Möglichkeiten in materielle Unterwerfung verwandelt werden könnte. Aus allen diesen Gründen halte man die Ausführung des Faucilleprojekts in Italien für sehr wünschenswert.

— **Probefahrten auf den schweizerischen Bundesbahnen.** Nach schweizerischen Blättern wurden in letzter Zeit mit einer vierzylindrigen Verbundmaschine der Jura-Simplonbahn Versuche gemacht, wobei die Strecke Olten-Bern (57 km) mit einem Zuggewicht von 240 t in 61 Minuten durchfahren wurde bei einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km. Für die Strecke Basel-Luzern wurden 97 Minuten gebraucht.

— **Jura-Simplonbahn.** Der Verwaltungsrat beschloß die Einsetzung einer neungliedrigen Liquidationskommission und die Einberufung der Generalversammlung auf den 18. d. M.; ferner einer Vergütung von 300 000 Fr. für diejenigen Beamten, welche keine Gewinnanteile beziehen, und 100 000 ℳ Entschädigungen an solche Beamte, welche infolge ihres Alters nicht in den Dienst der Bundesbahnen übertreten. Da die Schwierigkeiten mit Italien u. a. noch nicht geregelt sind, kommt der freihändige Rückkauf bis zum Termin des konzessionsmäßigen Übergangs, 1. Mai, aller Voraussicht nach nicht zustande. Das eidgenössische Parlament war neben einer anderen Angelegenheit besonders zur Genehmigung des Simplonabkommens im März zusammenberufen; es ist am 28. März ohne dessen Erledigung auseinandergegangen.

— **Motorwagen auf der englischen Nordostbahn.** Gegenwärtig sind auf der 5 km langen Strecke zwischen Osthartlepool und Westhartlepool Motorwagen in Betrieb gesetzt worden. Die Bahngesellschaft beabsichtigt, dadurch häufigere Fahrgelegenheiten zu schaffen und dadurch dem starken Wettbewerb, welchen ihr die Straßenbahnen machen, zu begegnen. Zur Verwendung kommen, wie die Nordd. Allg. Ztg. mitteilt, zunächst zwei 16 m lange Wagen, welche mit Napierschen Petroleummotoren von je 85 PS ausgerüstet sind. Die Wagen fassen 52 Reisende und entwickeln eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde.

— **Die Bestimmungen über den direkten Personenverkehr zwischen den Stationen der russischen Eisenbahnen und der chinesischen Ostbahn.** Die Beschlüsse der im Herbst stattgehabten Konferenz der Vertreter der Eisenbahnen über die Schaffung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen den Stationen der russischen Eisenbahnen und der chinesischen Ostbahn sind dieser Tage vom Ministerium der Verkehrsanstalten, wie die St. Petersburger Zeitung mitteilt, bestätigt worden. Demnach werden die zur Zeit im russisch-englischen Verkehre geltenden Bestimmungen als Grundlage für die Transportbedingungen maßgebend sein, und zwar mit denjenigen Änderungen, welche durch die Sonderverhältnisse des neu zu schaffenden direkten Verkehrs hervorgerufen werden. Nachstehende Stationen sind in den Tarif des direkten Personenverkehrs aufgenommen: auf den russischen Bahnen die Stationen, welche auf dem Wege des direkten sibirischen Zuges liegen, und zwar: Moskau, Pensa, Ssamara, Jekaterinburg, Tscheljäbinsk, Omsk, Tomsk, Irkutsk, Tschita, Ob, Ssretensk, Wladiwostok, Nikolsk und Chabarowsk, und folgende Stationen, welche von dem erwähnten sibirischen Zuge nicht berührt werden: St. Petersburg, Kiew, Charkow, Odessa, Ssaratow, Warschau, Rostow am Don und Lodz; 2. auf der chinesischen Ostbahn: Mandschuria, Chailar, Zizikar, Charbin, Telin, Mukden, Inkao, Port Arthur und Dalny; außerdem 3. die Stationen St. Petersburg, Moskau und Warschau für den Verkehr mit Schanghai und Nagasaki.

Auf sämtlichen auf dem direkten Wege des sibirischen Zuges liegenden Stationen werden Couponhefte I. und II. Klasse mit Gültigkeit für Schnellzüge ausgegeben werden, wobei in den genannten Heften die Fahrpreise mit der für die Benutzung der Schnellzüge erhobenen Zuschlagszahlung angegeben werden, für die nicht an dem direkten Wege gelegenen Stationen aber nach dem allgemein gültigen Tarif ohne Zuschlag, wobei es

den Reisenden gestattet ist, während der Fahrt, wenn freie Plätze vorhanden sind, im Zuge die Zuschlagszahlung zu leisten. In der Zuschlagszahlung wird auch der für die betreffende Strecke der chinesischen Ostbahn erhobene Betrag mit inbegriffen sein. Für die russischen Bahnstrecken sind die Fahrpreise nach den zur Zeit für den direkten Personenverkehr auf denselben gültigen Tarifsätzen berechnet (mit Ausnahme der Ussuribahn, für welche besondere Tarifsätze gelten), während auf der Strecke der chinesischen Ostbahn Tarife zur Anwendung kommen, die noch festzusetzen sind. Die Gültigkeitsdauer der Couponhefte ist nach den Bestimmungen festgesetzt, welche im inneren direkten Verkehr der russischen Eisenbahnen angenommen sind, jedoch wird diese Dauer für die russische Bahnstrecke und sodann für die chinesische Ostbahn gesondert berechnet. In den Couponheften wird aber die allgemeine Gültigkeitsdauer, die sich aus der Summe der für beide Strecken berechneten Fahrzeit ergibt, angegeben. Jedem Reisenden steht nach Lösung des Couponheftes das Recht zu, 60 Pfund Gepäck kostenfrei mit sich zu führen, für das Mehrgewicht aber wird eine Zahlung erhoben, welche für die russische Bahnstrecke nach den allgemein gültigen Tarifsätzen, für die chinesische Ostbahn aber auf Grund eines besonderen Lokaltarifs berechnet wird, dessen Regeln in baldiger Zeit zur Veröffentlichung gelangen werden.

Fremde Weltteile.

— **Bagdadbahngesellschaft.** Nach einem Telegramm der Frankf. Ztg. aus Konstantinopel genehmigte der Verwaltungsrat der Anatolischen Bahnen die Übertragung der Konzession für den Bau der Bagdadbahn von den Anatolischen Bahnen an eine neue Gesellschaft.

— **Kamerun-Eisenbahn.** Wie die D. Kolonial-Ztg. mitteilt, hat die im September vorigen Jahres von dem Kamerun-Eisenbahnsyndikat nach Kamerun entsandte Forschungsexpedition ihre Arbeiten unter der Führung des Kaiserlichen Stationsleiters Romberg und der Königlichen Regierungsbaumeister Neumann und Reichow nach Überwindung großer Hindernisse glücklich und erfolgreich beendet. Die Expedition hat die ganze Bulistraße bis nach Tinto-Bafut sowie das Bakossi- und Manengubagebiet bis zum Beginn des Graslandes im Nordwesten der Kolonie untersucht und die Trassierung einer Strecke von rund 350 bis 400 km der zu erbauenden Eisenbahn vollendet. Auf ihrem Marsche sind weite Strecken bisher ganz unerforschten Gebiets durchquert worden. Sie fand im Innern des Schutzgebiets überall sehr fruchtbares Land und eine zahlreiche, gut beanlagte und wohlhabende Bevölkerung. Die Arbeiten der Expedition haben ergeben, daß in dem unerforschten Gebiet alle Grundlagen für die Ertragfähigkeit der zu erbauenden Eisenbahn in reichem Maße vorhanden sind. Auch in technischer Hinsicht liegen die Verhältnisse günstig. Die Expedition befindet sich zur Zeit zum Studium der großen Kongobahn im Kongostaat und wird alsbald die Heimreise antreten.

— **Ostafrikanische Mittellandbahn.** Der „Südd. Reichskorrespondenz" wird von Berlin geschrieben: Der Reichstag wird auseinander gehen, ohne die Vorlage über die ostafrikanische Eisenbahn Dar-es-Salam-Mrogoro erledigt zu haben. An diese bedauerliche Tatsache knüpfen die „Alldeutschen Blätter" in einem mit den Anfangsbuchstaben des Abgeordneten Dr Hasse unterzeichneten Artikel die Behauptung, „alle mit dem inneren Getriebe der parlamentarischen Vorgänge Vertrauten wüßten, daß lediglich der Herr Reichskanzler persönlich die Verantwortung dafür trage, daß die Sache noch immer nicht zur Entscheidung gebracht, sondern noch des weiteren verschleppend behandelt werden solle". Zweifellos sind die wirklich „mit dem inneren Getriebe der parlamentarischen Vorgänge Vertrauten" über diese Beschuldigung einigermaßen erstaunt gewesen; denn ihnen ist bekannt, daß in dem jetzt zu Ende gehenden Reichstage eine Mehrheit für die Bahnvorlage schlechterdings nicht zustande zu bringen war, auch nicht im Sinne des Geredes der „Alldeutschen Blätter" durch ein Handelsgeschäft mit der „ausschlaggebenden Partei". Das Zentrum war und ist gegenwärtig für die Bahn Dar-es-Salam-Mrogoro unter keinen Umständen zu haben; es betrachtet die Fortsetzung der Usambarabahn als das äußerste, was es zur Zeit an kolonialen Bahnbauten bewilligen könne, und selbst gegen diese Bewilligung hat sich ja ein Teil der Partei unter Führung des Abg. Dasbach in schärfster Weise ausgesprochen. Gewiß, die Regierung hätte auf der Erledigung der Dar-es-Salam-Mrogoro-Vorlage bestehen können; aber die Vorlage wäre dann unfehlbar abgelehnt worden, und daß dies ihren Zukunftsaussichten förderlich sei, wird wohl niemand annehmen können. Ein Verschulden des Reichskanzlers oder der Regierung an der Verzögerung des Bahnbaues liegt also nicht vor. Alles, was die Regierung tun kann, ist, die Vorlage im neuen Reichstage, der ihr hoffentlich in besserer Stimmung entgegenkommt, abermals einzubringen. Und daß die Regierung den Bahnbau im nächsten Winter mit allem Nachdruck vertreten wird, ist noch bei der zweiten Lesung des Kolonialamts ausdrücklich vom Bundesratstische aus bestätigt worden.

Allgemeines.

— **Vergleich zwischen englischen und amerikanischen Lokomotiven.** Einem Vergleich über die Meilenzahl und die Lebensdauer englischer und amerikanischer Lokomotiven in „Railr. Gaz." entnehmen wir, daß bei den englischen Bahnen die Meilenzahl eines Lokomotiv-Dampfkessels sich auf 350 000 engl. Meilen (= 563 500 km) belief, daß die Lebensdauer der Dampfkessel bei Personenzügen 9 Jahre, bei Güterzügen 14 Jahre, bei Rangiermaschinen 17 Jahre, auf Zweiglinien 16 Jahre betrug. Die durchschnittliche Lebensdauer einer Lokomotive auf den englischen Hauptbahnen sei folgende: bei Personenexpreßzügen 25 Jahre, bei Güterzügen 26 Jahre, bei Lokalzügen 25 Jahre, bei Rangiermaschinen 27 Jahre. Die Meilenzahl der Expreßmaschinen schwankt zwischen 700 000 und 1 000 000 engl. Meilen, der Güterzugmaschinen zwischen 500 000 und 850 000 engl. Meilen, der Lokalzug- und Rangiermaschinen zwischen 500 000 und 800 000 engl. Meilen. Während die englischen Bahnen es bekanntlich für wirtschaftlicher halten, die Lokomotiven behufs ihrer Ausbesserung alle zwei Jahre in die Werkstätten zu schicken, ist das amerikanische Verfahren ein ganz anderes. Die Amerikaner bauen ihre Lokomotiven nicht im Hinblick auf eine so lange Lebensdauer, sondern trachten nach einem Durchschnittsalter von 15 Jahren, während welcher Zeit sie dieselben aufs äußerste ausnutzen, um sie dann zum alten Eisen zu werfen, wenn sie dieselben nicht an Bahnen niederen Ranges verkaufen können. Während es in England über 30 Jahre alte Lokomotiven gab, die noch gute Arbeit verrichteten, ist das durchschnittliche Lebensalter der Lokomotiven auf sechs amerikanischen Hauptbahnen folgendes: Expreßmaschinen 18 Jahre, Güterzuglokomotiven 16 Jahre, Lokalzugmaschinen 19 Jahre, Rangiermaschinen 22 Jahre. Alle Arten der amerikanischen Lokomotiven wiesen eine höhere Meilenzahl als die englischen auf, sie legten zwischen einer bis zwei Millionen engl. Meilen zurück. Die durchschnittliche Lebensdauer des Dampfkessels war eine ähnliche wie bei den englischen Bahnen. Während die englischen Lokomotiven zwischen zwei Ausbesserungen durchschnittlich 50 000 engl. Meilen zurücklegten, machten die amerikanischen Lokomotiven 70 000 bis 120 000 engl. Meilen.

— **Eisenbahnsignale nach System Miller.** Wie „Engineering" berichtet, hat am 5. Februar d. J. die britische Miller-Signalgesellschaft auf der Großen Zentral-Eisenbahngesellschaft ihr System der selbsttätigen Blocksignalisierung vorgeführt. Das Wesen der Sache besteht darin, daß die Signale auf oder besser innerhalb der Lokomotive sichtbar werden. Der Lokomotivführer sieht das Signal „Freie Fahrt" oder „Halt", ohne daß er aus seiner Maschine herauszusehen braucht, was namentlich bei Nebel, wie er in England den Betrieb häufig so sehr erschwert, außerordentlich wichtig ist. Indessen ist es nicht leicht, das System so einzurichten, daß es für alle Fälle allein zur Signalgebung ausreicht. Die französische Nordbahn hat ein ähnliches System viele Jahre lang in Betrieb gehabt, es aber als ungenügend wieder verlassen. Ob sich das neue System besser bewähren wird, bleibt abzuwarten. Vorläufig sind in Amerika 45 km Gleis der Newyork Central und Hudson River-Eisenbahn und 55 km der Chicago und Ost-Illinois-Eisenbahn nach diesem System ausgerüstet. Es ist in seiner Wirkung vollständig selbsttätig. Die Linie ist in eine Anzahl Blocks geteilt, deren jeder gegen seine Nachbarblocks isoliert ist. Die Schienen jedes Blockes sind mit den entgegengesetzten Polen einer Batterie verbunden. Maschine und Tender sind gegen einander isoliert und durch ein polarisiertes Relais verbunden, das den Strom einer kleinen Dynamomaschine durch die eine oder die andere von zwei Lampen leitet. Von diesen Lampen bedeutet die eine, welche rot abgeblendet ist, „Halt", die andere „Freie Fahrt". Wenn die Maschine von einem Block in den nächsten übergeht, geht ein Strom durch die Lokomotivräder, das Relais, die Tenderräder und zurück zur Gleisbatterie. Dieser Strom bringt durch Vermittlung des Relais die eine oder die andere der Signallampen zum Leuchten. Die elektrischen Verbindungen der Gleisbatterien sind derart, daß, wenn der Lokomotivführer beim Eintritt in einen neuen Block „Freie Fahrt" hat, er weiß, daß die Bahn auf zwei Blockstrecken vor ihm frei ist. Wenn ihm dagegen „Halt" angezeigt wird, so verschärft nach den Vorschriften in den Vereinigten Staaten der Lokomotivführer seine Aufmerksamkeit bei Verringerung der Fahrgeschwindigkeit, und

wenn dasselbe Signal sich beim Eintritt in die nächste Blockstrecke wiederholt, so vermindert er die Fahrgeschwindigkeit noch weiter und fährt ganz langsam vorwärts, bis er das Hindernis erblickt. Bekommt er dagegen beim Eintritt in die darauf folgende Blockstrecke „Freie Fahrt", so weiß er wieder, daß die nächsten zwei Blockstrecken frei sind, und kann mit voller Geschwindigkeit weiter fahren.

Auf offener Strecke erscheint dieses System einwandfrei; jedoch werden unsere Eisenbahner den Gedanken des willkürlichen Haltens an Abzweigungsstellen wahrscheinlich von der Hand weisen. Man müßte an solchen Stellen Leute aufstellen, die im Gefahrfall gleichzeitig ein Mast- und das Nebelsignal bedienen müßten. Oder aber es müßte zur Vorschrift gemacht werden, daß ein Gefahrsignal (rote Lampe) zwei Blockstrecken vor einer Weiche stets als unbedingtes Haltsignal betrachtet wird. Der Lokomotivführer müßte dann seinen Zug so aufstellen, daß Maschine und Tender auf verschiedenen Seiten der Isolationsstelle stehen, und warten, bis „Freie Fahrt" signalisiert wird. Allerdings ist auch dann immer noch nicht angegeben, welche der beiden Zweigstrecken frei ist.

Es ist noch zu bemerken, daß Vorsorge getroffen ist, daß, wenn irgend einer der Ströme versagt, sofort das Haltsignal gegeben wird. Es ist also unmöglich „Freie Fahrt" zu erhalten, wenn nicht alle Ströme geschlossen und die Batterien in Ordnung sind.

Ein abschließendes Urteil über das System kann wohl noch nicht abgegeben werden, da erst genügend Erfahrungen für verschiedenartige Betriebsbedingungen gesammelt werden müssen.

— **Über die Beteiligung der Wagenführer der elektrischen Straßenbahnen an den durch Verringerung des Stromverbrauchs zu erzielenden Ersparnissen** entnehmen wir einer Zuschrift des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins, daß auf diesem Gebiete von verschiedenen Verwaltungen Versuche mit gutem Erfolg angestellt worden sind. So hat die Magdeburger Straßenbahn in 38 von ihren 130 Motorwagen Wattstundenzähler der Union-Elektrizitätsgesellschaft in Berlin einbauen lassen, um auf diese Weise den Stromverbrauch der einzelnen Führer, die in der Führung sämtlicher Wagen abwechseln, feststellen zu können, und zugleich den 35 besten Führern einen Anteil von 10 % an den durch Stromersparnis zu erzielenden Erträgen zugesagt. Der Erfolg dieser am 1. April 1902 in Wirksamkeit getretenen Anordnung ist ein sehr günstiger gewesen, indem sich der durchschnittliche Stromverbrauch, der sich im Jahre 1901 auf 61,24 Wattstunden für 1 tkm gestellt hatte, im zweiten Vierteljahr auf 51,62 und im dritten Vierteljahr 1902 auf 47,14 Wattstunden ermäßigt hat. Dementsprechend haben den 35 besten Führern je nach ihren verschiedenen Durchschnittsleistungen Ersparnisanteile von 5—78 M. ausgezahlt werden können, und der Gesellschaft verblieben nach Abzug dieser Beträge und aller notwendigen Abschreibungen noch vierteljährliche Reinerträge von 7128 und 8955 M.

In ganz ähnlicher Weise ist auch die Verwaltung der Straßenbahnen zu Reims in Frankreich vorgegangen, jedoch mit dem Unterschiede, daß sie an den zu zahlenden Ersparnisprämien auch die Schaffner beteiligt hat, um diese von unnötigem Anhalten und dem durch das öftere Anfahren vermehrten Stromverbrauch zurückzuhalten. Die Gesellschaft hat sechs ihrer 7 t schweren Wagen mit einem Thomson-Houston-Zähler ausgerüstet, sie läßt die Wagenführer im Gebrauch dieser Wagen abwechseln und macht über ihre Erfahrungen folgende Angaben: „Es gelangen jährlich zur Verteilung für einen Stromverbrauch von 465 Wattstunden für das Wagenkilometer 300 Fr., von 455: 600 Fr., von 445: 1000 Fr., von 435: 1600 Fr. und von 425 Wattstunden 2500 Fr. Was die Ergebnisse anbelangt, so stellten wir zunächst einen großen Unterschied im Stromverbrauch fest, den zwei Wagenführer erzielten: mit demselben Wagen und auf der gleichen Strecke ergaben sich Unterschiede bis 200 Wattstunden für das Wagenkilometer. Wir hatten Wagenführer, welche nicht einmal einen Stromverbrauch von 425 Wattstunden für das Wagenkilometer erreichten, während andere dagegen 675 Wattstunden verbrauchten." Indessen haben sich die als Grundlage der Berechnung angenommenen Verbrauchszahlen als zu niedrig herausgestellt, und dies hat zur Folge gehabt, daß das Interesse der Wagenführer an der Einrichtung nach und nach schwand, als sie wahrnahmen, daß diese niedrigen Grundzahlen nur in den seltensten Fällen zu erreichen waren.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der letzten Sitzung dieses Vereins gedachte der Vorsitzende, Ministerialdirektor Schroeder, der verstorbenen Vereinsmitglieder, Geh. Oberbauräte Mayer und Stambke, und hob dabei namentlich die großen Verdienste hervor, die der letztere sich in einem langen, erfolgreichen Leben um das Eisenbahnwesen erworben hat. Dann sprach der Geh. Baurat Bork über den elektrischen Betrieb auf Hauptbahnen. In den letzten Jahren seien sehr wesentliche Fortschritte in der Erprobung dieser Betriebsweise, die naturgemäß von denjenigen der Straßenbahnen erheblich abweichen müsse, zu verzeichnen. Neben einigen größeren Ausführungen auf den italienischen, französischen und schweizerischen Bahnen sei im besonderen der Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn von Bedeutung gewesen. „Dieser Betrieb sei mit dem ausgesprochenen Zweck eingerichtet worden, durch eingehende Messungen die wesentlichsten Grundzüge für die Gestaltung der elektrischen Betriebseinrichtungen festzustellen und durch längere Betriebsführung den Nachweis der Betriebstüchtigkeit zu erbringen sowie einen möglichst einwandfreien Nachweis der Betriebskosten gegenüber dem bisherigen Dampfbetriebe zu liefern. In ersterer Beziehung seien so ausreichende Grundlagen gewonnen worden, daß bei dem gegenwärtigen Standpunkte der Elektrotechnik die Möglichkeit gegeben sei, für jeden Einzelfall die zweckmäßigste Bauart festzustellen. In betriebstechnischer Hinsicht habe der Versuchsbetrieb ergeben, daß, abgesehen von unbedeutenden Betriebsstörungen, die bei Neuanlagen nie ganz vermieden werden könnten, die elektrische Zugförderung als durchaus betriebstüchtig zu bezeichnen sei. Als ein wesentlicher Vorzug des elektrischen Betriebes sei hervorzuheben, daß die Züge sich aus einzelnen Zugeinheiten bilden ließen, von denen jede ihre eigene Betriebskraft besitzt. Es liege auf der Hand, daß bei dieser Zugbildung in weitgehendster Weise dem wechselnden Verkehrsbedürfnisse, wie solches bei Vorortbahnen stets auftrete, entsprochen werden könne. Beim Dampfbetrieb könne diese Anpassungsfähigkeit, wie leicht ersichtlich, nicht in gleichem Maße erreicht werden. Hinsichtlich der Betriebskosten habe sich ergeben, daß sich diese bei einem Strompreise von 6 ₰ für die Kilowattstunde unter sonst gleichen Umständen kaum höher stellen als beim bisherigen Lokomotivbetriebe. Sie würden aber unter die Kosten des Dampfbetriebes sinken, sobald man die vorgenannte bessere Anpassungsfähigkeit des elektrischen Betriebes an die jeweiligen Verkehrsbedürfnisse ausnutze. Als weitere Vorzüge der elektrischen Betriebsweise bei Vorortbahnen seien der Wegfall der Rauch- und Rußplage sowie das geräuschlosere Anfahren anzuführen, indem die starken Schläge beim Auspuffen des Dampfes entfielen. Aber auch hinsichtlich der Anfahrbeschleunigung, die für den Vorortverkehr von nicht zu unterschätzender Bedeutung sei, gestalte sich der elektrische Betrieb wesentlich vorteilhafter. Allgemein wurde noch darauf hingewiesen, daß auch an den Oberbau infolge der Verteilung des Adhäsionsgewichtes auf eine größere Anzahl Achsen geringere Anforderungen gestellt würden. Um weitere Erfahrungen im vollen Betriebe einer Vorortstrecke zu sammeln, werde gegenwärtig auf der Vorortbahn Berlin-Groß-Lichterfelde-Ost eine elektrische Zugförderungsanlage eingerichtet, deren Ausführung der Union-Elektrizitätsgesellschaft übertragen sei. Die Stromversorgung erfolge mittels Gleichstroms von dem Elektrizitätswerk Südwest in Schöneberg durch neben den Gleisen liegende Schienen in ähnlicher Weise wie bei der Wannseebahn. Die Züge würden vorläufig aus drei vierachsigen Motorwagen zusammengesetzt, von denen die Endwagen je 74 Plätze III. Klasse, ein Führerabteil und einen Gepäckraum, der mittlere Wagen 58 Plätze II. Klasse und einen Heizkesselraum für die Dampfheizung des Zuges enthielten. Die Wagen seien mit je zwei Motoren ausgerüstet, die vom Führerstande am Kopfe des Zuges aus gesteuert werden könnten. Die drei Wagen bildeten im allgemeinen eine Zugeinheit. Es ließen sich jedoch auch zwei Wagen als Zugeinheit verwenden, weil der vorgenannte Heizkesselraum des mittleren Wagens ebenfalls mit einer Steuerungseinrichtung versehen sei und als Führerraum benutzt werden könne. Die Wagen würden elektrische Beleuchtung erhalten. Die Zugfolge solle bis auf weiteres wie beim bisherigen Lokomotivbetriebe 10 und 20 Minuten betragen. Ebenso werde zunächst die Fahrzeit die gleiche bleiben wie beim Lokomotivbetriebe, um einwandfreie Vergleiche zwischen beiden Betriebsarten anstellen zu können. Zum Schluß wurde noch darauf hingewiesen, daß gegenwärtig der Bau von Motoren angestrebt werde, welche es ermöglichen sollen, hochgespannten Wechselstrom zur Anwendung zu bringen, ohne den bisher hierbei verwendeten Drehstrom, welcher drei Leitungen erfordert, zu benutzen. Sollten diese Bestrebungen Erfolg haben, so werde damit ein weiterer wesentlicher Fortschritt in der Ausgestaltung der elektrischen Zugförderung zu verzeichnen sein.

Rechtsprechung.

— **Eisenbahngefährdung durch einen Bretterzaun.** Eine industrielle Anlage hatte ihr an der Kreuzung einer Landstraße mit den Gleisen der Eisenbahn gelegenes Grundstück mit einem

Bretterzaun umgeben, welcher einerseits den Lokomotivführer eines jeden jene Stelle passierenden Zuges hinderte, in der Nähe der Überfahrt befindliche Personen rechtzeitig zu bemerken, und der anderseits diese letzteren einen Zug erst gewahr werden ließ, wenn sie sich bereits mitten auf dem durch keine Schranke abgeschlossenen Gleis befanden. Auf Grund dieses Tatbestandes ordnete der zuständige Amtsvorsteher die Ersetzung der gefährlichen Bretterplanke auf der bezeichneten Strecke durch einen durchsichtigen Lattenzaun an, und der wegen Abänderung dieser Verfügung angerufene Landrat und später auch der Regierungspräsident erkannten in einem die beschwerdeführende Firma abweisenden Sinne. Die letztere klagte nun beim preußischen Oberverwaltungsgericht wegen Aufhebung der getroffenen Bestimmung, doch auch dieses hat unter dem 13. Mai 1902 dahin erkannt, daß die bestehende Umzäunung zu beseitigen oder durch eine solche zu ersetzen ist, die den freien Durchblick gestattet. Die klagende Firma hatte sich auf § 903 des Bürgerlichen Gesetzbuches gestützt, nach welchem bekanntlich der Eigentümer einer Sache, soweit nicht das Gesetz oder Rechte Dritter entgegenstehen, mit der Sache nach Belieben verfahren und andere von jeder Einwirkung ausschließen kann. Ferner war von der Klägerin eingewendet worden, daß die Eisenbahngesellschaft nicht berechtigt sei, die Anbringung eines undurchsichtigen Zaunes zu untersagen, und daß ein solches ihr etwa zustehendes Recht auch nicht mit polizeilichen Zwangsmitteln geltend gemacht werden dürfe; die Polizei sei verpflichtet, die Rechte des Grundbesitzers zu achten, welcher auf seinem Eigentum Baulichkeiten jeder Art errichten dürfe.

Die Berufung auf § 903 des Bürgerlichen Gesetzbuches erklärte das Gericht aus dem Grunde für verfehlt, weil nach Art. 111 des Einführungsgesetzes die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt bleiben, welche im öffentlichen Interesse das Eigentum in Ansehung tatsächlicher Verfügungen beschränken. Als unzutreffend mußte auch die Ansicht der Klägerin erscheinen, die Eisenbahngesellschaft habe kein Recht, die Anbringung eines undurchsichtigen Zaunes zu untersagen. Hier handle es sich eben um ein Recht der Polizei, gemäß § 10 Tit. 17 T. II des Allgemeinen Landrechts die zur Abwendung drohender Gefahren nötigen Maßregeln zu ergreifen. Die Gefährlichkeit des durch die Bretterplanke hervorgerufenen Zustandes hat die Klägerin wohl auch gar nicht bestritten, nur hat sie gemeint, die Polizei hätte der Bahn den Eisenbahnbetrieb entweder so lange untersagen können, bis diese das Recht auf Beseitigung des Zaunes erlangt habe, oder die Polizei hätte von der Eisenbahngesellschaft die Errichtung und Bedienung einer Wegschranke verlangen können. Das ist jedoch irrig. Läßt sich die Gefahr auf andere Weise abwenden, so darf der Eisenbahnbetrieb nach erfolgter Konzessionierung der Bahn nicht polizeilich gehindert werden, und die Ortspolizeibehörde ist befugt, von dem Besitzer eines benachbarten Grundstücks die Beseitigung einer Anlage, die mit Rücksicht auf den Eisenbahnbetrieb gefährlich ist, auch dann zu fordern, wenn sich die Gefahr vielleicht durch eine Einrichtung abwenden ließe, die dem Eisenbahnunternehmer aufgegeben werden könnte. Unerörtert kann hier bleiben, ob etwa der Klägerin ein Entschädigungsanspruch gegen den Eisenbahnunternehmer zusteht, weil sie infolge des Eisenbahnbetriebes verhindert ist, ihr Grundstück mit einer undurchsichtigen Umwehrung zu umgeben. Die Entscheidung über solche Ersatzansprüche haben die ordentlichen Gerichte zu fällen. C.

— **Ist eine Stadtbahn-Monatskarte eine öffentliche Urkunde?** Der Kassationshof hat diese Frage in Überprüfung eines Urteils des Wiener Landgerichts im Gegensatze zur Entscheidung dieser Instanz verneinend beantwortet. Vom Landesgericht Wien war nämlich ein Fahrgast der Stadtbahn wegen Verbrechens des Betruges zu einem Monat Kerker verurteilt worden, weil er mit einer Stadtbahn-Abonnementskarte für März am 1. April noch zu fahren versucht hatte, nachdem er in der Karte das Wort „März" ausradiert und an dessen Stelle „April" gesetzt hatte. Der Verteidiger erhob gegen dieses Urteil die Nichtigkeitsbeschwerde. Der Kassationshof entschied den Ausführungen der Verteidigung entsprechend, daß eine Stadtbahnkarte keine öffentliche, sondern eine private Urkunde sei. Das Urteil erster Instanz wurde daher aufgehoben und da die Sache im übrigen spruchreif war, der Angeklagte zu einer Woche Arrest verurteilt.

Bücherschau.

— **Der Brückenbau.** Leitfaden zum Gebrauch an den Militärbildungsanstalten, zugleich auch für Techniker zum Selbststudium, von Franz Tschertou, k. u. k. Hauptmann und Lehrer an der k. u. k. technischen Militärakademie in Wien. Mit 612 Abbildungen im Text. Wiesbaden. C. W. Kreidels Verlag. 1903. Preis 9,60 ℳ.

Das Werk, welches mehr, als der Titel erkennen läßt, eine Bedeutung für alle Technikerkreise hat, behandelt den hölzernen und eisernen Überbau der Brücken nach statisch bestimmten Systemen. Vorherrschend werden Balkenbrücken einschl. ihrer Pfeiler betrachtet. Den (eisernen) Bogenbrücken wird eine theoretische Erörterung gewidmet. Ein Anhang bringt schließlich die Grundzüge der Berechnung statisch unbestimmter Fachwerke. Der gesamte Stoff — abgesehen vom Anhang — ist in zwei Abschnitte geteilt, deren ersten man kurz als den theoretischen, den zweiten als den praktischen bezeichnen kann.

Abschnitt I hat fünf Kapitel, deren Inhalt wir abgekürzt andeuten: 1. Belastungsannahmen, 2. Elastizität und Festigkeit, 3. Momente und Transversalkräfte, 4. Fachwerke, 5. Krag- und Bogenträger. Betrachten wir das Dargebotene näher, so ist vorab die Sorgfalt hervorzuheben, mit welcher alle in Betracht kommenden Fragen erörtert, die Gründlichkeit, mit der z. B. die ungünstigsten Laststellungen ermittelt werden. Im einzelnen haben wir bei den Belastungsannahmen ein Bedenken. Sie beruhen auf der Verordnung des österreichischen Handelsministeriums vom 15. September 1887. Danach sind die Brücken der Haupteisenbahnen mit einem Lastzuge zu berechnen, dessen Lokomotivachsen 13 t, Tenderachsen 10 t, Wagenachsen 8 t wiegen. Nun hat aber neuerdings der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen einen erheblich schwereren Lastenzug für die Brückenberechnung beschlossen. Dieser Beschluß und sein etwaiger Einfluß auf den Brückenbau hätten wohl der Erwähnung bezw. Erörterung bedurft. Im übrigen sind Einwendungen nicht zu erheben.

Die Berechnungen werden analytisch durchgeführt, doch schließt sich in der Regel die graphische Darstellung an, wodurch die Anschaulichkeit gefördert und das Verständnis beider Rechnungsarten erleichtert wird. Das Wesen und die Anwendung der Einflußlinien wird erörtert. Bei der Bestimmung der Stabspannungen der Fachwerke kommen u. a. die Methoden von Ritter und Cremona zur Sprache. Bei den mehrfachen Gittersystemen mit Vertikalen und Gegendiagonalen wird auch die künstliche Anspannung in Rechnung gezogen.

Abschnitt II gliedert sich in vier Kapitel: 1. Hölzerne Brücken, 2. Eiserne Brücken, 3. Unterlagen, 4. Beispiele von Brückenberechnungen. Die praktischen Anweisungen für Entwurf und Bausausführung sind eingehend und werden, soweit es sich um Abmessungen handelt, durchweg rechnerisch begründet. Die schwierigsten Rechnungen waren für die „einfachen" Häng- und Sprengwerke erforderlich. Hier wird Kenntnis der Differential- und Integralrechnung und der elastischen Linie vorausgesetzt. Auf die Theorie der kontinuierlichen Träger wird jedoch nicht eingegangen. Den Holzbrücken (Kapitel 1) wird — wohl im Hinblick auf Provisorien — ein größerer Raum gewährt als den eisernen (Kapitel 2). Die Unterlagen (Kapitel 3), zu denen die Pfeiler (ausschl. Gründung) gehören, konnten verhältnismäßig kurz erledigt werden. Doch wird hier ebenfalls fleißig gerechnet. Auch im Kapitel 4 walten die Holzbrücken vor, da vier Berechnungen von solchen und nur zwei von eisernen Brücken gegeben werden.

Das Buch wird jedem Techniker, der es zum „Studium" in die Hand nimmt, ein willkommener Lehrer und Ratgeber sein. H—e.

Kartenschau.

— **Karte des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen im Jahre 1900.** Nach den Ergebnissen der Statistik des Deutschen Reichs, nach Handelskammerberichten und anderweiten Quellen auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten bearbeitet von Sympher, Geheimer Baurat, Berlin 1902. Preis 6 ℳ. Berliner lithograph. Institut, Berlin W. 35, Potsdamerstr. 110.

Was Zahlen oft nicht vermögen, bewirkt leicht eine anschauliche Darstellung, und so gibt uns die vorliegende, in großem Maßstabe gezeichnete Karte mit einem Schlage ein übersichtliches Bild über Verteilung und Größe des Güterverkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen. Farbige Bänder, deren Breite mit dem Umfange der Güterbewegung zunimmt und die durch verschiedene Tönung Berg- und Talverkehr gesondert erscheinen lassen, begleiten die schiffbaren Wasserläufe und lassen sofort erkennen, welche Bedeutung den einzelnen Flüssen und Kanälen im Verkehrswesen zukommt. Tabellen mit den wichtigsten Zahlenangaben unterstützen die bildliche Darstellung, und eine kurze Beschreibung in gesondertem Heftchen gibt denjenigen, die sich mit der Sache eingehender befassen wollen, weitere Erläuterungen. Auch Vergleiche mit dem Eisenbahngüterverkehr fehlen nicht. An dieser Stelle möchte nur kurz erwähnt werden, daß von den natürlichen Strömen insbesondere der Rhein, die Elbe und die Oder und von den Kanälen oder kanalisierten Flüssen der Finowkanal, der Plauer Kanal, der Oder-Spreekanal, der kanalisierte Main und die kanalisierte obere Oder einen gewaltigen Verkehr aufweisen. Der Rhein hat in seinem mittleren und unteren Laufe

einen durchschnittlichen kilometrischen Verkehr von 10 000 000 bis 14 000 000 t, d. h. eine Transportleistung, die auf keiner Eisenbahn auch nur annähernd erreicht und im Binnenwasserverkehr nur einmal, nämlich auf den die großen Seen Nordamerikas verbindenden Kanälen, übertroffen wird. Die Gesamtgüterbewegung auf deutschen Wasserstraßen ist zu 11⅓ Milliarde Tonnenkilometern, der durchschnittliche Umlauf oder kilometrische Verkehr auf den 10 000 km langen Flüssen und Kanälen zu 1 150 000 t berechnet. Diese Zahlen werden erst durch Vergleich mit den entsprechenden Angaben für die deutschen Eisenbahnen recht verständlich. Letzte beförderten bei rd 50 000 km Länge im Jahre 1900 außer den Personen rd 37 Milliarden Gütertonnenkilometer und der durchschnittliche Umlauf betrug bei ihnen 740 000 t auf 1 km. Danach wurden etwa drei Viertel der Gesamtgüterbewegung durch die Eisenbahnen, ein Viertel durch die Wasserstraßen bewirkt. Die durchschnittliche Verkehrsdichte war dagegen auf den Wasserstraßen etwa 1½ mal so groß als auf den Eisenbahnen. Ein Vergleich der Jahre 1900 und 1875 ergibt, daß die Entwicklung der Binnenschiffahrt in dieser Zeit eine verhältnismäßig erheblich stärkere war als die der Eisenbahnen, wenngleich letztere — entsprechend ihrer fünfmal größeren Länge — in absoluten Zahlen eine wesentlich größere Zunahme aufzuweisen haben. Überhaupt zeigen die der Sympherschen Karte beigegebenen Zahlen in überzeugender Weise, wie neben der günstigen Entwicklung des Wasserstraßenverkehrs eine ebenso erfreuliche, in keinem anderen Lande Europas erreichte Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs stattgefunden hat. Beide Arten Verkehrswege haben sich anscheinend in glücklicher Weise ergänzt und unterstützt.

Weitere Angaben mögen der bemerkenswerten Karte und ihren Erläuterungen selbst entnommen werden.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die im Betriebe der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende 8,085 km lange Lokalbahnstrecke Felsö=Eör-Tarcsa-Felsö=Lövö, welche am 25. März d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Böheimkirchen und Pottenbrunn im Kilometer 51,500 der Linie Wien-Salzburg gelegene Personenhaltestelle Schildberg für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Linie Hannsdorf-Ziegenhals gelegenen Station Sandhübel wird vom 1. Mai d. J. ab in Sandhübel=Saubsdorf abgeändert werden.

Schließung einer Fahrkartenausgabestelle.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die in der Halte- und Ladestelle „Am Gemärke“ der Linie Niederlindewiese-Barzdorf-Heinersdorf bestehende Fahrkartenausgabestelle ist am 1. April d. J. aufgehoben worden. Die Ausfolgung der Fahrkarten an die in dieser Haltestelle einsteigenden Reisenden erfolgt fernerhin durch das Personal im Zuge.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. April dieses Jahres ist die zwischen den Stationen Pleschen und Brunow an der Bahnstrecke Posen-Kreuzburg O/S. gelegene Haltestelle Taczanow, welche bisher bezüglich des Viehverkehrs nur für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, für den allgemeinen Viehverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Budapest-Bruck a. L. zwischen den Stationen Bánhida und Tata=Tóváros — von der ersteren 8 km und von der letzteren 3 km entfernt — gelegene Ausweiche Tata=Tóváros=kert ist für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsfrachtgütern des Grafen Franz Eszterházy eingerichtet worden. Lebende Tiere und solche Güter, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, können in Tata=Tóváros=kert weder aufgegeben noch verabfolgt werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 120 vom 26. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Niederschriften über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Vorberatung verschiedener Anträge — Berlin, den 14. November 1902 und den 4. März 1903 — (abgesandt am 2. April d. J.).

Nr II 105 vom 28. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des § 14 der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 1. April d. J.).

Nr II 109 vom 28. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der diesjährigen Technikerversammlung (abgesandt am 2. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.-Limburg a/L. zwischen den Stationen Niedernhausen und Idstein gelegene Haltepunkt Niederseelbach für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., den 27. März 1903. (845)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Born (Eifel) für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Mai d J. wird die an der Strecke Stolberg-Ulflingen zwischen den Stationen Montenau und St. Vith gelegene Haltestelle Born (Eifel) für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr eröffnet.

Die Haltestelle ist für die Abfertigung von Personen und Gepäck vorläufig nur nach und von den Stationen der Strecken Aachen Rh. bis Ulflingen und Steinebrück bis Gerolstein, für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, von Eil- und Frachtgut sowie von Tieren in Einzelsendungen und Wagenladungen eingerichtet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und schwerwiegenden Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung wird die Haltestelle in die Gütertarife für die Tarifgruppe VIII, die Staatsbahn-Wechselverkehre mit dieser Gruppe sowie für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Güterverkehr und in den Staatsbahn-Tiertarif einbezogen.

In Born (Eifel) werden alle auf der Strecke verkehrenden Personen- und gemischten Züge mit Ausnahme der Personenzüge 612 und 613 nach Bedarf anhalten.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 28. März 1903. (846)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Betriebsüberlassungen.

Am 1. April d. J. ist die Station Horchheim a. Rh. aus dem Direktionsbezirk Cöln in den Direktionsbezirk Frankfurt a. Main übergegangen.

Cöln, den 1. April 1903. (847)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 2 vom 1. März 1901. (Holz- und Borkeverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni d. J. werden im Abschnitt I (für Holz) die Frachtsätze der Abteilungen a und c aufgehoben; ebenso treten die Frachtsätze

der Abteilung d für die unter Ziffer 1 angeführten Holzsorten außer Geltung. In Kraft bleiben: in Abschnitt I die Frachtsätze der Abteilung b, ferner die Frachtsätze der Abteilung d für die unter Ziffer 2 und 3 angeführten Holzsorten und in Abschnitt II (Borke) die Frachtsätze unter a und b.

München, den 1. April 1903. (848)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Sterkrade in den Ausnahmetarif 11 C (für Roheisen) aufgenommen. Nähere Auskunft erteilt die Güterabfertigungsstelle Sterkrade.

Elberfeld, den 28. März 1903. (849)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die Besondere Bestimmung zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Abschnitt C (Nebengebührentarif) unter IX, Absatz 2: „In Fällen, in welchen für zollpflichtiges Gut usw." — siehe Tarifheft 1 — aufgehoben (zu vergl. die Zusatzbestimmung II zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I Abt. A, vom 1. April d. J.).

Erfurt, den 30. März 1903. (850)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-westpreußischer Verkehr über Mlawa.

Am 1. April 1903 tritt zum Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. von Rußland nach Danzig und Neufahrwasser der IV. Nachtrag in Kraft. In demselben sind außer sonstigen Ergänzungen und Berichtigungen direkte Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen der Bjelgorod-Ssumyer Bahn, der Nowosybkower Zufuhrbahn und der Südlichen Zufuhrbahnen vorgesehen. Die Frachtsätze von der Station Klin der Nikolaibahn werden aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Mai 1903 ab. Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen sowie bei unserem Tarifbureau zum Preise von 0,10 ℳ zu haben.

Danzig, den 29. März 1903. (851)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält hauptsächlich:

a) Eine besondere Bestimmung zu § 58 der Verkehrsordnung, nach welcher vom 15. Mai d. J. ab die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden müssen;
b) Entfernungen und Frachtsätze:
   1. für die auf hessischem Gebiet liegenden Stationen der Main-Neckarbahn,
   2. für die am 1. April d. J. aus dem Bezirk Cöln in den Bezirk Frankfurt a. M. übergehende Station Niederlahnstein und
   3. für einige neu eröffnete Stationen;
c) Änderungen und Ergänzungen einzelner Ausnahmetarife.

Die in den Nachtrag aufgenommene, oben unter a erwähnte zusätzliche Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Durch den Nachtrag VIII werden die im ost-mittel-südwestdeutschen Verbandstarife Heft 1 (vom 1. Mai 1897) nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze bezüglich derjenigen Stationen der Main-Neckarbahn aufgehoben, für welche in diesem Nachtrage Entfernungen und Frachtsätze enthalten sind.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a. M., den 26. März 1903. (852)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1903 werden in den Ausnahmetarif Nr 18 für Käse, festen, zur Ausfuhr aus der Schweiz des Heftes 5, zweite Abteilung, der Verbandstarife folgende Frachtsätze aufgenommen:

Von	nach			
	Breslau Märk.-Freib. Bahnhof		Breslau Oberschles. Bahnhof	
	a 5000 kg	b 10 000 kg	a 5000 kg	b 10 000 kg
	Centimes für 100 kg			
Konolfingen-Stalden . .	1019	902	1023	905

Karlsruhe, den 27. März 1903. (853)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag 4 zu dem Tarif für den oben bezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält neben Änderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif namentlich Entfernungen für die Stationen der Strecke Elze/Gandersheim-Bodenburg-Salzdetfurth, die Stationen Birkungen, Münster b/Bingen, Neu-Isenburg, Niederlahnstein, Pustleben, Rosbach (Sieg), Voßwinkel und die im hessischen Staatsgebiete gelegenen Stationen der ehemaligen Main-Neckarbahn sowie ermäßigte Entfernungen für die Stationen der Strecke Paderborn-Brenken und die Stationen Darmstadt Hauptbhf. (Pr. Hess. Stb.), Salzkotten und Mannheim Neckarvorstadt. Ferner sind die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2, 7 und 7a geändert, in den Ausnahmetarif 4b für Staubkalk zum Düngen die Stationen Almstedt-Segeste und Kerkerbach als Versandstationen, in die Ausnahmetarife 9 und E die Station Darmstadt Hauptbhf. (M. N. B.), in den Ausnahmetarif N die Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbhf. (M. N. B.), Eberstadt und Pfungstadt mit Frachtsätzen aufgenommen.

Die Anwendungsbedingungen des Seehafen-Ausnahmetarifs E (Eisen und Stahl nach Seehafenstationen) erfahren mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. eine Änderung dahin, daß die in der Richtung von Seehafenstationen gültigen Ausnahmesätze nur für solche Sendungen zur Anwendung kommen, die durch Landfuhrwerk oder zu Schiff, angefahren, nicht aber mit der Eisenbahn nach der Hafenstation befördert werden.

Mit dem 1. April d. J. werden gleichzeitig aufgehoben:

1. der Gütertarif für den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandsverkehr, Heft 1, vom 1. Juni 1896 nebst sämtlichen Nachträgen,
2. der Gütertarif für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Verkehr vom 1. Februar 1900 nebst sämtlichen Nachträgen,

soweit diese Tarife sich auf Verbindungen erstrecken, für die in dem eingangs genannten Nachtrage Entfernungen und Frachtsätze vorgesehen sind.

Weitere Auskunft wird durch die beteiligten Dienststellen und das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung erteilt.

Cassel, den 31. März 1903. (853a)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Militärbahn-Staatsbahntarif.

Auf Seite 75 des Tarifs sind die undeutlich gedruckten oder weggebliebenen Anstoßentfernungen an Zossen für Schießplatz Cummersdorf in 15 km und für Sperenberg in 9 km zu berichtigen.

Berlin, den 27. März 1903. (854)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostpreußische Südbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1903 wird in den Binnengütertarif vom 15. November 1899 unter D II 2 (Überführung in Königsberg) folgende Bestimmung aufgenommen: "Bei Raummangel auf dem Lizentbahnhofe der Ostpreußischen Südbahn ist es dieser überlassen, die für den Lizentbahnhof der Ostpr. Südbahn bestimmten Wagenladungssendungen auf dem Südbahnhof (Innen- oder Rangierbahnhof) ohne Erhebung von Überführungsgebühren an den Empfangsberechtigten auszuliefern."

Direktion. (855H&V)

Rheinisch-niederdeutscher Tierverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Tarif (Teil II) vom 1. November 1899 der Nachtrag I, welcher u. a. die durch den neuen deutschen Tiertarif (Teil I) gebotenen Änderungen und Ergänzungen der Abschnitte A „Besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung" und B „Besondere Tarifvorschriften" enthält und bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für 10 ₰ das Stück zu haben ist.

Die Änderungen der zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Essen, den 30. März 1903. (856)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1903 tritt ein neuer Tiertarif für den Binnenverkehr Teil II in Kraft. Derselbe enthält neben einer Ermäßigung der Fracht für Großvieh (ausgenommen Pferde) in Wagenladungen neue Bestimmungen über Zuchtviehbescheinigungen, welche die Frachtbestimmungen des gleichfalls am 1. April neu erscheinenden deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Tieren Teil I über Zucht- und Weidetiere ergänzen.

Der neue Tarif Teil II ist zum Preise von 10 ₰ bei unserer Drucksachenverwaltung erhältlich.

Straßburg, den 29. März 1903. (857)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Direkter Güterverkehr Bayerns mit deutschen Eisenbahnen.

Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) der direkten Gütertarife für den Verkehr der bayerischen Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. die Worte

„Holzsägespäne (Holzsägemehl)" geändert in

„Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl."

München, den 28. März 1903. (858)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 wird die Station Rosbach v. d. H. der Kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. in den vorgenannten Gütertarif einbezogen.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Stationen.

München, den 30. März 1903. (859)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Meiderich des Direktionsbezirks Essen in den Ausnahmetarif 11 (A und B) für Eisen und Stahl usw. aufgenommen. Nähere Auskunft erteilt die Güterabfertigungsstelle Meiderich.

Elberfeld, den 28. März 1903. (860)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif.

Teil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. Januar 1900.

Mit Wirksamkeit ab 10. April l. J. treten für die Beförderung von rohen Holzspänen zu Geflechten in Wagenladungen von 5000 und 10 000 kg die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Furth i/W. nach	5000 kg	10 000 kg
	Centimes für 100 kg	
Wohlen-Villmergen . . .	401	299

München, den 1. April 1903. (861)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 2 vom 1. August 1900 und Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Am 15. April 1903 treten in den obengenannten Tarifheften für Braunkohlenbriketts (Ausnahmetarif Nr 6 des Heftes 2 und Ausnahmetarif Nr 36 des Heftes 3) von den in den Tarifheften enthaltenen deutschen Stationen nach einer Anzahl österreichischer Stationen (insbesondere Wien) ermäßigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die deutschen Versandstationen nähere Auskunft geben.

Breslau, den 31. März 1903. (862)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

(Verkehr mit Ungarn.)

Ausgabe eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Ölsaaten von Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), der königl. ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Genève (Genf) transit, Station der schweizerischen Bundesbahnen, zur Ausgabe.

Hierdurch wird der vom 1. August 1896 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung der gleichen Artikel des schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehrs nach Genf transit, Station der Jura-Simplonbahn, samt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch den gegenwärtigen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1903 in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifes sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie bei den beteiligten Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück zu beziehen.

Wien, am 31. März 1903. (863)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von Brückenhölzern für die Umgehungsbahn Mainz, und zwar:

a) 90,95 cbm	eichenen Brückenschwellen,		Los I
b) 44,30 „	eichenen Bohlen,		Los I
c) 28,19 „	kiefernen Balkenhölzern,		Los I
d) 62,32 „	kiefernen Bohlen		Los I
e) 23,96 „	eichenen Brückenschwellen,		Los II
f) 7,16 „	kiefernen Balkenhölzern,		Los II
g) 19,12 „	kiefernen Bohlen		Los II
h) 69,26 „	eichenen Brückenschwellen,		Los III
i) 19,06 „	kiefernen Balkenhölzern,		Los III
k) 38,60 „	kiefernen Bohlen		Los III

sämtlich nicht imprägniert, soll nach 3 Losen getrennt oder als ein ganzes öffentlich verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Zimmer 124 unseres Verwaltungsgebäudes — Rhabanusstr. 1 hier — an Werktagen während der Dienststunden (8—12 Uhr Vm. und $2^1/_2$—6 Uhr Nm.) zur Einsicht aus, können auch, jedoch ohne Zeichnungen, gegen portofreie Einsendung von

1 ℳ. 20 ₰ für Los I,
— „ 80 „ „ „ II,
1 „ 10 „ „ „ III und
2 „ 30 „ „ alle 3 Lose

durch unser Zentralbureau hier bezogen werden. Die Zeichnungen werden nicht abgegeben, können aber im Zimmer 108a unseres Verwaltungsgebäudes eingesehen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Brückenhölzern" versehen bis zum Eröffnungstermine am

Mittwoch, den 22. April d. J., Vorm. 11 Uhr,

welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, postgeldfrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Mainz, den 27. März 1903. (864)

Königl. preuß. und Großh. hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Eisenbahn-Bettungsmaterial für die Umgehungsbahn Mainz (rechtsrh. Teilstrecke), und zwar:

a) 18 000 cbm Grobschlag,
b) 18 000 „ Kleinschlag

soll geteilt oder im ganzen vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ durch unser Zentralbureau hier bezogen werden. Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Bettungsmaterial für Umgehungsbahn Mainz (rechtsrheinische Teilstrecke)" versehen bis zum Eröffnungstermine am

Mittwoch, den 15. April d. J., Vormittags 11 Uhr,

welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, postgeldfrei an uns einzusenden. — Zuschlagsfrist 4 Wochen. — Voraussichtlicher Beginn der Lieferung 15. Juli 1903.

Mainz, den 27. März 1903. (865)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen werden die bei den Zentralmagazinsverwaltungen München, Nürnberg und Regensburg, dann bei der Zentralwerkstätte Weiden und der Betriebswerkstätte Augsburg lagernden (aus dem Werkstättebetriebe angefallenen) Altmaterialien dem Verkaufe unterstellt.

Kaufsliebhaber werden eingeladen, Angebote frankiert und verschlossen mit der Aufschrift

„Kaufsangebot auf Altmaterialien"

versehen bis spätestens

Donnerstag, den 16. April 1903, Vormittags 9 Uhr,

bei der Unterfertigten einzureichen.

Die Kaufsangebote werden am gleichen Tage Vormittags 9 Uhr im nordwestlichen Saale der Restauration der Zentralwerkstätte München geöffnet.

Das Verzeichnis der zum Verkaufe gelangenden Altmaterialien, Verdingungsformblatt und die allgemeinen Verkaufsbedingungen können gegen vorherige Einsendung von 70 ₰ (nicht in Briefmarken) von der Unterfertigten bezogen werden.

München, den 1. April 1903. (866)

Kgl. Zentralmagazinsverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. April Vorm. gemeldet.

Nr 10 Berlin, am 4. April 1903. Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A A	2598	1	Faß	leer —	22	1	Vallendar	K. E.-D. Cöln	
2	A B	2238	1	Lattenkiste	Falzziegel —	97	2	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
3	A B B	—	1	Kiste	Holzrollen —	30	3	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
4	A B 2442 B	10	1	„	Eisenwaren —	65	4	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
5	A E	1110	1	„	gefüllt (Anhängeschloß)	32,5	5	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
6	A H	—	1	Ballen	Wolle —	84	6	Wanzenau	Reichsbahn	G E
7	A V R	10	2	Stück	Pflugschare —	4	7	Emden	K. E.-D. Münster	1 St Comp. 4.
8	B	8156	1	Kiste	gefüllt —	18,5	8	Mülhausen N.	Reichsbahn	
9	B B	31	1	Sack	Schließkeile —	16	9	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
10	B & D	110	1	—	Privat-Lederdecke —	—	10	Jülich	„	
11	B T	545	1	Korb	Eisenw. —	56	11	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
12	C S	—	1	„	leer —	11	12	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
13	C T	13394	1	Kiste	Packstroh —	48	13	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
14	D C	1708	2	Körbe	Eisenw. —	107	14	Basel B.	Badische Stsb.	
15	D L	1756	1	Korb	Kleider, Bücher etc.	30	15	Magd.-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
16	E	1	1	—	Reisekorb, leer —	10	16	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
17	E	51	1	Pack	5 Körbe —	26,5	17	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
18	E	518	1	eis. Faß	gefüllt —	448	18	Öls	K. E.-D. Breslau	
19	E A B	81682	1	Ölfaß	leer —	27	19	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
20	E K	234/235	2	Pack	neue Körbe —	77	20	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	E K	1510	1	Kiste	Eisen- und Holzw. —	16	21	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
22	E N	4215	1	Faß	ansch. Heringe —	14	22	Rehhof	K. E.-D. Danzig	
23	E R	202	1	Kiste	leer —	24	23	Barmen R.	K. E.-D. Elberfeld	
24	E S	1892	1	Faß	ansch. Heringe —	73	24	Neukloster	Grhzl. Meckl. Stsb.	
25	F	8	1	Stück	Pflugschar —	2	25	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
26	F B	248	1	—	Rohrsessel —	4	26	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
27	F B	60191	1	Faß	ansch. Reis —	65	27	Parchim	Grhz. Meckl. Stsb.	
28	F E	1/2	2	Körbe	Häcksel —	40	28	Meißen	Sächsische Stsb.	
29	F F	—	6	—	Fuderfässer, leer —	690	29	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	mit Vorhänge-
30	F S	10	1	—	Kommode, alt —	46	30	Seesen Stsbhf.	K. E.-D. Cassel	schloß.
31	G	82	1	Faß	ansch. Öl —	210	31	Merzig	St. Johann-Saarbr.	
32	G C	2735	1	„	ansch. Petroleum —	177,5	32	Neustadt a/D.	K. E.-D. Altona	
33	G J E	20001/3	6	Kisten	leer —	750	33	Chemnitz	Sächsische Stsb.	20005/7.
34	G K	180	1	Faß	Grätzer Bier —	109	34	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
35	G K	456	1	Kiste	Messingw. —	22,5	35	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
36	G L	798	1	„	leer —	9,5	36	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
37	G L	5	1	Sack	gebr. Zementsäcke —	14	37	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
38	G N	842	1	„	Erbsen	100	38	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
39	G R	8333	1	Kiste	leer	40	39	Hannover	K. E.-D. Hannover	
40	G R & Co	3264	1	Ballen	Futternessel —	34,5	40	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
41	G S	87	1	Kiste	Zinkblöcke —	81	41	Siegen	„	
42	G T	100	1	„	Papierstreifen —	99	42	Duisburg	K. E.-D. Essen	
43	H	3 - 19 - 100	1	Rolle	Drahtgeflecht —	11	43	Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
44	H	IV	1	Pack	Bettstellenbretter —	11	44	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Einlagen.
45	H	851	1	—	Petroleumfaß, leer —	36	45	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
46	H	1891	1	—	Reisekorb, leer —	15	46	Spandau	„	
47	H	1029	1	Ballot	? —	10	47	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
48	H B	1	1	Sack	Korkstopfen —	18	48	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
49	H H	—	2	Pack	gußeis. Abgüsse —	68	49	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	m. Schutzgitt.
50	H H	7	1	—	Blechkanne, leer —	2,5	50	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
51	H L	5142	1	Faß	Därme —	59	51	Speldorf	K. E.-D. Essen	
52	H P	III	1	Korbfl.	leer —	8	52	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
53	J C	4357	1	Kiste	Bettücher —	63,5	53	Berlin Ahg.	„	
54	J C oder K B	176	1	„	Packpapier u. Bindfaden	83	54	Elze	K. E.-D. Hannover	
55	J F	586	1	„	Wein —	94	55	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
56	J H	447	1	„	Gummibälle —	16	56	Hannover Eil-A.	K. E.-D. Hannover	
57	J H	—	1	Faß	leer —	38	57	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
58	J K	60	1	Schließkorb	leer —	10	58	Elberfeld D.	K. E.-D. Elberfeld	
59	J L S	9174	1	Kiste	Weinflaschen —	38	59	Lindern	K. E.-D. Cöln	
60	J M	—	6	Stück	Pflugschare —	30	60	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
61	J M W	11080	1	Ölfaß	leer —	39	61	Worms	Direktion Mainz	
62	J R S	993	1	Stück	Achse m. Buchse —	32	62	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	u. Kapsel.
63	J S	115	1	Sack	getr. Zwetschen —	60	63	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
64	J S V	170/1	2	Ballen	Zwillich —	519	64	Dalheim	„	
65	J T	1460	1	Pack	3 Schließkörbe —	16	65	Bingerbrück	Direktion Mainz	
66	J T	2955	1	Kiste	gefüllt —	40,5	66	Niedersch.-Joh.	K. E.-D. Berlin	
67	K	532	1	—	Branntweinfaß, leer —	29	67	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
68	K	3433	1	Ballen	Kunstwolle —	175,5	68	Stettin	K. E.-D. Stettin	
69	K A	281	1	Kiste	? —	24	69	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
70	K B	2	1	—	Eisenteil —	32	70	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
71	K Co	366	1	Kollo	Stahl —	13	71	Bremen Fr.	K. E.-D. Hannover	
72	K E	12446	1	Kiste	Konserven —	104	72	Konojad	K. E.-D. Danzig	
73	enzig K E D	—	1	Stück	Wagendecke —	—	73	Geseke	K. E.-D. Cassel	Größe 3,2 × 2,5 m.
74	K H	50	1	Kiste	leer —	212	74	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	
75	K & L	—	1	Faß	leer —	7	75	Ürdingen	K. E.-D. Cöln	
76	K N S M	—	1	—	Privat-Lagerholz —	17	76	Empel	K. E.-D. Essen	
77	K P E V	—	1	—	eis. Spindel —	5	77	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
78	K St	—	1	—	eis. Handhammer —	0,75	78	Radeberg	Sächsische Stsb.	mit Stiel.
79	L K & Cie	1261	1	Kiste	ansch. Wein —	68,5	79	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
80	L L	—	2	Stangen	Gasrohr —	59	80	Alzey	Direktion Mainz	5–6 m lang.
81	L R	117	1	Ballen	Leder —	51	81	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
82	M L	1	1	Sack	Betten —	28	82	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
83	M S	9762	1	Kiste	Knochenfett —	8	83	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	6 Dosen.
84	N	3383	1	„	Schiefergriffel —	65	84	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
85	N & B	551	1	Ballen	Packleinen —	86	85	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
86	O D B	—	3	„	Hede —	153	86	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
87	O H	1612	1	Kiste	Käse —	45	87	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	
88	O H	4523	1	Ballen	grauer Kleiderstoff —	11	88	Falkenburg i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
89	O O	315	1	Kiste	Apfelsinen —	32	89	Hamm	K. E.-D. Essen	
90	O T	9	1	Sack	leere Säcke —	23	90	Wernshausen	K. E.-D. Erfurt	
91	P M	4726	1	Bund	10 gebog. Bretter —	14,5	91	Lauenburg a/E	K. E.-D. Altona	1 m lang.
92	R	—	2	Stück	eis. Kessel —	60	92	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
93	R	4670	1	Faß	ansch. Farbe —	200	93	Bensheim	Direktion Mainz	
94	R H	94	1	Pack	Eisenwaren —	7	94	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
95	R S B	2	1	Stück	Pflugschar —	2,5	95	Herleshausen	K. E.-D. Erfurt	
96	S	3220	1	Kiste	Limburger Käse —	35	96	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
97	S	—	1	Bund	5 Stg. Quadrateisen	24	97	Pyritz	Stargard-Cüstriner	4 m.
98	S	100	1	Verschlag	leer —	60	98	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
99	S D	8488	1	Kiste	Muskelstärker —	58	99	„	„	
100	S D	1/3	3	Ballen	Hede —	163	100	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
101	S F	1	1	„	Holzrollen —	5	101	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
102	S L	81	1	—	Kleiderständer —	7,5	102	Gramschütz	K. E.-D. Breslau	
103	St & Co	6178	1	Kübel	Schweizer Käse —	83	103	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
104	T	6029	1	Paket	eis. Schrauben —	5	104	Ansbach	Bayerische Stsb.	
105	T B	1188	1	Ballen	leb. Pflanzen —	23	105	Waldenburg	Sächsische Stsb.	
106	T F B	—	1	Faß	ansch. Teeröl —	231	106	Diedenhofen	Reichsbahn	
107	U	100	1	Koffer	Kleider, Wäsche —	40	107	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
108	V	—	1	Bund	11 Stg. Fenstereisen	48	108	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	5 m lang.
109	[illegible]	—	1	Sack	Bohnen u. Blätter —	19	109	Emden	K. E.-D. Münster	
110	W	19	1	—	gußeis. Schwungrad	7	110	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
111	W C	6764	1	Bund	4 Kupferrohre —	23	111	Langenfeld	K. E.-D. Elberfeld	3,80 u. 4,80 m lg.
112	W C	9408	1	Kiste	leer —	31	112	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
113	W W	—	1	Stab	T-Eisen —	15	113	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,40 m.
114	Z	—	1	Bund	6 Gußstücke —	18	114	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
115	Marke: „Adler Ackergeräte“	—	1 1	— —	Grabscheit — Dunggabel —	3,5	115	Immelborn	K. E.-D. Erfurt	
116	Backer, Mohr & Sohn	15568	1	Kübel	Margarine —	18	116	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
117	J. Bobzer	—	1	Kiste	l. Flaschen —	39	117	Bendorf Rh.	K. E.-D. Cöln	
118	Böhme	—	1	Reisekorb	gefüllt —	53	118	Berlin P. B.	K. E.-D. Berlin	
119	Daab	—	2	—	Bettstellenteile —	8	119	Berlin Ahg.	„	Kopf- u. Fußteil.
120	Dr Dietze	—	1	Kiste	Bücher —	87	120	Düsseldorf B.	K. E.-D. Elberfeld	
121	Dom. Dobieszemice	—	1	Sack	Betten —	14	121	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
122	Naum. Germania	199451	1	—	Fahrrad, Karte für Fr. Chirek	—	122	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck
123	Adam Grieß . . ldensberg	2	1	—	Decke —	—	123	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
124	Victor Hardwood Cothes Pins	—	1	Kiste	Wäscheklammern —	12	124	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
125	H S Kettwig	—	1	Stück	Pflugschar —	2	125	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
126	Mühlenbruch	—	1	Holzkoffer	gefüllt —	32	126	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	von grauer Farbe.
127	Gust. Och	—	1	Reisekoffer	Kleider ein. Knechts	24	127	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
128	Paris	4960	1	Holzkoffer	? —	35	128	Basel	Reichsbahn	Gepäck.
129	Hans Pittrich	—	1	—	Milchkübel, leer —	—	129	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
130	Pauline Reisch	—	1	Kiste	leere Flaschen —	12	130	Mannheim	Badische Stsb.	
131	Spand. Berg-Brauerei	—	3	—	leere Flaschenbierkasten	—	131	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
132	Trier	8	1	Zinkkanne	Carbolineum —	53	132	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
133	E W Wismar	—	1	Stück	Schraubstock —	37,5	133	Roebel	Grhzl. Meckl. Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
134	—	21	1	Käfig	12 leb. Hühner —	20	134	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
135	—	64	1	Faß	Carbolineum —	260	135	Arnstadt	„	
136	—	131 134 134 R 128 134 L 128	3	—	Differenz-Unterlagsplatten	7,5	136	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	Dienstgut.
137	—	215	1	Kiste	leer —	32	137	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
138	—	250	1	„	Gloriazündhölzer —	—	138	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
139	—	1704	1	„	Margarine —	18	139	Buer	K. E.-D. Essen	
140	—	(1900) 1014	1	Faß	Wein —	126	140	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
141	—	2403	1	Ballen	leb. Bäume —	43	141	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
142	—	4934	1	—	Holzdeckel —	3,5	142	Aschersleben	„	Maschinenteil.
143	—	16590	1	Faß	Margarine —	60	143	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	
144	—	20275	1	Bund	4 eis. Gasrohre —	40	144	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	neu.
					D. Güter m. Zeichen vers.					
145	— weiß	—	1	Stück	Wagebalken —	8,5	145	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
146	—	—	1	Stab	Stahl —	12	146			
147	X	2111	1	—	Vorhängeschloß —	—	147	Eger	Bayerische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
148	—	—	1	Pack	schmiedeeis. Bankeisen	9	148	Posen	K. E.-D. Posen	
149	—	—	1	Ballen	leb. Bäume —	23	149	Camenz	K. E.-D. Breslau	
150	—	—	1	„	leb. Bäume —	43	150	Ulm	Württemberg. Stsb.	
151	—	—	1	Verschlag	2 Bettfußteile —	24	151	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
152	—	—	1	—	Bettstellstirnwand —	—	152	Müllrose	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
153	—	—	1	Strohsack	Bettzeug u. Betten —	15	153	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
154	—	—	2	—	eis. Bindeketten —	12	154	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
155	—	—	1	Ballen	Bindfaden —	55	155	Eschweiler	K. E.-D. Cöln	
156	—	—	1	Kiste	Blechbüchse m. Lack	59	156	Völklingen	St. Johann=Saarbr.	
157	—	—	1	Bund	Blechgeschirr —	5	157	Lohr a. M.	Bayerische Stsb.	
158	—	—	1	„	4 Bleiröhren —	68	158	Mannheim	Badische Stsb.	
159	—	—	1	Gestell	5 Dosen Bratfische —	43	159	Oberstein	St. Johann=Saarbr.	
160	—	—	1	„	3 Dosen Bratfische —	19	160	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	—	1	Dose	Bratheringe —	8	161	Kiefersfelden	Bayerische Stsb.	
162	—	—	20	Stück	Bretter (4 m lang) —	—	162	Coswig i/A.	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
163	—	—	3	„	Bretter (7 m lang) —	—	163	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
164	—	—	4	„	Bretter —	19	164	Crefeld	K. E.-D. Cöln	mit eis. Schrauben u. Muttern.
165	—	—	1	Wagen	Briketts —	10 000	165	Hamm	K. E.-D. Essen	52772 Bsl.
166	—	—	1	Stück	Buchenbrett —	52	166	Würzburg	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
167	—	—	1	Sack	Buxbaumpflanzen —	11	167	Duisburg	K. E.-D. Essen	
168	—	—	1	Blechbüchse	Conservesalz —	5,5	168	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
169	—	—	1	—	Dachfenster —	8	169	Bonn	K. E.-D. Cöln	a. Zinkblech.
170	—	—	2	—	gebogene Dampfrohre	187	170	Göttingen	K. E.-D. Cassel	zu Lokomotive Nr 60 gehörig.
171	—	—	2	—	gerade Dampfrohre		171			
172	—	—	4	—	Ventile —		172			
173	—	—	1	Pack	Decke —	9,5	173	Reinickendorf Dorf	K. E.-D. Berlin	
174	—	—	2	Stäbe	Eisen —	178	174	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	Frdr. Krupp.
175	—	—	1	Stab	Stahl —		175			
176	—	—	1	Bund	5 Stg. □-Eisen —	25,5	176	Spandau	K. E.-D. Berlin	4 m.
177	—	—	1	Stück	verz. Eisenblechrohr	17	177	Bonn	K. E.-D. Cöln	
178	—	—	1	Blechkanne	ansch. Eisenlack —	44	178	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
179	—	—	8	Stück	Eisenplatten —	150	179	Norf	K. E.-D. Cöln	
180	—	—	1	Bund	5 runde Eisenstäbe —	16	180	Großschönau	Sächsische Stsb.	m. Gew. u. Mutt.
181	—	—	1	Wagen	Eisenteile (große Gitter)	über 2000	181	Hamm	K. E.-D. Essen	5770 Erf.
182	—	—	1	Korb	Eisenw. —	70	182	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
183	—	—	1	Korb	ansch. Eisenw.	28	183	Nuttlar	K. E.-D. Cassel	
184	—	—	1	Kiste	Enameline	2	184	Diedenhofen	Reichsbahn	
185	—	—	1	Wagen	Erz	15000	185	Hörde=Hacheney	K. E.-D. Essen	78574 Esn.
186	—	—	1	Kiste	Fensterglas	253	186	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
187	—	—	1	Gestell	5 Dosen mar. Fische	34	187	Hagen=Eck.	K. E.-D. Elberfeld	
188	—	—	1	—	Flacheisen	72	188	Dieringhausen	„	
189	—	—	1	Reisekorb	l. Flaschen	26	189	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
190	—	—	1	Sack	Fleisch, Brot, Zwiebeln	30	190	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
191	—	—	1	—	Gasarm mit 5 m Gummischlauch	2,5	191	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
192	—	—	1	Sack	Gerste	20	192	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
193	—	—	1	Stück	Gießkanne	2	193	Lauingen	„	
194	—	—	1	Bund	Gußteile	10	194	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
195	—	—	1	Pack	Häckselschneidemesser	37	195	Altona	K. E.-D. Altona	Eilgut.
196	—	—	1	Sack	Hafer	45	196	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
197	—	—	1	„	eis. Haken aus Bandeisen	23	197	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
198	—	—	1	—	gußeis. Hängelager	21	198	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	m. Deckel.
199	—	—	1	Weidenkorb	eis. Harken	62	199	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
200	—	—	5	—	Heringsfässer, leer	100	200	Wanne	K. E.-D. Essen	
201	—	—	1	Schachtel	4 Herrenröcke	3,5	201	Basel	Badische Stsb.	
202	—	—	1	-	Holzsarg	5	202	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
203	—	—	1	Sack	Hornabfälle	40	203	Schmölln S.-A.	Sächsische Stsb.	
204	—	—	1	Käfig	leer	75	204	Brake i/W.	K. E.-D. Hannover	
205	—	—	1	—	gußeis. Kanalabflußkasten m. Roster	15	205	Cleve	K. E.-D. Cöln	
206	—	—	1	Sack	Kartoffeln	25	206	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
207	—	—	1	„	Kartoffeln	64	207	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
208	—	—	1	Bund	5 hölz. Kinderrechen	0,5	208	Meißen	Sächsische Stsb.	
209	—	—	1	—	Kinderwagen	16	209	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	gebraucht.
210	—	—	2	Stück	Kinderwagenteile	3	210	Würzburg	Bayerische Stsb.	
211	—	—	1	Sack	Kleesamen	101	211	Sauerlach	„	
212	—	—	1	„	Kleesamen	100	212	Blotnik	K. E.-D. Posen	
213	—	—	1	„	Kleesamen	100	213	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
214	—	—	1	Pack	20 alte Kleiesäcke	19	214	Posen	K. E.-D. Posen	
215	—	—	1	Koffer	gefüllt	10	215	Cüstrin=V.	K. E.-D. Bromberg	
216	—	—	3	„	neu, grau gestrichen	36	216	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
217	—	—	1	Wagen	Koks	15000	217	Deutsch=Oth	Reichsbahn	26018 Mainz.
218	—	—	1	Korb	leer	3,5	218	Kiel	K. E.-D. Altona	
219	—	—	3	Körbe	neu, leer	5,5	219	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
220	—	—	1	Sack	alte Kordel	19	220	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	1	„	Knochenmehl	75	221	Altona	K. E.-D. Altona	
222	—	—	1	Stück	Kreuzpickel	2	222	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
223	—	—	1	Kübel	leer	4	223	Duisburg	K. E.-D. Essen	
224	—	—	1	Pack	12 Küchenpfannen	15	224	Meiderich	„	
225	—	—	1	Bund	8 Kupferrohre	6,5	225	Marienfelde	K. E.-D. Berlin	
226	—	—	1	—	eis. Ladepritsche	40	226	Braunschweig N.	Braunschw. Land.-E.	
227	—	—	2	Bund	Latten	30	227	Mochbern	K. E.-D. Breslau	[1])
228	—	—	1	Ballen	Leder	40,5	228	Kiel	K. E.-D. Altona	
229	—	—	1	—	hölz. Leiter	11	229	Minden	K. E.-D. Hannover	8 Sprossen.
230	—	—	1	Sack	Mais und Gerste (Hühnerfutter)	100	230	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	Säckchen	Maronen	11	231	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
232	—	—	1	Korb	2 Maschinenteile	14	232	Metz	Reichsbahn	
233	—	—	1	—	Matratzenrahmen	10	233	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	neu.
234	—	—	1	Pack	alte Mehlsäcke	21	234	Konstadt	K. E.-D. Kattowitz	
235	—	—	2	—	Milchkannen, leer	15	235	Remilly	Reichsbahn	
236	—	—	1	—	Milchsieb aus Weißblech	—	236	Pelplin	K. E.-D. Danzig	
237	—	—	1	Korb	Nägel	127	237	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	—	1	Paket i. L.	Nägel	5,5	238	Plauen i/V. Ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
239	—	—	1	Platte	ansch. Neusilber	17	239	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	46 cm lg.
240	—	—	1	Paket	Pelz, Fußsack, Stiefel	11	240	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
241	—	—	4	Bund	leb. Pflanzen	143	241	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
242	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen	73	242	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
243	—	—	1	Sack	Plomben für Privatgebrauch	52	243	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	1	—	Privatplan	25	244	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	mit Messingösen.
245	—	—	1	—	Puppensportwagen	2	245	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
246	—	—	1	Faß	ansch. Putzöl	180	246	Raumland=B.	K. E.-D. Elberfeld	
247	—	—	1	Reisekorb	leer	11	247	Elberfeld	„	
248	—	—	1	„	leer	10,5	248	Essen Fil. Krupp	K. E.-D. Essen	
249	—	—	4	Bund	Reiser zu Rosenstöcken	3	249	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
250	—	—	1	„	Rohrstöcke	25	250	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	Beutel	Rotkleesamen	25	251	Brilon Stadt	K. E.-D. Cassel	
252	—	—	1	Sack	Runkelrübensamen	50	252	Marggrabowa	K. E.-D. Königsberg	
253	—	—	1	„	Saathafer	51	253	Neumünster	K. E.-D. Altona	

[1]) Latten sind mit roter Farbe mit Guben O beschrieben.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
254	—	—	1	Sack	leere Säcke —	33	254	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
255	—	—	1	„	Sackleinenstreifen —	15	255	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
256	—	—	1	Pack	10 neue Sägen —	11	256	Düsseldorf-Der.	„	in Papier.
257	—	—	1	Ballon	Säure —	70	257	Gummersbach	„	
258	—	—	1	Ballen i. Packl.	vergoldete u. versilberte hölzerne Sargfüße	18	258	Diedenhofen	Reichsbahn	
259	—	—	1	Stück	Schaufel —	1	259	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	ohne Stiel.
260	—	—	1	Bund	3 Schaufeln —	5	260	„	„	ohne Stiele.
261	—	—	1	„	25 eis. Schaufeln —	27,5	261	Wittingen	K. E.-D. Magdeburg	ohne Stiele.
262	—	—	1	Stück	eis. Schieber —	10	262	Weißenburg	Bayerische Stsb.	
263	—	—	1	Bund	Schilfrohrdecken —	9,5	263	Freiburg	Badische Stsb.	
264	—	—	1	Schließkorb	gefüllt —	30	264	Etzleben	K. E.-D. Erfurt	
265	—	—	1	Bund	13 Schlüssel —	12	265	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
266	—	—	1	Sack	Schnittergut —	19	266	Posen	K. E.-D. Posen	
267	—	—	1	Pack	eis. Schöpfpfannen —	33	267	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
268	—	—	1	Korb	Schrauben, Muttern —	37	268	Mg.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
269	—	—	1	Paket	24 eis. Schrauben —	1	269	Plattling	Bayerische Stsb.	
270	—	—	1	Bund	3 Schraubenschlüssel, 1 Spurmaß	16	270	Posen	K. E.-D. Posen	
271	—	—	1	Ring	eis. Seil —	25	271	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
272	—	—	1	—	Sesselgestell —	8	272	Rheine	K. E.-D. Münster	bez.: Elberfeld 13/3.
273	—	—	1	in Papier	Sofaaufsatz —	0,5	273	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	1	Ballot	Spagat —	32	274	Bamberg	Bayerische Stsb.	
275	—	—	1	Bund	eis. Spaten —	34	275	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
276	—	—	1	—	Spiritusfaß, leer —	40	276	Saargemünd	St. Johann-Saarbr.	
277	—	—	1	—	eis. Spülstein —	45	277	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	mit Holzrand.
278	—	—	1	Pack i. P.	24 schwarzlackierte Stahlstäbe, 0,80 m l., 7,5 mm Φ	10	278	Salzuflen	K. E.-D. Hannover	
279	—	—	2	Stück	Stielschaufeln —	5	279	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	Ballen	Strohdecken —	11	280	Offenburg	Badische Stsb.	
281	—	—	1	„	Strohdecke —	11	281	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
282	—	—	1	Sack	2 Strohsäcke, 1 Sack	5	282	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
283	—	—	1	Strohbund	Trinkgläser —	3	283	Ebingen	Württemberg. Stsb.	7 Stück.
284	—	—	1	—	Unterlagerkasten —	13	284	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
285	—	—	1	Verschlag	leer —	17	285	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
286	—	—	1	in Papier	Wasserwage —	1,5	286	Bremen Eil-A.	K. E.-D. Hannover	
287	—	—	1	Korb	5 Fl. Wein etc., 1 Fl. Vanille	14	287	Cöln-B.	K. E.-D. Cöln	
288	—	—	1	Weinfaß	leer —	113	288	Mainz	Direktion Mainz	
289	—	—	1	Ballen	Wollflocken —	25	289	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
290	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	290	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
291	—	—	1	„	Zwiebeln —	16	291	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 28. | 8. April 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Mobilmachung und Eisenbahnen nach Moltkes militärischer Korrespondenz.

Vom Generalmajor z. D. Baron v. **Vietinghoff** in Charlottenburg.

In dem vierten Bande der militärischen Korrespondenz*) entrollt sich vor uns ein vortreffliches Bild der politischen und militärischen Lage Preußens im Jahre 1859 sowie der hervorragenden Bedeutung der Eisenbahnen für die Bereitstellung der Heere zu den kriegerischen Operationen.

Moltke unterzieht die Machtfülle der Preußen benachbarten Staaten einer eingehenden Prüfung und entwickelt daraus die zweckmäßigste Verwendung der preußisch-deutschen Streitkräfte für den Fall eines kriegerischen Eingreifens zu gunsten Österreichs. Wenn es nun auch 1859 nicht zu einem Kampfe zwischen Preußen und Frankreich kam, so behalten die Erwägungen Moltkes und die darauf gegründeten Vorbereitungen für die Versammlung der Armee doch ihren hohen Wert und bilden mit einigen Einschränkungen die Grundlage für den Aufmarsch der deutschen Heere 1870. Moltke hebt in seinen Schriften hervor, daß die Art der Versammlung der Streitkräfte von entscheidender Bedeutung für den Verlauf eines Feldzuges werden kann; je schneller sie erfolgt, um so günstiger, einen um so größeren Vorsprung haben wir vor dem Gegner. Die größte Schnelligkeit ist aber nur mit Hilfe der Eisenbahnen zu erreichen, und deshalb wandte ihnen Moltke das lebhafteste Interesse zu und beschäftigte sich auf das eingehendste mit der Möglichkeit ihrer Verwendung und ihrer Entwicklung. Dieses Interesse ist bereits in dem Aufsatz „Moltke und die Eisenbahnen“ (Nr 84 des Jahrganges 1900 dieser Zeitung) in anschaulicher Weise geschildert und dort der innige Zusammenhang zwischen den militärischen Aufgaben und den Aufgaben des Eisenbahnwesens betont.

Gleich mit Ausspruch der Mobilmachung tritt die Wirksamkeit der Bahnen in ihr Recht. Sie beschleunigt die Versendung der Gestellungsbefehle für die Ergänzungsmannschaften sie befördert diese zu ihren Truppenteilen, ferner einen Teil der Mobilmachungspferde aus pferdereichen Gegenden nach entfernten Garnisonen sowie die Kriegsmunition und Waffen für die auf Kriegsstärke gebrachten Truppen.*) Diese Transporte lassen sich ohne Schwierigkeit mit den Einrichtungen bewältigen, die für den Personen- und Güterverkehr im Frieden getroffen sind. Bei dem alsdann folgenden Massentransport bedarf es aber besonderer Vorkehrungen, um die Einschiffung und Ausladung der Truppen so schnell zu bewirken, daß der Abgang der Züge nicht verzögert wird und bei der Endstation keine Stopfung eintritt, die entladenen Züge vielmehr schnell die Rückfahrt antreten können. Zu solchen Vorkehrungen gehören Rampenanlagen in genügender Ausdehnung, eine Zahl von Nebengleisen, damit die Verladung erfolgen kann, ohne den Verkehr zu stören, das Vorhandensein von zwei Gleisen in der Länge von 500 m, um Aufstellung und Begegnen der 100 achsigen Züge innerhalb der Station möglich zu machen. Auf die Notwendigkeit, die schnelle Versorgung mit Kohlen, Wasser für die Züge und Verpflegung für die Truppen sicherzustellen, genügt es hinzuweisen.

Dem Massentransport müssen Vorbereitungen vorhergehen, auf die später eingegangen werden soll, vor allem aber muß feststehen, wo und in welcher Stärke sich die Truppen sammeln sollen. Moltkes Erwägungen nach dieser Richtung sind folgende:

Anfangs Mai 1859 waren etwa 170 000 Mann französischer Truppen in Italien gebunden, Napoleon blieben nur 140 000 Mann

*) Herausgegeben vom Großen Generalstabe, Berlin 1902.

*) Diese letztgenannten Transporte kommen jetzt möglichst durch Friedensvorbereitung in Fortfall, um die Bahnen in der Mobilmachungszeit zu entlasten.

für einen Angriff gegen Preußen; es verlor daher an Wahrscheinlichkeit, aber es blieb den Franzosen unbenommen, mit diesen schwachen Kräften einen Vorstoß gegen Preußen oder Süddeutschland zu wagen, ehe deren Mobilmachung und Versammlung beendet war. Bei dem günstigen Eisenbahnnetz Frankreichs konnten etwa 100 000 Mann innerhalb acht Tagen bei Metz, Straßburg oder Nancy vereinigt stehen und dann in deutsches Gebiet einfallen. Erst wenn die preußischen Truppen in überlegener Zahl am Rhein und Main eingetroffen waren, mußte der französische Vorstoß zum Stillstand kommen, sei es durch den direkten Widerstand an diesen Strömen, sei es durch die Bedrohung der feindlichen Flanke. Ein solcher Vorstoß birgt solche Gefahren in sich, daß Frankreich aller Wahrscheinlichkeit nach gänzlich in der Verteidigung bleiben wird, und dadurch tritt für uns die Frage des Angriffs in den Vordergrund.

Hierbei hebt Moltke zum erstenmal hervor, daß Preußen für die großen Opfer, die es bringt, eine materielle Entschädigung beanspruchen kann und diese in der dauernden Besitznahme der ehemalig deutschen Provinzen Elsaß-Lothringen zu suchen ist. Dazu wird erforderlich, die französische Armee zu schlagen, die Provinzen zu besetzen, die Festungen Metz, Straßburg, Diedenhofen zu belagern und die Belagerungen gegen Entsatzversuche zu decken. Ob man bei letzterem defensiv oder offensiv verfahren kann, ob ein weiterer Vormarsch auf Paris zweckentsprechend ist, hängt von der augenblicklichen Lage ab. Nach dieser Erwägung schlägt Moltke vor, die Armee am Rhein und Main mit Hilfe der Bahn zu versammeln und dann mittels Fußmarsch an die Saar vorzurücken. Ein solcher Marsch ist notwendig, weil die zum Transport verfügbaren Bahnen nur bis an den Rhein führen und weil die Zeit der Versammlung und der Fußmarsch für die Zusammenfügung der größeren Verbände wünschenswert ist. Die verschiedene Ausrüstungszeit der Truppengattungen, ihre Heranziehung an die Einschiffungsstationen macht es zur Notwendigkeit, von dem Innehalten der ordre de bataille bei dem Massentransport abzusehen und zur Vermeidung von Zeitverlust den Abtransport sofort vor sich gehen zu lassen, sobald jede Abteilung ihre Mobilmachung beendet hat. Die Armee ist durch die rückwärts gelegene erste Versammlung gegen einen überraschenden Vorstoß der Franzosen geschützt. Die stärkere Armee sammelt sich am Rhein, weil bei Fortschaffung der größeren Truppenmassen auf den südlichen eingleisigen Bahnen über Cassel und Hof sechs bis zehn Tage verloren gehen würden und weil eine größere Zahl von Straßen vom Rhein als vom Main nach der Saar führen.

Ähnlich lagen die Verhältnisse 1870. Die für eine Versammlung der Armeen in Betracht kommenden Vorschläge sind in einer Denkschrift Moltkes vom Winter 1868/69 niedergelegt. 1870 war das Feld für die ersten kriegerischen Unternehmungen durch die Neutralität der Schweiz und Belgiens ebenso wie 1859 eingeschränkt. Die günstigste Angriffsrichtung der Franzosen geht auf die Mainlinie, um einen Keil zwischen Nord- und Süddeutschland zu treiben, wobei eine Unternehmung gegen Süddeutschland nicht ausgeschlossen ist. Das Eisenbahnnetz Frankreichs weist auf eine Versammlung seiner Armeen bei Straßburg und Metz hin.

Die Versammlung der deutschen Heere wurde, den seit 1859 vermehrten Streitkräften entsprechend, auf einem größeren Raum an der Mosel, hinter der Saar und in der Pfalz geplant. Sie gestattet ein schnelles Angriffsvorgehen in Feindes Land und verhindert die Besitzergreifung deutschen Bodens. Lassen sich die Franzosen auf Unternehmungen gegen Süddeutschland ein, so ist Preußen allerdings nicht in der Lage, dies durch schnelle Besetzung der süddeutschen Grenzen zu hindern, aber durch die Entsendung schwächt sich die französische Front und begünstigt damit unseren Angriff in dieser Richtung; sie gestattet uns, die wir schon ohne dies die Überlegenheit an Zahl haben, ebenfalls starke Heeresteile abzuzweigen und durch den Druck auf die feindliche Flanke die Franzosen zum Stillstand und zur Umkehr zu nötigen. Die größte Sicherheit für Süddeutschland liegt in der Vereinigung aller Streitkräfte in dem bezeichneten Aufmarschgebiet. Dieser Erwägung haben die Süddeutschen 1870 auch sogleich Rechnung getragen und ihre Truppen mit den norddeutschen Heeren vereinigt.

Die Verkehrsmittel hatten sich in den 11 Jahren von 1859—1870 ganz erheblich gesteigert; während Moltke 1859 nur mit drei durchgehenden Eisenbahnlinien rechnen kann, nämlich: 1. Stettin/Bromberg-Berlin-Minden-Cöln, 2. Berlin-Cassel-Cöln, 3. Posen/Breslau-Görlitz-Leipzig-Hof-Frankfurt a/M., nennt das Generalstabswerk für 1870 sechs durchgehende Linien allein für Norddeutschland: 1. Berlin-Hannover-Cöln-Bingerbrück-Neuenkirchen, 2. Leipzig-Kreiensen-Mosbach (bei Biebrich), 3. Berlin-Halle-Cassel-Frankfurt a/M.-Mannheim-Homburg, 4. Dresden-Leipzig-Fulda-Kastel, 5. Posen-Görlitz-Leipzig-Würzburg-Mainz-Landau, 6. Münster-Düsseldorf-Cöln-Call, sowie drei Linien für die süddeutschen Truppen: a) Augsburg-Ulm-Bruchsal, b) Nördlingen-Crailsheim-Meckesheim, c) Würzburg-Mosbach-Heidelberg ohne die Zufuhrlinien, welche die entfernteren Garnisonen an die Hauptlinien heranführten. Diesem ausgedehnteren Bahnnetz entsprach die Vermehrung an rollendem Material in reichem Maße.

Die Vorbereitungen für den Massentransport 1859 waren noch mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft. Umständliche und zeitraubende Verhandlungen waren mit den Einzelstaaten nötig, durch deren Gebiet der Transport gehen sollte. Dahin gehörten Benutzung der Eisenbahnen, Verabredung der Fahrpläne, Regelung der Verpflegung und Unterbringung. Diese Schwierigkeiten vermehrten sich dadurch, daß der Chef des Generalstabs nicht die selbständige Stellung wie zur Jetztzeit hatte. Moltke war dem Kriegsminister unterstellt, mußte diesem Berichte erstatten, seine Entscheidungen einholen und durch ihn Verhandlungen mit den übrigen Ministerien führen lassen. Dabei unterblieb es häufig, den Generalstab über die politischen und militärischen Vorgänge in anderen Staaten auf dem laufenden zu erhalten, so daß Moltke einen Teil seiner Kenntnisse nur den Berichten seiner Generalstabsoffiziere verdankte oder solche aus Zeitungsnachrichten schöpfte.

Einige Beispiele hierfür: Moltke beantragte am 7. Februar 1859 bei dem Kriegsminister, mit den Staatsregierungen Verhandlungen über die Benutzung der Eisenbahnen anzuknüpfen, da bislang noch keinerlei Abkommen getroffen sei; ohne Erfolg. Am 26. Februar reicht er dem Kriegsminister v. Bonin eine neue Denkschrift ein, mit demselben Ergebnis. Eine weitere Denkschrift Moltkes vom 14. März über den Einfluß der Eisenbahnen auf die Konzentration bleibt vorläufig unbeantwortet; erst am 13. April erhält er die Nachricht, daß diese Denkschrift dem Handelsminister zugeschickt worden sei. Am 16. April erinnert Moltke den Kriegsminister an die Prüfung der von ihm gemachten Vorschläge, betreffend Leistungsfähigkeit der preußischen Bahnen; er bittet ferner um Feststellung der gleichen Verhältnisse auf den nichtpreußischen Bahnen, und verlangt erneut Vereinbarungen über die Mitbenutzung von Personal und Material der anderen Staaten sowie im Bedarfsfalle teilweise Einstellung des Privatverkehrs. Erst am 29. April gibt der Kriegsminister den Bescheid des Handelsministers auf die Denkschrift vom 14. März an Moltke.

Am 15. Juni hatte Moltke dem Prinzregenten einen Vorschlag für die Versammlung der Armee unterbreitet, nach welchem die südlichen Bahnen spätestens am 16. Juni telegraphische Anweisung durch das Kriegsministerium erhalten müßten, damit der Eisenbahntransport am 1. Juli beginnen könne. Der Prinzregent hatte „Einverstanden“ unter diese Denkschrift gesetzt und sie dem Kriegsminister zu weiterer Veranlassung übergeben. Dieser Befehl zur Versammlung mußte rückgängig gemacht werden, weil die Verhandlungen mit den Bundesstaaten verzögert worden waren.

Durch mehrfache persönliche Vorträge bei dem Prinzregenten verschaffte Moltke seinen Ansichten allmählich Geltung, Schritt für Schritt mußte er sich seine selbständige Stellung erkämpfen, die im Jahre 1870 nicht mehr angezweifelt wurde.

Als Grundlage für die Vorbereitungen zum Eisenbahntransport kann man eine Instruktion für die Generalstabsoffiziere vom Jahre 1858 ansehen, welche es für erforderlich erklärt, die Verhältnisse der Bahnen und ihre Leistungsfähigkeit festzustellen, insbesondere die Zahl der täglich abzulassenden Züge unter Aufhebung des Privatverkehrs, ihre Belastung und Geschwindigkeit. Bedacht sei ferner darauf zu nehmen, daß bei zweigleisigen Bahnen die Fahrt ohne Unterbrechung bis ans Ziel fortgesetzt werde, während auf eingleisigen Bahnen Nachtfahrten unterbleiben sollten. Diese Instruktion diente als Vorarbeit für die im Jahre 1861 vom Kriegsministerium erlassene „Instruktion über den Transport der Truppen auf Eisenbahnen“, welche Vorschriften enthielt über Ein- und Ausladen der Waffengattungen, das Verhalten während der Fahrt und die Einrichtungen der Bahnhöfe zum Verladen; ferner eine Vorschrift über die „Organisation des Transports größerer Truppenmassen“. Letztere forderte gleichzeitige und regelmäßig fortlaufende Inanspruchnahme der Eisenbahnen ohne Wagenwechsel. Die Durchschnittsleistung wurde auf 3 bis $3\frac{1}{2}$ Meilen Fahrt in der Stunde bei einem Verkehr von täglich 8 bei eingleisigen und 10 bis 12 Zügen bei zweigleisigen Bahnen festgelegt; für jeden Zug wurde 1 Bataillon, 1 Schwadron oder 1 Batterie gerechnet.*)

In Berlin arbeitete 1859 eine Zentralkommission, bestehend aus mehreren höheren Offizieren und höheren Beamten aus den Ministerien des Handels und des Innern. Sobald die Versammlung der Armee befohlen war, sollten auf die ermittelten durchgehenden, selbständigen Eisenbahnlinien die Armeekorps verteilt und die Reihenfolge ihrer Beförderung festgesetzt, die Fahr- und Marschtableaus ausgearbeitet werden. Aus diesen ergaben sich der Beginn der Transporte, die Einschiffungspunkte, die Zahl der zu befördernden Truppeneinheiten, also die Zahl der Züge. Der Bahn waren reichlich 10 Tage Zeit zu lassen, um ihre Vorbereitungen zu treffen, namentlich um das Material an den Einschiffungsstationen zu sammeln.

Für jede der durchgehenden Linien wurde eine Linienkommission ernannt; sie bestand aus je einem Offizier, einem Eisenbahnbeamten und einem Verpflegungsbeamten; diese Kommissionen stellten in der Zeit vom 20. bis 23. Mai 1859 in Leipzig mit den Vertretern der sächsischen und bayerischen Bahnen den gemeinschaftlichen Betrieb fest und verhandelten wegen Hergabe von Beamten, Lokomotiven und einigen Transportwagen; sodann bestimmten sie die Hauptverpflegungsstationen — etwa in 30 Meilen Abstand —, auf welchen eine Kommission für geeignete Lagerplätze, rechtzeitige Lieferung warmer Kost und anderer Genußmittel sowie für Aufstellung von Wasserbehältern sorgte. Sie hatte auch darauf zu halten, daß die Weiterfahrt der ruhenden Truppe nicht verzögert wurde; konnte der Fahrplan nicht eingehalten werden, so fiel der verspätende Zug aus und durfte erst an einem Ruhetage der Eisenbahn nachfahren. Den Dienst auf den Einschiffungs- und Zielpunkten leiteten Etappenkommandanten im Verein mit technischen und Verpflegungsbeamten.

Nach den vom Generalstab vorbereiteten Fahr- und Marschtableaus war die Gesamtfahrzeit berechnet für Linie 1 auf 21 Stunden, für 2 auf 36 Stunden, für 3 auf 25 Stunden. Es sollten auf der zweigleisigen Linie 1 täglich 12, auf 2 und 3 täglich 8 Züge in der Richtung nach Westen laufen. Auch die Unterbringung und Verpflegung in den Ausschiffungsbezirken war durch den Generalstab im allgemeinen vorbereitet, während die Einzelheiten innerhalb der Bezirke den Generalkommandos zufielen. Hierbei zeigte sich eine Meinungsverschiedenheit zwischen dem Generalstab und den Kommandos. Diese behaupteten, daß die ihnen zugewiesenen Bezirke zu eng begrenzt wären, und berichteten dieserhalb an das Kriegsministerium, welches der Auffassung der Generalkommandos beitrat. Moltke beruhigte sich hierbei nicht, in einer späteren Denkschrift weist er nach, daß seine Berechnung, nämlich etwa vier Mann auf die Feuerstelle, richtig sei, weil eine weitere

*) Jetzt 1 Bataillon, $1^1/_3$ Schwadron, $1\frac{1}{2}$ Batterie.

Auseinanderlegung der Truppen die rechtzeitige Versammlung der Korps, wie der ganzen Armee gefährde, und die Kriegsgeschichte gezeigt habe, daß eine solche Begrenzung ausreichend sei, auch wenn die Truppen längere Zeit in ein und demselben Bezirk verweilen sollen, als dies 1859 geplant war. Die Ereignisse von 1870 haben Moltke völlig Recht gegeben, die Belegung der Orte mit Einquartierung war während der Operationen fast immer eine stärkere, als vier Mann auf die Feuerstelle.

Die Verpflegung für die Zeit während der Eisenbahnfahrt und nach derselben sollten die Truppen zum Teil mit sich führen, zum Teil sollte sie aus den Armeekorpsbezirken im Anschluß an die Truppentransporte nachgeführt werden. Außerdem waren in Cöln, Mainz, Luxemburg und Coblenz Hauptmagazine vorgesehen.

Die Verhandlungen mit den Bundesstaaten über die Mitwirkung der Bundestruppen hatten sich recht mühsam weitergeschleppt, sie fanden erst vom 25. bis 28. Juni durch Zusammentritt der Bevollmächtigten in Berlin einen Abschluß. Jetzt erst wurde beraten, wo die Bundestruppen aufzustellen und wo sie die Eisenbahn erreichen sollten. Es waren ferner zu regeln die Kommandoverhältnisse, die Beziehungen der Korps untereinander und die der preußischen bisher ungleichartige Verpflegung.

Der Massentransport auf der Eisenbahn kam bekanntlich 1859 nicht zur Ausführung, Österreich schloß am 8. Juli den Waffenstillstand von Villafranca und, ohne die Einwirkung der deutsch-preußischen Armeen abzuwarten, am 12. Juli einen vorläufigen Frieden. Der Befehl zur Versammlung der preußischen Korps wurde am 14. Juli rückgängig gemacht, und die bereits in Marsch gesetzten Truppen erhielten Weisung, in ihre Garnisonen zurückzukehren. Die Mobilmachung hatte also keine Erfahrungen in der praktischen Ausnutzung der Eisenbahnen gebracht, sie führte aber zu der Erkenntnis derjenigen Lücken, welche im Interesse einer schnelleren Versammlung auszufüllen waren. Moltke verlangte vor allen Dingen, daß die Verhandlungen mit den Bundesstaaten über Benutzung der Eisenbahnen schon im Frieden abgeschlossen würden, ferner den Ausbau der Eisenbahnen. Er will überall die Legung von Doppelgleisen und berechnete, daß 1859 nach Ausführung dieser Maßregel statt 120 000 Mann in vier Wochen bereits 240 000 Mann hätten am Rhein stehen können. Das Eisenbahnnetz sollte derartig erweitert werden, daß möglichst jedem Armeekorps eine durchgehende Linie angewiesen werden könne; bei dieser Ergänzung war zwar das allgemeine Verkehrsinteresse zu berücksichtigen, aber unter völliger Wahrung der militärischen Anforderungen. Nach seiner Ansicht sind mit den Eisenbahngesellschaften schon vor der Mobilmachung Verträge über die Benutzung der Bahnen abzuschließen, die Leistungsfähigkeit ist festzustellen und deren Kenntnis auf dem laufenden zu erhalten.

Um Erfahrungen zu sammeln, schickte Moltke Generalstabsoffiziere während der Truppentransporte 1859 nach Frankreich und Österreich; in ersterem wurden diese sehr gut durchgeführt. Eine Spezialkommission in Paris, bestehend aus den Vertretern der großen Eisenbahngesellschaften, besorgte die einheitliche Leitung, sie verfügte über viele zweigleisige Strecken und reiches Material, dessen Bereitstellung rechtzeitig angeordnet war. Die Militärverwaltung hatte sich um die Einzelheiten nicht zu kümmern. Eine ganz außergewöhnlich große Leistung wird vom 25. April 1859 hervorgehoben, an welchem Tage die Linie Paris-Mâcon in 17 Zügen etwa 17 000 Mann und 650 Pferde beförderte und außerdem noch 13 Züge für den Privatverkehr, in Summa 30 Züge, fahren ließ. Weniger günstig verliefen die Transporte in Österreich; sie waren von langer Dauer und ungemein anstrengend für die Truppen wie für das Bahnpersonal. Für die Südbahn war der Militärfahrplan nicht genügend vorbereitet, man hatte täglich nur zwei Militärzüge vorgesehen; als dann bei Beginn des Transports eine größere Zahl von Zügen verlangt wurde, war infolge ver-

späteter Anmeldung das erforderliche Material nicht zur Stelle. Außerdem unterstand die Linie von Wien bis Verona nicht einer einheitlichen Leitung, sondern bis Laibach verfügte das Kriegsministerium, von da ab das Kommando der mobilen Armee. Schließlich sah das österreichische Kriegsministerium sich genötigt, ein Korps durch Sachsen und Bayern nach Italien zu schicken; dabei mußte aber an den Grenzen beider Staaten umgeladen und die Truppen von Innsbruck nach Bozen auf den Fußmarsch verwiesen werden, so daß die ersten Abteilungen erst nach neuntägiger Fahrt Verona erreichten.

Die Schwierigkeiten, die bei dem 1859 beabsichtigten Bahntransport zu überwinden waren, kamen 1870 in Fortfall, dank der zunehmenden Entwicklung des Eisenbahnbaues, der Ausdehnung der vorbereitenden Friedensarbeit für eine sichere und schnelle Beförderung der Truppen und der Erfahrungen, die in der Zwischenzeit gemacht wurden. 1864 war die Inanspruchnahme der Eisenbahnen nur eine geringe und daher wenig lehrreich; viel weitergehende Erprobungen mit dem Massentransport wurden 1866 gemacht. In Anbetracht der großen Ausdehnung des Aufmarschgebiets von Zeitz bis Schweidnitz und Neiße war das Eisenbahnnetz ein günstiges, das III., IV. und VI. Armeekorps erreichten ihre Sammelpunkte mittels Fußmarsch unter Zuhilfenahme der im Korpsbezirk liegenden Bahnen, ohne den Transport der entfernteren Korps zu stören. Diese konnten über je eine durchgehende Linie verfügen, nur das Gardekorps war auf dieselbe Linie wie das I. Korps angewiesen, es begann seinen Transport jedoch erst 11 Tage nach jenem. Die gesamte Truppenbewegung vollzog sich ohne Störung und ohne von den Bahnen übermäßige Leistungen zu fordern. Es wurden in 21 Tagen etwa 200 000 Mann, 55 000 Pferde und 5000 Fahrzeuge einschließlich der Geschütze befördert auf Entfernungen von 30 bis 90 Meilen; es liefen durchschnittlich zehn Züge täglich auf jeder Linie, die Anspannung war jedoch nicht gleichmäßig, die höchste Leistung fiel in die Zeit vom 23. Mai bis 2. Juni. Das Gardekorps, welches erst vom 13. Juni an auf der Linie Berlin-Frankfurt a/O.-Breslau-Brieg befördert wurde, brauchte einschließlich seiner Trains und Kolonnen mit 12 Zügen täglich nur zehn Tage zu seinem Transport; der Bahnverwaltung hatte man dabei nur zwei Tage Zeit zu ihren Vorbereitungen gelassen.

Die erwähnte Friedensarbeit wurde dadurch begünstigt, daß nach der norddeutschen Bundesverfassung sämtlichen Eisenbahnverwaltungen die Verpflichtung auferlegt war, allen Anforderungen, welche sich auf die Verteidigung des Landes bezogen, nachzukommen. Eine Eisenbahnabteilung im Bundeskanzleramt führte die Verhandlungen mit den Eisenbahnbehörden. Vereinbarungen waren nur noch mit den süddeutschen Staaten zu treffen.

Da es von höchster Wichtigkeit ist, dem Gegner in der Versammlung der Armee zuvorzukommen, so wurde auf Moltkes Anregung die Mobilmachungszeit der Truppen abgekürzt; während sie 1859 etwa 21 Tage, 1866 etwa 15 Tage betragen hatte, mußten die Truppen nunmehr in 8—10 Tagen nach Eingang des Mobilmachungsbefehls marschbereit sein. Alle Vorbedingungen hierfür waren gegeben: die Truppen, die zu dem mobilen Armeekorps gehören sollten, standen im Frieden fast durchgängig im Korpsbezirk, die Ergänzungsmannschaften hatten zumeist ihren Wohnsitz ebendaselbst, so daß bei der zweckmäßigen Art ihrer Beorderung eine ungemein schnelle Ergänzung der Truppen auf Kriegsstärke möglich war.

In Frankreich lagen die Verhältnisse ungünstiger. Die Depots waren oft durch große Entfernungen von dem Standort der Truppen getrennt, die Ergänzungsmannschaften mußten zur Einkleidung, Bewaffnung usw. zuerst zu den Depots einbeordert und dann von diesen zu den Truppen geschickt werden. Es leuchtet ein, daß durch solche Anordnung viel kostbare Zeit verloren ging.

Die für die Beförderung der Ergänzungsmannschaften und Pferde nötigen Transporte fanden ihre Regelung bei alljährlich stattfindenden Konferenzen von Vertretern der Eisenbahnbehörden und des Generalstabs. Den Ergänzungstransporten sollten sich die Versammlungstransporte unmittelbar anschließen. Um Zeit und Kräfte zu sparen, galt es, alle Haupt- und Nebenlinien auszunutzen, Bahnfahrt und Fußmärsche zweckmäßig zu verbinden; das Ergebnis solcher Erwägungen fand in der Fahr- und Marschtafel Ausdruck. Als jährliche Vorarbeit folgte dann die Ausarbeitung der Fahrtdispositionen sowie die Verfügung über das Eisenbahnpersonal und die Wagenparks.

Die Masse der zu befördernden Truppen war seit 1859 gewaltig angewachsen, es galt daher, auch die Transportleistungen zu steigern; man setzte deswegen die tägliche Zugzahl nach jeder der beiden Richtungen auf 18 bei einer zweigleisigen, auf 12 bei einer eingleisigen Bahn fest, die Züge zu 100 Achsen gerechnet.

Die Erweiterung des Bahnnetzes findet in folgenden Zahlen ihren Ausdruck:

1859 Länge der preußischen Bahnen rund 5200 km, der übrigen deutschen Bahnen 5400 km, zusammen 10 600 km;

1870 Länge der preußischen Bahnen rund 10 850 km, der übrigen deutschen Bahnen 7150 km, zusammen 18 000 km.

Damit hatte Deutschland das Übergewicht über die Bahnen Frankreichs erreicht, deren Netz große Lücken in bezug auf Querverbindungen zeigte. Das rollende Material der deutschen Bahnen war derartig vermehrt, daß bei dem gewaltigen Massentransport doch nur $^3/_5$ der Wagen und $^2/_5$ der Lokomotiven beansprucht wurden; das militärpflichtige Eisenbahnpersonal beließ man im Bahndienst und berief es erst später zu den Fahnen ein.

Die Mobilmachung war am 16. Juli 1870 befohlen, am 19. Juli begannen bereits die Ergänzungstransporte und am 24. Juli der Massentransport. Vom 25. Juli an wurde der Personen- und Güterverkehr ausgesetzt. Nach den Anordnungen des großen Hauptquartiers sollten schon am 3. August Abends die drei Armeen operationsfähig bereit stehen: I. Armee bei Saarlouis-Merzig, II. Armee bei Völklingen-Saarbrücken-Saargemünd, III. Armee bei Landau-Karlsruhe, das XII. Armeekorps bei Kaiserslautern, das IX. Armeekorps bei Homburg i/Pf.

Moltke hatte reiflich erwogen, ob diese auf das linke Rheinufer vorgeschobene Versammlung angängig sei, und kam zu dem Schluß, daß bei der gut vorbereiteten Mobilmachung es sich empfehle, der Zeitersparnis wegen die linksrheinischen Eisenbahnen bis zur Grenze auszunutzen, obschon die Gefahr einer Störung dieser Versammlung nicht ausgeschlossen war. Es erfolgte auch wirklich am 23. Juli, kurz vor Beginn des Massentransports, der abändernde Befehl, daß das III. und X. Armeekorps nur bis Bingen, das Gardekorps bis Mannheim die Bahn benutzen sollten. Diese Änderung geschah auf Grund einer Nachricht, daß starke französische Kräfte auf der Linie Metz-Straßburg versammelt würden und sich auf die preußische Grenze zu vorwärts bewegten. Tatsächlich hatten die französischen Truppenteile ihre Garnison verlassen, ohne die Ankunft ihrer Reserven abzuwarten; so waren sie zwar in der Nähe der Grenze, aber die Bataillone nur in einer Stärke von 500 Mann. Die Ergänzung auf Kriegsstärke verzögerte sich durch diese Übereile derartig, daß am 29. Juli die Bataillone erst 700 Mann zählten und am 4. August, der Schlacht von Weißenburg, noch ein erheblicher Teil der Reserven sowie der Trains und Kolonnen fehlte.

Die deutschen Eisenbahnen blieben, dank der hingebenden Tätigkeit aller Beamten vom höchsten bis zum niedrigsten, in ihren Leistungen nicht hinter den gestellten Anforderungen zurück; in 10 Tagen waren etwa 370 000 Mann, 100 000 Pferde und 9500 Fahrzeuge befördert und standen am 4. August an der Grenze zur Verwendung bereit; nirgends waren Hemmnisse von Belang eingetreten, niemals hatte die Ausdauer des schwer angestrengten Personals versagt.

Vergegenwärtigen wir uns die Ziele, die Moltke bei einem Kriege mit Frankreich 1859 erreichen wollte, so finden wir 1870 die Absicht in die Tat umgesetzt: die französischen Heere wurden geschlagen, Elsaß-Lothringen besetzt, die Festungen belagert und erobert und die deutschen Armeen vereitelten die französischen Entsatzversuche durch eine Reihe blutiger Schlachten. Der Siegespreis Deutschlands war Elsaß-Lothringen. Das Verdienst, rechtzeitig erkannt zu haben, wo in der Organisation und Mobilmachung des Heeres sowie in den Gesamteinrichtungen zur sicheren und schnellen Beförderung der Armee an die bedrohte Grenze die bessernde Hand anzulegen war und damit die Vorbedingung für unseren siegreichen Krieg von 1870/71 zu schaffen, gebührt wahrlich nicht zum geringsten Teil dem Feldmarschall Moltke.

Das Reichsbudget Rußlands für das Jahr 1903.

In Nr 97 Jahrg. 1902 d. Ztg. haben wir nach den Mitteilungen der St. Petersburger Presse gewissermaßen vorgreifend schon berichtet, welche Pläne für den Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes auf Grund des Reichsbudgets bestehen. Es sind, wie wir schon anführten, sehr große Beträge, die vorgesehen worden sind, teils um die vorhandenen Bahnen leistungsfähiger zu machen, teils um Landesteile, wie namentlich den Norden des europäischen Rußlands, die noch außerordentlich spärlich oder gar nicht mit Eisenbahnen bedacht sind, endlich auch in den Genuß dieses Verkehrsmittels zu setzen.

Gegenwärtig liegt uns nun der ganze Bericht vor, mit dem Finanzminister Witte den Budgetentwurf Sr Majestät dem Zaren vorgelegt hat. Wie alljährlich, bietet der Bericht außerordentlich viel Interessantes. Der Minister hat die Gepflogenheit, in jedem Jahre die Aufmerksamkeit des Zaren auf einen oder den anderen Gegenstand ganz besonders zu lenken. In diesem Bericht ist es das Ernteergebnis des letzten Jahres, die Lage der Industrie, die Roheisenproduktion und ähnliches. Bevor wir auf diese Fragen zurückkommen, sei hier noch kurz auf die Einnahmen und Ausgaben der Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1903 hingewiesen. Veranschlagt sind die

Einnahmen mit	414 118 646 R.,
Ausgaben mit	421 169 313 „
das ergibt eine Mindereinnahme von	7 050 667 R.

In den Ausgaben sind auch Beträge für verschiedene neue Arbeiten und zwar 60 000 000 R. und zur Beschaffung von Betriebsmaterial 39 908 265 R. enthalten. Diese Ausgaben sollen die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen heben, was denn allerdings mit der Zeit auch zu einer Steigerung der Einnahmen der Bahnen führen kann. Wenn überhaupt in der letzten Zeit zur Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Schienennetzes so große Aufwendungen gemacht worden sind, so erklärt sich das durch das Bestreben, die äußerst fühlbaren Mängel desselben zu vermindern. Die diesmal in das Budget aufgenommenen Beträge sollen vor allen Dingen zur Vermehrung des rollenden Materials (Wagen und Lokomotiven) sowie zur Erweiterung der Stationen verwandt werden.

Neben diesen ordentlichen Ausgaben enthält der Budgetentwurf noch die ganz erheblichen Beträge zur Deckung außerordentlicher Ausgaben namentlich für Neubauten, über die wir, wie bereits einleitend bemerkt, in Nr 97 Jahrg. 1902 d. Ztg. berichtet haben. Der Bericht des Finanzministers enthält in bezug auf diesen Teil des Budgets keinerlei irgend wie bemerkenswerte Andeutungen und Bemerkungen über die Entwicklung des Eisenbahnnetzes oder über die Frage, wo noch in den verschiedenen Reichsteilen ein mehr oder minder großes Bedürfnis hervorgetreten ist, wie der Bericht das sonst gelegentlich tat. Es sind eben in diesem Berichte alle diese Fragen außerordentlich kurz behandelt worden, dagegen ist der wirtschaftlichen Entwicklung ein großer Raum gelassen. Für die Betrachtungen an dieser Stelle sind zwei Punkte von besonderer Wichtigkeit, weil sie in Rußland die Lebhaftigkeit des Verkehrs auf den Eisenbahnen in erster Reihe beeinflussen: die Getreideernte und die Erzeugung an Roheisen.

Was den ersten Punkt anlangt, so führt der Finanzminister aus, daß sich nach den Ausweisen des Statistischen Zentralkomitees der Rohertrag an sämtlichen Getreidearten in 64 Gouvernements des europäischen Rußland (mit Einschluß der Weichselgouvernements und des nördlichen Kaukasus) auf 3 939 000 Pud (= 64 520 820 t) stellt. Außerdem sind in Sibirien und in den Steppengebieten 176 000 000 Pud (= 2 884 000 t) geerntet worden; der gesamte Ernteertrag in 72 Gouvernements und Gebieten beläuft sich demnach auf 4 115 000 Pud (= 67 404 820 t) und übersteigt den des übrigens sehr ungünstigen Vorjahres um mehr als eine Milliarde Pud. Im Vergleich zum letzten Jahrfünft erwies sich die Ernte in 46 Gouvernements als über dem Mittel stehend, wobei besonders hohe Erträge auf die meisten Gouvernements der zentralen Ackerbauzone, Südrußlands, Kleinrußlands und des Südwestgebietes entfielen. Jedoch ist bei der Beurteilung der Ernteergebnisse des Jahres 1902 zu berücksichtigen, daß namentlich im ganzen Nordgebiet die Verhältnisse beim Einbringen des Getreides sich ungünstig gestalteten. Es darf ferner nicht außer acht gelassen werden, daß auch in diesem Jahre die Notwendigkeit eintrat, der Bevölkerung in einigen Gouvernements durch Verabfolgung von Darlehen zu Verpflegungszwecken und zur Bestellung der Aussaat Unterstützung zu gewähren, und daß hinsichtlich des Aufgehens der Wintersaaten in einigen Gegenden des Reiches Befürchtungen laut werden. Nichtsdestoweniger erwies sich die Getreideernte im allgemeinen als durchaus günstig, wie aus nachstehenden Zahlenangaben hervorgeht.

Rohertrag der Kornfrüchte in 64 Gouvernements des europäischen Rußland.

Jahr	Rohertrag in Millionen Pud	Einwohnerzahl in Millionen	durchschnittlicher Ertrag auf den Kopf der Bevölkerung Pud
1892	2577	102,05	25,2
1893	3460	102,55	33,7
1894	3323	103,85	32,0
1895	3061	105,21	29,1
1896	3080	106,61	28,9
Durchschnitt . .	3100	104,05	29,8
1897	2546	108,05	23,6
1898	3037	109,55	27,7
1899	3424	111,11	30,8
1900	3358	112,71	29,8
1901	2938	114,30	25,7
Durchschnitt . .	3061	111,14	27,5
1902	3939	116,00	33,9

Diese Daten zeigen, daß die Gesamternte an Körnerfrüchten im Jahre 1902 höher ist als der Ertrag der besten Erntejahre des letzten Jahrzehnts, und den Durchschnittsertrag für diesen ganzen Zeitraum um mehr als 27 % übersteigt. Übrigens erscheint es von Interesse, bei der Beurteilung der Ernteergebnisse nicht allein die Ertragsziffern an sich zusammenzustellen, sondern auch den Ernteertrag auf den Kopf der Bevölkerung in Betracht zu ziehen, da die Bevölkerung nach Maßgabe ihres Anwachsens natürlich auch einer größeren Getreidemenge bedarf. Bei solcher Berechnung erweist es sich, daß die Ernte des Jahres 1902 nicht hinter den Ernteerträgen der Jahre 1893 und 1894 zurücksteht, welche sehr hoch waren. Hierbei wäre noch zu bemerken, daß die Getreidepreise in diesem Jahre höher standen als damals. Dies ist natürlich ein sehr günstiger Umstand, jedoch besteht der Hauptvorteil nicht darin, sondern in der reichen Ernte selbst.

Soweit der Bericht des Finanzministers. Wie dieser reiche Erntesegen auf den Betrieb gewirkt hat, das haben wir wiederholt Gelegenheit gehabt, mitzuteilen. Wochen-, ja monatelang haben die Getreidesendungen warten müssen, bis endlich für sie die Stunde der Befreiung kam. Die Anhäufung der Getreidesendungen hatte im Süden und Südosten des Reiches einen solchen Umfang angenommen, daß auf einzelnen Stationen eine völlige Verstopfung eintrat. Es mag gewiß nicht leicht sein, bei so außerordentlich schwankenden Ernteergebnissen stets so gerüstet zu sein, daß die Bewältigung des Verkehrs anstandslos von statten geht, aber zwischen einem anstandslosen Abtransport der angeführten Mengen und dem, was in diesem Herbste in Rußland sich abgespielt hat, ist ein so großer Unterschied, daß kaum eine Vergleichszahl gefunden werden kann.

Wenn der Minister daher erhebliche Beträge in das Budget eingesetzt hat, so gibt das die Hoffnung, daß es in den nächsten Jahren vielleicht etwas besser werden könnte. Allerdings kann nicht vergessen werden, daß selbst in Jahren, in denen sogar 17 Gouvernements von der schwersten Mißernte betroffen, eine Hungersnot ausgebrochen war und die Bevölkerung in großer Zahl vom Hungertyphus hingerafft wurde, die Verwaltung der russischen Bahnen es dennoch nicht vermochte, das erforderliche Getreide an die Bedarfsstellen zu schaffen. Man

kommt durch derartige Beobachtungen unwillkürlich dazu, anzunehmen, daß neben dem vorhandenen Mangel an allem Möglichen namentlich auch die Organisation bezüglich der Ausnutzung des rollenden Materials erhebliche Mängel aufweisen muß. Vielleicht spielt nicht zum geringsten der Umstand eine wichtige Rolle, daß der Wagenpark der Staatsbahnen nicht als ein einheitliches Ganzes betrachtet und behandelt wird. Noch heute findet ein Austausch von Wagen gegen Wagen statt ohne Rücksicht darauf, daß die Wagen von einer Staatsbahn auf die andere übergehen. Es sind das noch Überbleibsel jener alten Zeit, in der noch einige 40 verschiedene Gesellschaften bestanden, die alle eifersüchtig darauf achteten, daß auf der Endstation ihrer Bahn nicht ein Wagen mehr übernommen als übergeben wurde. Damals konnte natürlich kaum von einem Ausgleich im großen die Rede sein. Aber gegenwärtig, wo neben den Staatsbahnen nur noch sieben größere Privatbahngesellschaften bestehen, liegen die Verhältnisse wesentlich anders, weshalb es auffallen darf, daß nicht einmal versucht wird, an dieser Stelle fester zuzugreifen.

Ein ganz anderes Bild gewährt die Roheisenproduktion. Hier hat das Jahr 1902 keine besonders großen Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gestellt.

Die Eisenindustrie hat in den Jahren 1901 und 1902, so führt der Minister aus, ihre Produktion eingeschränkt. Der Umfang dieser Einschränkung kann danach bemessen werden, daß man die Ausweise über die Erzeugung von Roheisen für die frühere Zeit und für die letzten Jahre untereinander verglicht. Diese Ausweise werden in nachstehender Tabelle zusammengestellt und zeigen das folgende Bild.

Die Roheisenproduktion betrug in Millionen Pud:

	1877	23	(= 376 700 t)
	1887	36	(= 583 600 „)
	1892	64	(= 1 048 300 „)
	1897	113	(= 1 850 400 „)
	1898	134	(= 2 194 900 „)
	1899	164	(= 2 686 300 „)
	1900	176	(= 2 882 800 „)
	1901	171	(= 2 800 900 „)
erste Hälfte	1901	86	(= 1 408 700 „)
erste Hälfte	1902	84	(= 1 375 900 „)

Die Steigerung der Roheisenerzeugung in den Jahren 1897 und 1898 im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren wurde als ein nicht geringer Erfolg betrachtet. Gegenwärtig übersteigt die Roheisenproduktion die entsprechenden Ziffern für 1897 und 1898 um ein Bedeutendes, und dennoch muß die Lage dieses wichtigen Industriezweiges als gedrückt gelten, da er bei weitem nicht mit voller Kraft arbeitet. Dieser scheinbare Widerspruch zeigt klar, einen wie großen Fortschritt trotz der zwei schweren Stillstandsjahre die Eisenindustrie im allgemeinen aufzuweisen hat. Ein ähnlicher, wenn auch nicht so deutlicher Verlauf tritt auch bei den übrigen mit zeitweiligen Schwierigkeiten kämpfenden Industriezweigen zutage: das schnelle Wachstum der Produktion ist zum Stillstand gekommen und es macht sich sogar ein gewisser Rückgang bemerkbar, doch sind im allgemeinen die erzielten Erfolge von der Stockung unberührt geblieben.

Soweit der Finanzminister.

Der Schluß, der aus diesen Zahlen in bezug auf den Eisenbahnbetrieb gezogen werden muß, liegt nahe. Es ist die Schwierigkeit im Betriebe wohl in erster Reihe auf die Getreideernte zurückzuführen. Wenn man sich aber fragt, was wohl für Zustände auf den russischen Bahnen beobachtet werden würden, wenn neben einer reichen Getreideernte auch die Industrie und, was damit stets gleichen Schritt hält, der Bedarf an Kohlen wieder gute Jahre hat, so ist zunächst die Antwort ein allgemeines Schweigen! Übrigens lassen sich auch leicht andere Lagen denken, in denen gleichfalls die Leistungsunfähigkeit der Eisenbahnen dem Lande verhängnisvoll werden kann. Daß aber tatsächlich die russischen Eisenbahnen gegenüber den anwachsenden Forderungen von Handel und Verkehr schon lange versagen und neuerdings im Herbste 1902 in ganz besonders schwerwiegender Form versagt haben, liegt offen zutage.

Ob diesen Verhältnissen durch die geplanten Neubauten wirksam entgegengetreten werden kann, ist eine Frage, die hier nicht beurteilt werden kann; nur möge darauf hingewiesen werden, daß der Bau zweiter Gleise nur sehr sparsam in Aussicht genommen ist, obgleich für den fernerstehenden Beobachter zweite Gleise und die Verringerung der Entfernung der einzelnen Stationen von einander wirksame Hilfe bringen müßten.

Die elektrische Wagenbeleuchtung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die seit dem Jahre 1894 auf der genannten Eisenbahn eingeführte elektrische Beleuchtung der sämtlichen Personen- und Gepäckwagen mit Akkumulatorenbetrieb hat sich während der ganzen Betriebszeit zur Zufriedenheit bewährt. Nur ließen die Dauerhaftigkeit der bisher angewendeten Kohlenfadenglühlampen und die Lichtstärke manches zu wünschen übrig. Es wurden daher Ende August 1902 an Stelle der Kohlenfadenglühlampen versuchsweise Osmiumlampen (hergestellt von der Deutschen Gasglühlicht-Aktiengesellschaft in Berlin) von 16 Volt Spannung und 10 Normalkerzen in Betrieb genommen. Durch diese Versuche wurden wesentliche Vorzüge der Osmiumlampen festgestellt. Während bei den gewöhnlichen Glühlampen ein Auswechseln der Batterien nach jedem vierten Tage, also nach durchschnittlich 4×8 Brennstunden erfolgen mußte, war nunmehr ein Auswechseln erst nach 9 Tagen, also durchschnittlich 9×8 Brennstunden erforderlich. Die Batterien zeigten alsdann bei den vorgenommenen Messungen dieselbe Spannung, wie solche nach 32 Brennstunden mit den bisherigen Glühlampen vorhanden war. Es ergab sich für jede in den Zügen verwendete Lampe von 16 Volt Spannung und 10 Normalkerzen ein Verbrauch von rund 1,5 Watt. Die Lichtstärke hatte nach 750 Brennstunden nicht nachgelassen und waren die Lampen im Gegensatze zu den Kohlenfadenglühlampen, die schon nach geringer Brennzeit einen grauen Schimmer zeigten, vollständig klar geblieben. Auch haben die vielen Erschütterungen, denen die Lampen infolge Rangierens der in den gemischten Zügen laufenden Wagen ausgesetzt waren, keinen nachteiligen Einfluß ausgeübt.

Die gewöhnlichen Glühlampen kosten das Stück 0,90 ℳ und wiesen im Betriebe eine durchschnittliche Brenndauer von 300 bis 400 Stunden auf. Die Osmiumlampe kostet 4,75 ℳ und brennt durchschnittlich 1000 Stunden, so daß sich die Abnutzungskosten der Glühlampen auf 0,225 ₰ stündlich und diejenigen für die Osmiumlampen allerdings auf 0,475 ₰ stündlich stellen. Es würden somit bei Verwendung der Osmiumlampe wesentlich höhere Anschaffungs- und Abnutzungskosten der Lampe selbst z. Z. vorliegen. Es ist indessen anzunehmen, daß, da es sich bei diesen hier verwendeten Lampen um Versuchslampen handelt, sich der Preis der Lampen bei zweckentsprechender Massenanfertigung und größeren Bezügen wesentlich verringern wird. Es bleibt aber der bedeutend geringere Wattverbrauch der Osmiumlampen von rund 1,5 zu rund 3,5 der Glühlampen als nicht zu unterschätzender wirtschaftlicher Vorzug der ersteren bestehen. Zieht man weiterhin in Betracht, daß bei diesem geringen Wattverbrauch der Osmiumlampe ein weniger häufiges Laden der Batterien zu erfolgen hat, daß ferner durch die längere Lebensdauer der Osmiumlampe ein weniger häufigeres Auswechseln derselben erforderlich ist und somit an Arbeitskräften und Umständlichkeiten im Betriebe wesentlich gespart wird, so kann man nicht verkennen, daß mit den Osmiumlampen auf dem Beleuchtungsgebiete im Eisenbahnwesen ein wesentlicher Schritt vorwärts getan ist. Die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn führte denn auch bereits inzwischen auf Grund der unverkennbaren Vorzüge der Osmiumlampe die Beleuchtung ihrer Züge ausschließlich mit diesen durch und ist der Erfolg ein durchaus zufriedenstellender.

Es bleibt der Osmiumlampe vielleicht vorbehalten, dem Publikum die lang ersehnte bessere Beleuchtung der Eisenbahnwagenabteile zu bringen.

Danzig, im März 1903. E. Breidsprecher.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat der preußischen Eisenbahnverwaltung** gelangte am 2. d. M. im Herrenhause zur Durchberatung. Staatsminister Budde antwortete in entgegenkommender Weise auf eine Anzahl von Einzelwünschen und sagte dann folgendes: „Noch einige Worte halte ich für meine Pflicht, da ich zum erstenmal in diesem Hause den Etat vertrete. In den letzten Wochen ist viel geredet und geschrieben worden, daß die Eisenbahnen wirtschaftlich nicht gehalten haben, was man von ihnen erwartete. Bei der Etatsberatung ist allerdings das unerfreuliche Bild gezeichnet worden, daß der Etat für 1903 ein Defizit von 72 000 000 ℳ haben würde. Die eine Erscheinung in

allen Reden ist: die Einnahmen bringen nicht genug; als zweite Erscheinung zieht sich durch alle Reden die Masse der Anforderungen, die an die Eisenbahnen gestellt werden. Der eine wünscht neue Bahnlinien, die in vielen Fällen nicht rentabel sind, andere wünschen neue Züge, andere bessere Polster für die II. Klasse, andere wieder Einrichtungen auf allen Gebieten, elektrisches Licht und was dazu gehört. Ferner verlangt man mit Recht, daß die Löhne der Arbeiter und die Besoldungen für die Beamten ausreichend sind und allmählich steigen. Die Anforderungen an die Eisenbahn steigen also; trotzdem verlangt man, daß die Verwaltung die Einnahmen vermindere durch ständige Ermäßigung der Tarife. Die Ermäßigungen sind teils allgemeiner Natur und beziehen sich auf Tarifreformen — der Berichterstatter sagte in der Kommission, es verstehe der, der eine Tarifreform haben will, darunter immer eine Ermäßigung —; sie beziehen sich auch auf sehr viele einzelne Wünsche. Kein Kongreß findet statt, ohne daß die Teilnehmer möglichst umsonst fahren wollen, kein Sängerfest, ohne daß die Sangesbrüder möglichst umsonst fahren wollen. Das heißt, die Unkosten auf ein falsches Ressort abladen; der Gesang gehört noch nicht zum Eisenbahnressort. Wollte der Minister allen diesen Wünschen Rechnung tragen, würde er nicht gleiches Recht für alle gelten lassen, so würde er auf eine schiefe Ebene kommen, wo er nicht mehr wüßte, was ist Tarif und was ist nicht Tarif. Allerdings ergeben die Eisenbahnen immer noch 6,5 %, aber sie haben noch große Aufgaben zu erfüllen. Alle diese Wünsche kosten Geld und nochmals Geld und zum drittenmal Geld. Alle Wünsche, Meliorationsbahnen zu bauen, Betriebsmittel zu verbessern usw., gehen auf Verminderung der Einnahmen hinaus. Meine Pflicht ist, was ich übernommen habe, zu erhalten und nicht zu ruinieren. Wie ein Vermögen schwerer zu erhalten als zu erwerben ist, so ist es sehr leicht, ein großes Betriebsunternehmen mit wenigen Federstrichen zu ruinieren."

„Das Bild des letzten Jahres ist heute nicht mehr so ungünstig. Die Verkehrssteigerung seit November und Dezember ist weiter vorwärts gegangen. Wir hatten eine Mehreinnahme von 5 400 000 ℳ. im Dezember, von 5 700 000 ℳ. im Januar und über 6 000 000 ℳ. im Februar, und die Mehreinnahme wird wahrscheinlich im März anhalten. Die Bareinnahmen sind zwar noch nicht abgeschlossen, das Barometer unseres Verkehrs sind aber die Industriereviere Ruhr und Oberschlesien. Im Ruhrrevier haben wir im März 18,7 % Wagengestellungen mehr als im Vorjahre. Im vorigen Jahre hatten wir allerdings im März die Osterfesttage, also weniger Arbeitstage. Wenn wir das reduzieren, so bleibt immer noch eine Zunahme von 11,8 %. Da die Hausbrandkohle hierbei wegen der günstigen Witterung keine Rolle spielt, kann man annehmen, daß es der Industrie etwas besser geht, als es im vorigen Herbst schien. Auch in Oberschlesien ist im März eine Steigerung der Wagengestellung um 4,1 % zu verzeichnen; ebenso sind die gedeckten Güterwagen in höherer Zahl gestellt worden als im Vorjahre. Unsere Einnahme auf das Kilometer ist gegen das Vorjahr, wenn auch nicht erheblich, gestiegen, nämlich um 471 ℳ., während ich am 23. Februar im Abgeordnetenhause nur 252 ℳ. angeben konnte. Aber diese Steigerung ist noch lange nicht so groß, wie der Fall, den wir hatten, als die Krisis begann, wo im Jahre 1901 die kilometrische Einnahme um 2069 ℳ. zurückging. Wir haben also allen Anlaß, uns keinem Optimismus hinzugeben, sondern weiter sparsam und vorsichtig zu wirtschaften. Dann hoffe ich, daß das Jahr 1903 mit besserem Ergebnis abschließt, als im Etat angesetzt ist. In diesem Hause und im Lande wird es Freude verursachen, wenn ich erklären kann, daß das Defizit, welches für 1902 rechnerisch vom Finanzminister noch im Januar für den gesamten Staatshaushalt mit 35 000 000 ℳ. angegeben wurde, dadurch verschwinden wird, daß es mir gelungen ist, in meiner Verwaltung rund 15 000 000 ℳ. zu ersparen und so und so viel Mehreinnahmen zu erzielen, so daß die Einnahmen der viel geschmähten Eisenbahnen das Defizit von 35 000 000 Mark decken."

Mit dieser höchst erfreulichen Erklärung schloß die Beratung des diesjährigen Etats im preußischen Landtag.

— **Eisenbahnverstaatlichungen in Preußen.** Dem Hause der Abgeordneten ist der Entwurf eines Gesetzes betreffend die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat für das Etatsjahr 1903 und die Abänderung des (noch zu erlassenden) Gesetzes wegen Ergänzung der Einnahmen des erwähnten Staatshaushaltsetats nebst Anlagen zugegangen. In diesem Nachtrag sind die etatsmäßigen Einnahmen und Ausgaben für 1903 veranschlagt, die durch den Erwerb der Marienburg-Mlawkaer, der Altdamm-Kolberger, der Stargard-Küstriner, der Kiel-Eckernförde-Flensburger und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn für den Staat entstehen.

Bei Berücksichtigung dieses Nachtrags ist das Gesamtergebnis für die Eisenbahnverwaltung folgendes:

Nach dem Nachtragsetat beträgt bei der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten der Zugang bei den Einnahmen 5 333 832 ℳ. Diesem steht ein Zinsenzugang bei Kapitel 35 Titel 3 von 3 914 016 ℳ. gegenüber, es verbleibt mithin ein Überschuß von 1 419 816 ℳ.

Der im Etat der Eisenbahnverwaltung für 1903 hinter der Zusammenstellung der dauernden Ausgaben enthaltene Vermerk bezüglich des nach den Bestimmungen des Eisenbahngarantiegesetzes zur Abschreibung von der Eisenbahnkapitalschuld zu verwendenden Betrages ändert sich wie folgt:

Nach dem Vermerk beträgt der Überschuß im Ordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung 481 160 049 ℳ. Im Nachtragsetat ist ein weiterer Überschuß (Einnahmezugang) von 5 333 832 ℳ. veranschlagt, so daß der Überschuß sich auf 486 493 881 ℳ. erhöht.

Auf diesen Überschuß waren nach dem bisherigen Vermerk zur Verzinsung der Staatseisenbahnkapitalschuld in Anrechnung zu bringen 132 594 028,16 ℳ. Hierzu treten nach dem Nachtragsetat für die zum Umtausch von Aktien zu verwendenden Staatsschuldverschreibungen im Gesamtbetrage von rund 108 619 200 ℳ. Zinsen mit 3 914 016 ℳ. Die Verzinsung der Staatseisenbahnkapitalschuld erfordert demnach 136 508 044,16 ℳ. Dazu zur Ausgleichung des Defizits im Staatshaushaltsetat die bisherigen 2 200 000 ℳ., so daß von dem Überschuß 138 708 044,16 ℳ. in Abzug kommen und zur Abschreibung von der Eisenbahnkapitalschuld 347 785 836,84 ℳ. verfügbar bleiben.

Die Grundsumme der Staatseisenbahnkapitalschuld beziffert sich nach der Berechnung Beilage B zum Etat der Eisenbahnverwaltung für 1903 auf 8 242 335 997,98 ℳ. Hierzu treten die vorerwähnten 108 619 200 ℳ. Die Grundsumme erhöht sich demnach auf 8 350 955 197,98 ℳ.

— **Eisenbahn-Tarifkonferenz.** In Danzig haben am 3. und 4. d. M. und in Königsberg i/Pr. vom 6. bis 8. d. M. unter dem Vorsitze des Präsidenten des Reichseisenbahnamts Dr Schulz Beratungen einer besonderen Tarifenquete-Kommission über den Antrag des verstorbenen Abgeordneten Grafen v. Klinckowström zu Artikel 19 des deutsch-russischen Handelsvertrages, betreffend die Tarifermäßigungen für das aus Rußland mit der Eisenbahn eingeführte, aber nicht sofort seewärts ausgeführte Getreide, stattgefunden. Vertreten waren: das Reichseisenbahnamt außer durch seinen Präsidenten durch den Geheimen Regierungsrat Behrendt, das Auswärtige Amt durch den Legationsrat Goebel v. Harrandt, das Reichsamt des Innern durch den Geheimen Regierungsrat van der Borght und Regierungsrat Dr Boenisch, das Reichsschatzamt durch den Geheimen Regierungsrat Blau, das Ministerium der öffentlichen Arbeiten durch den Geheimen Oberregierungsrat Krönig, das Ministerium für Landwirtschaft usw. durch den Geheimen Regierungsrat Dr Kapp, das Ministerium für Handel und Gewerbe durch den Geheimen Regierungsrat Wendelstadt. Außerdem nahmen an den Beratungen teil die Reichstagsabgeordneten Graf Kanitz Podangen und Generalsekretär Brömel-Berlin, Vertreter der Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig und Königsberg, Vertreter der Landwirtschaftskammern für die Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Posen, des Vorsteheramts der Kaufmannschaften in Danzig, Königsberg und Memel sowie eine größere Anzahl von Sachverständigen aus den Kreisen der Landwirtschaft, der Kaufmannschaft und des Handelsstandes usw.

— **Beförderung von flüssiger Luft auf den deutschen Eisenbahnen.** Nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 15. März d. J. ist eine Änderung der Anlage B (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände) zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen, wonach hinter Ziff. XLIV eine Bestimmung über die Bedingungen, unter denen die Beförderung flüssiger Luft zugelassen sein soll, aufgenommen wird. Hervorzuheben ist, daß die Beförderung nur zugelassen wird in doppelwandigen, die Leitung und Strahlung der Wärme verhindernden Glasflaschen, die mit Filz umkleidet und mit einem Filzpfropfen so verschlossen sind, daß die verdampfenden Gase entweichen können, ohne im Innern einen erheblichen Überdruck zu erzeugen, daß jedoch ein Ausfließen des Inhalts nicht möglich ist. Statt der doppelwandigen, mit Filz umkleideten Glasflaschen können andere Behälter verwendet werden, wenn sie gegen Erwärmung so geschützt sind, daß sie nicht beschlagen oder bereifen.

— **Über die Besetzung der preußischen Stationsassistentenstellen des Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes** bringt die neueste Nummer des E.-V.-Bl. einen Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 24. März, durch den zunächst die Vorschrift des Erlasses vom 31. Juli 1902, daß die Stationsdiätare für die Anstellung als Stationsassistenten durch den ganzen Verwaltungsbereich rangieren sollen, auch auf die nicht versorgungsberechtigten Anwärter der obengedachten Dienststellen ausgedehnt wird. Sodann ist bestimmt, daß fortan die Aufsicht über die Besetzung der bezeichneten Stellen für alle Anwärterklassen auf die Eisenbahndirektion zu Halle übergeht.

Diese Direktion führt fortan die Anwärterliste für preußische Stationsassistentenstellen, getrennt für die beiden Klassen der Militäranwärter, ferner für die Zivilanwärter einschließlich der nichtanstellungsberechtigten Stationsdiätare und Beamten des unteren Betriebsdienstes sowie für die Privatbahnanwärter. Auf Grund der gemeldeten Stellenerledigungen bezeichnet die Direktion Halle die zur Anstellung herangerückten Anwärter. Sie trägt für den ganzen Staatsbahnbereich die Verantwortung für die Verteilung der preußischen Stellen auf die Militär- und Zivilanwärter sowie für die Beachtung des Vorrechts der verabschiedeten Offiziere und der vormaligen Unteroffiziere mit mindestens achtjähriger Militärdienstzeit, auch für die Befolgung der für die Anstellung der Privatbahnanwärter geltenden Vorschriften. Zur Vermeidung von Versetzungen aus einem Direktionsbezirk in einen anderen kann die für einen Bezirk festgesetzte Stellenzahl bis zu 5 %, unter Offenhaltung einer gleichen Anzahl von Stellen in anderen Bezirken, vorübergehend überschritten werden. Die Überschreitung ist nur zu dem Zweck zulässig, um Anwärter im Heimatsbezirk in Stationsassistentenstellen einrücken zu lassen. Dagegen dürfen Stationsassistenten in einen anderen Bezirk nur in den Grenzen des Etats versetzt werden.

Beantragt ein zur Anstellung in einem anderen Bezirk bestimmter Stationsassistent seine Belassung im Heimatsbezirk, so ist dem Antrage nur dann zu entsprechen, wenn die vorgesetzte Direktion die geltend gemachten Gründe als berechtigt anerkennt. In solchen Fällen muß der Anwärter auf die Anstellung als Stationsassistent solange warten, bis sich innerhalb der für den Heimatsbezirk festgesetzten Stellen dazu Gelegenheit bietet. Stationsverwalterstellen sind stets von der Direktion des Bezirks mit einem Stationsassistenten zu besetzen, während die dadurch freiwerdende Stationsassistentenstelle der Direktion zu Halle zur Wiederbesetzung anzumelden ist. Wegen der Besetzung der preußischen Stationsassistentenstellen des Telegraphendienstes haben auch künftig die geschäftsführenden Direktionen der Gruppenbezirke das Erforderliche wahrzunehmen. Die vorstehenden Bestimmungen finden keine Anwendung auf hessische und badische Stellen. Diese sind ausschließlich von der Eisenbahndirektion in Mainz zu überwachen.

— **Bewerber für den Bahnmeisterdienst.** Nach einem im Eisenbahn-Verordnungsblatt veröffentlichten Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sollen, solange Bewerber mit dem Reifezeugnis einer vom Minister anerkannten Baugewerkschule und ordnungsmäßiger Ausbildung in einem Bauhandwerk vorhanden sind, andere Bewerber, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, für die Einberufung zum Bahnmeisterdienst überhaupt nicht in Betracht kommen. Sofern solche Personen in der Bewerberliste aufgezeichnet sind, ist ihnen dies alsbald mitzuteilen. Für die Folge sind in die Bewerberliste des Bahnmeisterdienstes in erster Reihe die Bewerber aufzunehmen, die neben der Ausbildung in einem Bauhandwerk das Reifezeugnis der Tiefbauabteilung einer vom Minister anerkannten Fachschule besitzen. Soweit der voraussichtliche Bedarf durch derartige Vormerkungen nicht gedeckt wird, sind auch andere Reifezeugnisse der anerkannten Fachschulen zu berücksichtigen, nämlich die Reifezeugnisse der anerkannten Anstalten, an denen Tiefbauabteilungen noch nicht errichtet sind, oder die Reifezeugnisse der Hochbauabteilungen der anerkannten Anstalten. Die Aufzeichnung solcher Bewerber hängt aber davon ab, daß sie für den Bahnmeisterdienst in vollem Umfange zweifellos befähigt sind und sich die Kenntnisse, die durch den Besuch der Tiefbauabteilung erlangt werden sollen, nach der Überzeugung der betreffenden Königlichen Eisenbahndirektion auf andere Weise angeeignet haben. Werden sie unter dieser Voraussetzung in die Bewerberliste aufgenommen, so können sie in der Reihenfolge der Aufzeichnung ebenso wie die Inhaber der Reifezeugnisse von Tiefbauabteilungen für den Bahnmeisterdienst einberufen werden. Nach dem gleichen Grundsatze sind die jetzt aufgezeichneten Bewerber zu behandeln, die das Reifezeugnis einer anerkannten Baugewerkschule ohne den Besuch der Tiefbauabteilung erlangt haben.

— **Zulassung der Reisenden mit Fahrkarten III. Klasse in die Speisewagen.** Nach einer Verfügung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlich preußischen Eisenbahndirektionen und an die Kaiserliche Generaldirektion der Reichseisenbahnen zu Straßburg soll vom 1. Mai d. J. an auf den preußisch-hessischen Staats- und den Reichseisenbahnen auch den Reisenden der III. Wagenklasse ohne Erhebung einer besonderen Gebühr der Zutritt zu den Speisewagen zur Einnahme von Speisen und Getränken gestattet sein. Die Zugbeamten und Bediensteten der Wirtschaftsunternehmer haben indes sorgfältig darauf zu halten, daß der Aufenthalt in den Speisewagen nicht über Gebühr ausgedehnt wird, und solche Reisenden, die darin länger verweilen, als es nach Lage der Umstände angemessen erscheint, in höflicher aber bestimmter Weise aufzufordern, ihre Plätze in den Personenwagen wieder einzunehmen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Reisenden und Bediensteten über die Berechtigung zum Aufenthalt im Speisewagen entscheidet der Zugführer. Es empfiehlt sich, das Publikum durch deutlich sichtbare Aushänge in den Speisewagen über die hiernach zulässige Dauer des Aufenthalts in den Speisewagen aufzuklären. Auch ist für eine ausreichende Veröffentlichung und Verbreitung der Anordnung durch die Tagesblätter Sorge zu tragen. Soweit der Durchführung der Maßregel, die auch auf der überwiegenden Mehrzahl der übrigen deutschen Staatseisenbahnen eingeführt wird, vertragliche Festsetzungen mit den Wirtschaftsunternehmen entgegenstehen sollten, sind die Verträge alsbald zu ändern.

— **Anstrich der Wagendächer mit weißer Farbe.** Um im Sommer die Temperatur in den Personenwagen zu ermäßigen, ist in Anregung gebracht worden, die Dächer der Wagen mit einem billigen, weißen Anstrich zu versehen. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die Königlichen Eisenbahndirektionen in Berlin und Magdeburg sowie die Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz beauftragt, nach dieser Richtung Versuche in mäßigem Umfange anzustellen, wobei indes zu beachten bleibt, daß für den Anstrich nicht eine Farbe gewählt wird, deren Bestandteile zerstörend auf die Deckenmasse des Wagens einwirken. Zum 1. November d. J. ist über die gewonnenen Erfahrungen zu berichten.

— **Lieferfristen für Schnellzuggut und Expreßgut.** Im deutschen Eisenbahngütertarif sind für Ablieferung von Frachtgut und Eilgut bestimmte Lieferfristen festgesetzt, nicht aber für Ablieferung von Schnellzuggut (beschleunigtes Eilgut); ebenso fehlen im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I einheitliche Bestimmungen über die Beförderung von Expreßgut (vergl. hierüber den Aufsatz des Königlichen Oberinspektors Muschweck in München „Schnellzuggut" in Nr 18 d. Ztg.). Zur Prüfung der Frage, ob und in welcher Form bezügliche Vorschriften zu erlassen seien, wurde in der 79. gemeinschaftlichen Sitzung der Eisenbahntarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten ein Unterausschuß eingesetzt, dem die Eisenbahnverwaltungen in Altona, Berlin, Dresden, Karlsruhe, Mainz, Schwerin und Stuttgart sowie die Herren Geheimer Kommerzienrat Michel, Oberregierungsrat Schröder und Kommerzienrat v. Weidert angehören. Dieser Unterausschuß hielt, wie der „Berl. Akt." mitteilt, dieser Tage seine erste Sitzung ab, an welcher auch der Vertreter des Reichseisenbahnamts, Geheimer Regierungsrat Behrendt, teilnahm. Das Ergebnis der Beratungen war, daß einheitliche Bestimmungen sowohl für Schnellzuggut als auch für Expreßgut geschaffen werden sollen und der Eisenbahntarifkommission vorgeschlagen wurde, für Schnellzuggut bestimmte Lieferfristen einzuführen. Die Expeditionsfrist soll einen halben Tag betragen und derart berechnet werden, daß sie bei vormittägiger Auflieferung des Gutes mit 12 Uhr Mittags, bei Auflieferung im Laufe des Nachmittags hingegen um 12 Uhr Nachts beginnt. Die Transportfrist soll für die ersten 300 km einen Tag, für weitere Entfernungen über 600 km für den Tag betragen.

Die Beförderung durch Schnellzüge soll nicht ausgeschlossen werden. Schnellzuggut soll vorzugsweise vor anderem Eilgut Beförderung erhalten, die Eisenbahn jedoch nicht gehalten sein, jeden Zug hierfür zur Verfügung zu stellen. Als Expreßgut können unter noch festzustellenden Bedingungen Gegenstände jeder Art zur Beförderung aufgegeben werden. Die Aufgabe von Expreßgut erfolgt bei den Gepäckabfertigungsstellen zu den für die Annahme von Gepäck bestimmten Zeiten und muß spätestens eine Viertelstunde vor Abgang des Zuges, mit dem es Beförderung erhalten soll, aufgeliefert werden. Die Lieferfrist beginnt mit dem Zeitpunkt des Abgangs desjenigen Zuges, zu welchem das Gut aufgegeben wurde, und endigt nach Ankunft desselben und nach Ablauf der im Tarif (Teil II) für die Anmeldung oder Zuführung festgesetzten Zeit. Die Bahnverwaltungen werden sich über die beschlossenen grundsätzlichen Bestimmungen äußern und findet alsdann Fortsetzung der Beratungen am 7. Juli d. J. zu Eisenach statt.

— **Kohlenlieferung für die preußischen Staatsbahnen.** Der Abschluß der preußischen Staatsbahnen auf Lieferung von oberschlesischen Lokomotiv- und Werkstattkohlen ist, wie der „Berl. Akt." mitteilt, mit Gültigkeit bis 1. April 1904 erneuert worden. Der neue Abschluß umfaßt eine gegen das Vorjahr nur unbedeutend kleinere Menge. Die Preise sind gegen das Vorjahr etwas ermäßigt worden.

— **Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** finden im Sommerhalbjahre 1903 in folgender Weise statt:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über preußisches Eisenbahnrecht sowie über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf Nationalökonomie der Eisenbahnen einschließlich Tarifwesen sowie auf technologische Geologie, in Düsseldorf und Frankfurt a/M. auf Eisenbahnbetriebslehre.

— **Über den Verkehr fahrender Eisenbahnzüge mit den Stationen mittels drahtloser Telegraphie** sind bereits seit längerer Zeit auf der Königlichen Militäreisenbahn Versuche angestellt worden. Von der Direktion dieser Bahn war der Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin auf den 3. d. M. eingeladen, um an einer Vorführung solcher Versuche teilzunehmen, und es hatten sich zu diesem Zwecke zahlreiche Gäste auf dem Militärbahnhof zu Schöneberg eingefunden, wo sie durch den Direktor Major v. Boehn begrüßt wurden. Unter den Erschienenen bemerkte man Se Exzellenz den Generalarzt Leuthold, den Ministerialdirektor Wehrmann, den Eisenbahndirektionspräsidenten Kranold, sowie den Erfinder des hier zur Anwendung gebrachten Systems drahtloser Telegraphie, Professor Braun aus Straßburg i/E. Der Ingenieur Schmidt von der Firma Siemens & Halske führte zunächst in einem einleitenden Vortrage aus, daß die drahtlose Telegraphie bereits bei Gelegenheit der vorjährigen Kaisermanöver sich als durchaus brauchbar bewährt und damit gewissermaßen ihre Feuerprobe bestanden habe. Während die Kabeltelegraphie in der Verbindung fester Stationen ihr gegebenes Wirkungsfeld habe, sei durch die drahtlose Telegraphie auch eine Verbindung beweglicher Stationen ermöglicht, und damit sei ihr eine neue und hochwichtige Aufgabe gestellt. Jetzt sei es durch die auf der Militärbahn angestellten Versuche gelungen, einen gesicherten Verkehr zwischen einem fahrenden Zuge und den an der Strecke liegenden Stationen herzustellen. Hieran schloß sich eine Erklärung der auf den Stationen und längs der Strecke sowie der in einem besonderen, im Zuge laufenden Apparatewagen getroffenen Einrichtungen und es erfolgte sodann die Abfahrt mittels Sonderzuges nach Zossen.

Über die technischen Einzelheiten der Vorrichtungen enthalten wir uns der Mitteilung, da sie in einer elektrotechnischen Zeitschrift schon in nächster Zeit von fachmännischer Seite eine eingehende Darstellung erfahren werden. Auf der Fahrt wurde durch einen fortwährenden Depeschenwechsel mit den Stationen Rangsdorf und Zossen der Beweis geführt, daß die elektrische Verbindung zwischen ihnen und dem Zuge eine ununterbrochene sei, und es wurde dies namentlich durch folgende Maßnahmen veranschaulicht. Zwischen Rangsdorf und Zossen wurde — unter der Annahme, daß ein Unfall eingetreten sei — der Zug durch Ziehung der Notbremse zum Halten gebracht und vom Zuge aus nach der nächsten, 7 km hinter Zossen belegenen Maschinenstation Rehagen-Clausdorf Depesche gegeben, daß eine Hilfsmaschine nach Zossen entgegenzusenden sei. Durch eine andere Depesche wurde der Station Berlin die Nachsendung eines Hilfszuges aufgegeben, der auf der Rückfahrt in Marienfelde angetroffen werden sollte. Die Vorspannmaschine fand sich dann auch bei der Weiterfahrt auf der Station Zossen bereits vor, und auf der Rückfahrt wurde der von Berlin angeforderte Hilfszug mit dem Sanitätswagen und den rasch alarmierten Militärärzten in Marienfelde angetroffen. Vor der Einfahrt in die Station Zossen, deren Einfahrtssignal auf „Halt“ stand, wurde beim Stationsvorstand durch drahtlose Telegraphie angefragt: „Warum keine Einfahrt?“ Die Antwort war, daß das Signal schadhaft sei und daß der Zug ohne Signal einfahren könne. Auch auf der Rückfahrt wurde der telegraphische Verkehr mit den längs der Strecke liegenden Stationen fortgesetzt. Die Teilnehmer gewannen aus den verschiedenen, in vorzüglicher Weise gelungenen Versuchen die Überzeugung, daß es sich hier um eine Erfindung handle, die im Sicherheits- und Unfallmeldedienst der Bahnen zu segensreichster Wirksamkeit berufen ist. Der Direktion der Militäreisenbahn gebührt der lebhafteste Dank für die ausgezeichnete Vorführung der hochinteressanten und voraussichtlich nach mehrfacher Richtung hin bahnbrechenden Versuche.

— **Breslau-Warschau.** Vor einigen Tagen hat in Kempen eine zahlreich besuchte Versammlung von Kreisinsassen aller Stände stattgefunden, welche von dem Komitee zur Betreibung der Verstaatlichung der Breslau-Warschauer Eisenbahn einberufen war. Nachdem Geheimerat v. Scheele eine eingehende Schilderung des bisher Veranlaßten gegeben hatte, beschloß die Versammlung, eine Eingabe an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten zu richten, in welcher betont wird, daß die Tarifverhältnisse der Bahn im Interesse der ganzen Gegend, welche sie durchläuft, gebieterisch eine baldige Änderung erheischen; der Minister möge, falls er sich zu einer Zwangsverstaatlichung der Bahn nicht entschließen könne, auf eine Gleichstellung der Tarife mit denjenigen der benachbarten Staatsbahnen hinwirken.

— **Bremsversuche mit Güterzügen bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung.** In der letzten Woche des Monats März wurden unter Leitung des Vorstandes der maschinentechnischen Abteilung, Oberregierungsrates Weiß, auf der über 20 km im Gefälle liegenden Bahnstrecke Traunstein-Freilassing der Linie München-Salzburg eingehende Bremsversuche mit einem aus 58 Güterwagen und einem Revisionswagen bestehenden Güterzug von zusammen 119 Achsen veranstaltet, welchen auch der Referent der Verkehrsabteilung des zuständigen Staatsministeriums, Ministerialrat v. Frauendorfer, und Generaldirektor v. Ebermayer beiwohnten. 18 Wagen des Zuges waren mit der Westinghouse-Schnellbremse versehen und die übrigen nur mit der Luftleitung für diese Bremse, während in dem am Schlusse des Zuges eingestellten Revisionswagen die Meßapparate zur Feststellung der Bremswirkung, des Bremsweges, der Zuggeschwindigkeit usw. untergebracht waren. Die nur mit Luftleitung versehenen Güterwagen waren mit einem neuen, von der Westinghouse-Bremsengesellschaft erfundenen schnellwirkenden Luftauslaßventil versehen, das den Zweck hat, die Bremswirkung rasch von einem Wagen zum anderen weiter zu leiten, was sich in dem 570 m langen Zuge in drei Sekunden vollzieht und dadurch die 18 Zugbremsen innerhalb dieses Zeitraums schließt.

Programmgemäß wurden bei einer Versuchsreihe die Bremswagen im Zuge gleichmäßig verteilt und auf dem zwischen 100:1 und 95:1 wechselnden Gefälle Schnellbremsungen bei 30, 40 und 50 km Geschwindigkeit in der Stunde unter Einschaltung von 9, 13 und 18 Bremswagen sowie eine Bremsung mit den Handspindelbremsen bei 50 km Geschwindigkeit in der Stunde und 18 Bremswagen gemacht. Diese drei vorgenommenen Schnellbremsungen verliefen ohne jeden Stoß und ergaben Bremswege von 223 bis 352 m, während die 18 Bremser den Zug bei 50 km Geschwindigkeit erst auf eine Strecke von 819 m halten konnten. Sodann wurde der Zug unter Anwendung der Luftdruckbremse mit möglichst gleicher Geschwindigkeit ohne Anhalten über die Strecke befördert, wobei gleichzeitig geprüft werden sollte, ob die der Westinghousebremse — was ja auch anläßlich des vor einigen Jahren stattgehabten Unfalles bei Freilassing geschehen war — zum Vorwurfe gemachte Erschöpfung der Bremskraft berechtigt sei. Das Ergebnis war, daß die Bremskraft ohne jede Schwierigkeit erhalten werden konnte. Bei einer weiteren Versuchsreihe wurden die Bremswagen absichtlich recht ungleich im Zuge verteilt, aber auch hier wurden bei 50 km Geschwindigkeit in der Stunde und 18 Bremswagen durch die Schnellbremsungen sehr kurze Bremswege ohne Stoß oder Zugzerreißung erzielt. In der zweiten Aprilhälfte sollen die Versuche mit beladenem Zuge fortgesetzt und hieran anschließend soll dann auch die Schraubenrad- (Schmid-) Bremse der Firma Riedinger in Augsburg erprobt werden.

— **Die Verstaatlichung der Ermstalbahn.** Wie in Nr 20 S. 306 d. Ztg. mitgeteilt wurde, ist in dem württembergischen Eisenbahnbaugesetz für die Finanzperiode 1903 und 1904 die Erwerbung der Privatbahn Metzingen-Urach (Ermstalbahn) durch den Staat mit dem Aufwand von 1 220 000 ℳ vorgesehen. Aus der Begründung der Forderung führen wir an: Am 4. März 1872 ist der Aktiengesellschaft „Ermstalbahngesellschaft“ in Stuttgart die Konzession zum Bau und Betrieb der 10,43 km langen vollspurigen Nebenbahn erteilt worden. Der Gesamtaufwand für den Bau und die Betriebsmittel betrug 1 548 000 ℳ; die erforderlichen Mittel wurden ohne einen Staatsbeitrag aufgebracht durch Ausgabe von 1300 Aktien zu je 600 ℳ und Aufnahme einer zu 4,5 % zu verzinsenden, in 50 Jahren planmäßig zu tilgenden Anleihe von 768 000 ℳ. Die Betriebseröffnung erfolgte am 27. Dezember 1873. Der Reinertrag der Bahn ermöglichte vom Beginn des Betriebes an neben der Verzinsung der Anlehensschuld und der planmäßigen Tilgung derselben die Verteilung einer Dividende, die in den Jahren 1874/82: 2 %, 1883: 3 %, 1884 und 1885: 4 %, 1886/88: 4,5 % und vom Jahre 1889 an ununterbrochen 5 % betrug.

Das nach dem Eisenbahngesetz vom Jahre 1843 und nach der Konzessionsurkunde im Falle des Ankaufs der Bahn durch den Staat zu erstattende Baukapital ist mit den für bauliche Verbesserungen hinzukommenden Beträgen zu 1 283 529,45 ℳ berechnet.

Die Gemeindekollegien von Urach, Metzingen und Dettingen sowie der Amtsversammlungsausschuß und das Eisenbahnkomite in Urach haben im Laufe der letzten Jahre wiederholt Gesuche um Verstaatlichung der Bahn an die Regierung und an die Ständeversammlung gerichtet. Ein von der volkswirtschaftlichen Kommission der Kammer der Abgeordneten gestellter Antrag, „die Kgl. Staatsregierung um baldige Vornahme eingehender Erhebungen zu ersuchen, welche geeignet sind, eine sichere Grundlage für die erbetene Verstaatlichung der Ermstalbahn zu schaffen“, wurde von der Kammer der Abgeordneten im Mai 1900 und von der Kammer der Standesherren im Juni 1900 angenommen. Die Generaldirektion der Staats-

eisenbahnen gelangte bei den von der Ständeversammlung gewünschten Erhebungen zu dem Ergebnis, daß unter Zugrundelegung des Durchschnittsverkehres der Ermstalbahn in den Jahren 1899/1901 die Einnahmen bei Anwendung der Staatsbahntarife 117 300 ℳ im Jahre betragen. Wenn jedoch berücksichtigt werde, daß der Personenverkehr dieser Bahn seit Jahren in einer steten Steigerung begriffen sei und auch im Güterverkehr bei Einführung der Staatsbahntarife eine Zunahme des Verkehrs in sichere Aussicht genommen werden könne, so dürfe mit einer jährlichen Gesamteinnahme von mindestens 120 000 ℳ gerechnet werden. Die Betriebsausgaben haben im Jahre 1901 56 300 ℳ betragen. Sie sind unter Berücksichtigung des Abganges an Ausgaben für das Gehalt des Gesellschaftsvorstandes, der Belohnungen der Aufsichtsratsmitglieder und des Zuwachses für Beteiligung der Bahn an den Kosten der allgemeinen Staatsbahnverwaltung, für Oberbauerneuerung usw. zu 67 630 ℳ berechnet, so daß ein Reinertrag von 52 370 ℳ verbliebe.

Nachdem sich die Amtskorporation Urach dem Staate gegenüber verpflichtet hat, im Falle der Verstaatlichung der Bahn einen zum Teil von den Interessenten aufgebrachten baren Beitrag von 70 000 ℳ zu den Erwerbungskosten zu leisten, und die Ermstalbahngesellschaft sich zur Abtretung ihres Erneuerungsfonds von 45 000 ℳ und zu einem weiteren Beitrag von 30 000 ℳ bereit erklärt hat, wurde mit der Gesellschaft ein Vertrag betreffend den Übergang der Bahn in das Eigentum der Staatseisenbahnverwaltung abgeschlossen. Nach diesem Vertrage tritt die Gesellschaft am 1. April 1904 ihr bewegliches und unbewegliches Vermögen einschließlich des Erneuerungsfonds an die württembergische Staatseisenbahnverwaltung ab. Ausgenommen sind die Reservefonds, der Pensionsfonds, die Kaution, ferner abgesehen von dem Erneuerungsfonds die baren Gelder und Bankguthaben. Als Entschädigung für die Abtretung der Bahn bezahlt die Staatsbahnverwaltung an die Gesellschaft die Summe von 1 355 000 ℳ. Hiervon ist die Summe von 1 290 000 ℳ bar zu zahlen. Der Restbetrag von 45 000 ℳ wird im Wege der Aufrechnung getilgt, indem die Staatsverwaltung von der baren Ausfolge des Erneuerungsfonds absieht. Der Vertrag enthält sodann nähere Bestimmungen über die Verwaltung des Unternehmens bis zur Übergabe, über die Übernahme des Personals usw.

In der Begründung ist ferner gesagt: Die Übernahme der Ermstalbahn durch den Staat erschien in erster Linie geboten aus Zweckmäßigkeitsgründen wegen der vielfachen, besonders lebhaften gegenseitigen Beziehungen, welche schon seit längerer Zeit zwischen der Ermstalbahn und der Staatsbahn bestanden und in den letzten Jahren eine erhebliche Zunahme erfahren haben. Insbesondere werde durch die Verstaatlichung der Übergang einzelner Wagen und ganzer Züge auf die Ermstalbahn wesentlich erleichtert. Ferner sei es für den Staat leichter als für eine Privatgesellschaft, den weitgehenden Anforderungen, welche an die Ermstalbahn wegen der Transporte von Truppen nach dem Übungsplatz bei Münsingen gestellt werden, zu entsprechen. Der Ankauf der Bahn empfehle sich aber auch aus finanziellen Gründen, denn der Staat erhalte die Bahn nebst sämtlichen Betriebsmitteln und Vorräten um einen Preis, der 70 000 ℳ niedriger sei, als auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1843 und der Konzessionsurkunde im Falle der Verstaatlichung für die Bahn ohne Betriebsmittel und Vorräte zu bezahlen gewesen wäre. Der Wert der Betriebsmittel und Vorräte betrage über 80 000 ℳ, die aus Staatsmitteln zu bezahlende Summe sei somit um mehr als 150 000 ℳ niedriger, als in der Konzessionsurkunde vorgesehen sei. Die Summe von 1 220 000 ℳ werde bei einem Reinertrage von 52 370 ℳ im Jahre zu 4,29 % verzinst. Auch wenn mit der Möglichkeit gerechnet werde, daß im Laufe der nächsten Jahre für die Verbesserung des Oberbaues und Erweiterung der Stationsgebäude Aufwendungen von etwa 80 000 ℳ zu machen seien, werde der Gesamtaufwand immer noch zu 4,03 % verzinst.

— **Der Stapellauf der Doppelschrauben - Dampffähre „Mecklenburg“ auf der Schichauwerft in Danzig.** Am 4. d. M. Mittags hat auf der Schichauwerft in Danzig der Stapellauf der für Rechnung der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn erbauten Doppelschrauben - Dampffähre „Mecklenburg“ in Anwesenheit von Vertretern der mecklenburgischen Regierung und insbesondere der Generaleisenbahndirektion in Schwerin (Ministerialrat v. Brandenstein, Geheimer Baurat Piernay, Regierungsrat Saß und Baurat Schmidt) stattgefunden. Geheimer Baurat Piernay hob in seiner Taufrede besonders hervor, daß es ein großartiger und vielverheißender Zeitpunkt sei, gerade jetzt, wo unser Kaiser in Kopenhagen weile, in Danzig ein Schiff vom Stapel laufen zu sehen, das für die Folge die Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark herstellen soll. Mit dem Wunsche einer glücklichen und segensreichen Fahrt taufe er das neue Fahrzeug „Mecklenburg“, welches dann in wenigen Minuten glatt ablief. Das Schiff ist dazu bestimmt, auf der Linie Warnemünde - Gjedser ganze Eisenbahnzüge mit ihren Reisenden über die Ostsee zu befördern, so daß also die Reisenden nicht mehr umzusteigen und Gepäck und Güter nicht mehr umgeladen zu werden brauchen.

Die Länge des Schiffs zwischen den Perpendikeln beträgt 86 m, die Breite über den Spanten 14 m, über Scheuerleiste 17,70 m, die Seitenhöhe mittschiffs 7 m. Der mittlere Tiefgang des vollständig ausgerüsteten und beladenen Schiffes beträgt 4,12 m. Zur erhöhten Sicherheit der Reisenden sind sieben wasserdichte, besonders verstärkte, bis zum Oberdeck reichende Querschotte vorhanden. Auf dem Oberdeck befinden sich zwei Schienenstränge, die sich vorn und hinten zu einer Weiche vereinigen und zur Aufnahme der mitzunehmenden Eisenbahnwagen bestimmt sind. Zwischen den beiden Gleisen sind mittschiffs die Maschinen- und Kesselschächte angeordnet, während sich seitlich auf Steuerbord und Backbord zwei Deckshäuser auf ungefähr ½ Schiffslänge erstrecken, in welchen auf der Steuerbordseite der geräumige Rauchsalon für I. und II. Klasse, die Küche, Wirtschaftsräume und Kammern für die Zollbeamten und auf der Backbordseite die Kammern für Kapitän, Offiziere, die Post und Paketräume untergebracht sind. Auf dem Oberdeck sind zum Festzurren der Wagen starke, eiserne Ringbolzen angebracht und an den Enden der Gleise klappbare Puffer. Vorn wird das Oberdeck durch die Back verschlossen, welche mit einer aufklappbaren Durchfahrt für die Eisenbahnwagen versehen ist. In den seitlichen Häusern unter der Back sind die Ankerlichtmaschinen und die Niedergänge zu den Mannschaftsräumen unter Deck untergebracht.

Über dem Oberdeck erstreckt sich in Länge der mittleren Seitenhäuser ein Bootsdeck und darüber das Promenadendeck, auf dem der besonders vornehm ausgestattete Salon für fürstliche Personen liegt, der aber auch für Damen und Nichtraucher als Salon I. und II. Klasse benutzt wird. Am vorderen Ende des Promenadendecks befinden sich das Karten- und Steuerhaus sowie die Kommandobrücke, über der sich in Höhe des Kartenhauses noch eine zweite Brücke erstreckt. Auf dem Bootsdeck finden auf jeder Seite 2 Rettungsboote Aufstellung; zwei weitere Rettungsboote haben ihren Platz auf dem hinteren Oberdeck (in hohen Bootsdavits hängend). Vom hinteren Oberdeck gelangt man durch elegante Deckshäuser zum Speisesalon, Damensalon und den Passagierkammern I. und II. Klasse, die mit der üblichen Eleganz ausgestattet sind. Es sind Schlafeinrichtungen vorhanden für 36 Passagiere I. und II. Klasse, während in dem geräumigen Speisesalon gleichzeitig 55 Personen speisen können. Unter dem vorderen Oberdeck befinden sich ein Salon III. Klasse, ein Damensalon III. Klasse sowie die für die Schiffsbesatzung nötigen Räume. Das Schiff erhält zwei Maschinen mit dreifachen Expansionszylindern mit einer Gesamtleistung von 2400 PS, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 13½ Knoten erteilen werden. Der nötige Dampf wird von zwei Doppelenderkesseln geliefert. Das Schiff erhält u. a. auch Maschinen für elektrische Innen- und Außenbeleuchtung. Zwei Scheinwerfer dienen dazu, das Fahrwasser bei Nachtzeiten oder bei Nebel zu erleuchten, damit auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen das Schiff den Verkehrsanforderungen der Neuzeit gerecht werden kann. Bei den schwierigen Hafenverhältnissen in Gjedser ist das Schiff gezwungen, rückwärts den Hafen zu verlassen, weil es innerhalb des Hafens nicht wenden kann. Es ist deshalb außer dem Heckruder noch ein großes Bugruder eingebaut, so daß es beim Rückwärtsgange ebenso sicher steuert wie beim Vorwärtsgange. Es sei noch bemerkt, daß für die Fährverbindung Warnemünde-Gjedser zur Zeit vier solcher Dampfer gebaut werden, und zwar je zwei für die mecklenburgische und dänische Staatseisenbahnverwaltung.

— **Personalnachrichten.** Der vortragende Rat in den Eisenbahnabteilungen des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Geheimer Regierungsrat Martini ist zum Geheimen Oberregierungsrat ernannt. Der Regierungs- und Baurat Herr, Mitglied der Eisenbahndirektion in Essen a. Ruhr, ist zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten in das vorgenannte Ministerium kommittiert. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt die Regierungsbauführer Fritz Senffleben aus Gotha (Eisenbahnbaufach), Edmund Schütz aus Trebbin, Kreis Deutsch-Krone, und Georg Schulzendorf aus Berlin (Maschinenbaufach). — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Otto Krüger, bisher zur Marineverwaltung beurlaubt, ist der Eisenbahndirektion in Bromberg zur Beschäftigung überwiesen. — In den Ruhestand sind versetzt: Der Geheime Regierungsrat Schultz-Niborn, Mitglied der Eisenbahndirektion in Kattowitz, der Rechnungsrat Daeter, Hauptkassenrendant bei der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, und der Regierungsbaumeister des Ingen.-Baufachs Philipp Fischer in Frankfurt a/M. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist erteilt den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Julius Behse in Barmen,

Karl Schweitzer in Neheim i. Westf., Karl Schroeder in Recklinghausen und Otto Zennig in Wilhelmshaven.

Dem technischen vortragenden Rate im sächsischen Finanzministerium, Geheimen Rate Dr-Ing. Köpcke ist die nachgesuchte Versetzung in den Ruhestand bewilligt und der Vorstand des Brückenbaubureaus bei der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, Baurat Krüger zum Oberbaurat und technischen Hilfsarbeiter im Finanzministerium ernannt worden.

Österreich.

— **Bau der Pyhrnbahn.** Der Eisenbahnminister verwies in Beantwortung einer im Abgeordnetenhause gestellten Anfrage darauf, daß nach der einschlägigen gesetzlichen Bestimmung die Bauarbeiten rücksichtlich der Pyhrnbahn so rechtzeitig durchzuführen sind, um diese Bahn noch im Jahre 1904 dem öffentlichen Verkehr übergeben zu können. Nun seien allerdings Umstände eingetreten, welche eine Verzögerung herbeigeführt haben. Es habe sich nämlich bei der Durcharbeitung der Einzelpläne als notwendig erwiesen, wesentliche Abweichungen von dem der Gesetzvorlage zugrunde gelegenen Vorprojekte namentlich in betreff der Neigungsverhältnisse der Bahn durchzuführen. Insbesondere mußte die vorgesehene Höchststeigung von 25 ‰ auf 15 ‰ an der Nord- und auf 19 ‰ an der Südseite des Bosrucktunnels herabgemindert werden, wodurch nicht nur die Leistungsfähigkeit der Bahn gesteigert, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes vorteilhaft beeinflußt wird. Die hierdurch bedingte Verzögerung in der Fertigstellung der Pläne habe auch eine Hinausschiebung des Bauvollendungstermins zur natürlichen Folge gehabt. Zudem sei bei der Bohrung des Bosrucktunnels im Vorjahre ein Wassereinbruch aufgetreten, der den Baufortschritt monatelang hemmte. Auf diese Umstände sei es zurückzuführen, wenn gegenwärtig die Inbetriebsetzung der Pyhrnbahn erst für das Jahr 1905 in Aussicht genommen werden kann. Doch sei es bei dem dermaligen Stande der nachdrücklichst beschleunigten Arbeiten für die Bauvergebung nicht ausgeschlossen, daß wenigstens die Teilstrecke Klaus-Windisch-Garsten noch im Jahre 1904 in Betrieb gesetzt werden wird.

— **Wissenschaftliche Studien beim Bau der Alpentunnel.** Im Abgeordnetenhause wurde kürzlich an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, ob er geneigt sei, technischen Vereinen örtliche Erhebungen bei den im Zuge befindlichen Tunnelbauten zu gestatten und Angaben aus den Aufschreibungen der Bauleitungen über geologische, bohr- und sprengtechnische Leistungen zu sammeln oder für die wiederkehrende Veröffentlichung derartiger für alle Techniker wissenswerter Ergebnisse Sorge zu tragen.

Der Eisenbahnminister antwortete, daß schon gleich zu Beginn der alpenländischen Tunnelbauten die Akademie der Wissenschaften sich erbötig gemacht habe, die erwähnten Arbeiten durch fortlaufende fachmännische Forschungen und Beobachtungen für wissenschaftliche Zwecke nutzbar zu machen. Dieses Angebot sei vom Eisenbahnministerium dankend angenommen worden. Außerdem seien bisher in zwangloser Folge an die Presse Mitteilungen über die Baufortschritte, geologischen Verhältnisse usw. hinausgegeben. Vor kurzem sei die Einrichtung getroffen worden, daß die Fachblätter allmonatlich von der Eisenbahnbaudirektion eine Zusammenstellung der Baufortschritte nebst geologischen Angaben über alle vier großen Tunnel erhalten. Diese Einrichtung werde demnächst dahin erweitert werden, daß auch die Tagespresse in regelmäßigen Zeitabschnitten Mitteilungen über diesen Gegenstand erhalten soll. Ferner habe das Eisenbahnministerium dem Berg- und Hüttenmännischen Verein für Steiermark und Kärnten, welcher um die Erlaubnis nachgesucht hat, durch ständige Berichterstatter die geologischen Verhältnisse und technischen Fortschritte, namentlich im Bohrmaschinenbetriebe, zu erheben und zu veröffentlichen, seine Bereitwilligkeit ausgedrückt, diese Bestrebungen zu unterstützen und den betreffenden Fachmännern die Befahrung der Tunnel in Begleitung der bauführenden Beamten zu ermöglichen.

— **Durchführung der neuen Rechtschreibung in den Tarifen.** Das Eisenbahnministerium hat in einem an die geschäftsführende Verwaltung der Eisenbahndirektorenkonferenz gerichteten Erlaß darauf hingewiesen, daß es wünschenswert erscheine, bezüglich der Durchführung der neuen Rechtschreibung in den einzelnen Tarifen ein einheitliches Vorgehen zu vereinbaren, insofern sich diese auf die Schreibweise der Artikel der Güterklassifikation bezieht. Namentlich in letzterer Beziehung müsse die Annahme der neuen Schreibweise in den Tarifen mit der Durchführung dieser Schreibweise im gemeinsamen Gütertarife, Teil I, Hand in Hand gehen. Es werde daher sowohl in dieser Richtung, als auch wegen Festsetzung eines Zeitpunkts für die Durchführung der neuen Rechtschreibung im Tarifteile I ein Beschluß zu fassen sein. Die vorsitzende Verwaltung der Eisenbahndirektorenkonferenz wurde daher eingeladen, diese Angelegenheit auf die nächste Tagesordnung zu setzen und über das Ergebnis der Beratung dem Ministerium zu berichten.

— **Die Prag-Duxer Bahn vor dem Verwaltungsgerichtshofe.** Die Verwaltung dieser Bahn hatte seinerzeit an das Eisenbahnministerium das Ansuchen gestellt, es möge ihr die Besorgung des Prioritätendienstes der gesellschaftlichen Anlehen, die bisher durch die Staatsbahnverwaltung erfolgte, selbst überlassen werden. Das Eisenbahnministerium hat dieses Ansuchen abschlägig beschieden, worauf die Verwaltung der Prag-Duxer Bahn eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe überreichte. Dieser wies die Beschwerde ab, weil der Anspruch der Prag-Duxer Bahn sich als eine Angelegenheit darstelle, welche nur nach den Bestimmungen des zwischen der Staatsverwaltung und der beschwerdeführenden Gesellschaft abgeschlossenen Einlösungsvertrages bezw. nach den allgemeinen Normen des Privatrechtes beurteilt und mithin nur von den ordentlichen Gerichten entschieden werden könne, weshalb der Verwaltungsgerichtshof nicht zuständig erscheine, über den angefochtenen Ministerialerlaß, der nur als Parteierklärung angesehen werden muß, eine Entscheidung zu fällen.

— **Die Versammlung der Besitzer von Südbahnprioritäten.** Das Handelsgericht Wien hat infolge der Eingabe des Prioritätenkurators unter dem 31. März d. J. ein Edikt erlassen, durch welches die Besitzer von dreiprozentigen Prioritätsobligationen der Südbahngesellschaft in Gemäßheit der §§ 1 und 2, dann § 15 des Gesetzes vom 5. Dezember 1877 aufgefordert werden, zum Zwecke ihrer Einvernehmung über die neuen Vorschläge der Südbahngesellschaft betreffend eine geänderte Regelung der Tilgungsbestimmungen ihrer dreiprozentigen Prioritäten am 11. Mai d. J. sich beim Handelsgerichte einzufinden.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Auf Grund vorläufiger Ermittlung betrugen die Einnahmen im Februar d. J. aus dem Personenverkehr 3 379 500 Kr., aus dem Güterverkehr 13 044 200 Kr., daher im ganzen 16 423 700 Kr. Im Vergleich zum Februar 1902 zeigt sich im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 61 314 Kr. (+ 40 500 Reisende) und im Güterverkehr eine solche von 175 797 Kr. (+ 23 800 t). Die Mehreinnahme im Personenverkehr ist ausschließlich bei den westlichen Staatsbahnen erzielt. Von der Mehreinnahme aus dem Güterverkehr entfallen auf die westlichen Staatsbahnen 74 852 Kr. (+ 10 200 t), auf die östlichen Staatsbahnen 100 945 Kr. (+ 13 600 t). Die Mehreinnahmen im Güterverkehr ergaben sich bei den westlichen Staatsbahnen zumeist aus der Mehrbeförderung von Kohle und Holz. Auf den östlichen Linien wurden hauptsächlich Baumaterialien, dann Getreide und Mehl in größerer Menge befördert. Vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. vereinnahmten die Staatsbahnen im Personenverkehr 7 987 600 (— 50 511) Kr., im Güterverkehr 26 645 800 (+ 302 184) Kr., sonach im ganzen 34 633 400 (+ 251 673) Kr.

— **Die österreichische Eisenbahnpolitik.** In einem Vortrage, welchen der Reichstagsabgeordnete Dr Licht kürzlich im sozialwissenschaftlichen Bildungsverein in Wien über Industriepolitik in Österreich gehalten hat, besprach er auch die Verkehrspolitik in Österreich. Der Vortragende wies darauf hin, daß dort, wo die staatliche Verwaltung etwas für die Industrie leisten könnte, vielleicht auch leisten wollte, auf dem Gebiete der Verkehrspolitik, ihr die Hände gebunden seien. Für die Industrie kommen die Linien der Nordbahn, der Staatseisenbahngesellschaft, der Nordwestbahn und Südbahn am meisten in Betracht. Nicht etwa, daß die Nordbahn beispielsweise wirtschaftlich weniger einsichtsvoll als die staatliche Bahnverwaltung wäre. Allein es fehle heute in Österreich die Einheitlichkeit und Stetigkeit auf dem Gebiete der Tarifpolitik, deren gerade die Industrie dringend bedürfe. Ein einheitliches Staatsbahnnetz gebe dem Staate eine Machtfülle auf wirtschaftlichem Gebiete, die er unter der Kontrolle der Öffentlichkeit und des Parlaments nicht leicht mißbrauchen, die er aber zur Regelung und Ausgleichung wirtschaftlicher Ungleichmäßigkeiten und zur Ergänzung seiner Handelspolitik zum größten Nutzen gebrauchen könne. Was leisten die deutschen Bundesstaaten, was leiste Ungarn durch seine kraftvolle, einheitliche, planmäßige Tarifpolitik.

Allerdings höre man in Österreich von Zeit zu Zeit von der Verstaatlichung der großen Privatbahnen sprechen. Allein diese Verstaatlichungsmanöver schaden mehr, als gerade jetzt das Wirtschaftsleben in Österreich vertragen könne, da die Bahnverwaltungen, die nicht wissen, ob und wann das Verstaatlichungsrichtschwert sie fällen wird, mit allen Investitionen

zurückhalten und anderseits alles tun, um ihren Ertrag emporzuschrauben und dadurch die konzessionsmäßigen Ertragsrechnungen zu ihren Gunsten zu verschieben.

— **Elektrische Lokomotiven.** Die Gesellschaft für den Betrieb des adriatischen Netzes der italienischen Eisenbahnen hat bei der Firma Ganz & Comp. in Budapest für den Fahrpark der auf elektrischen Betrieb umgewandelten Veltlinbahn drei elektrische Lokomotiven bestellt. Jede dieser Lokomotiven kann sowohl für Eil- und Personenzüge als auch für Lastzüge benutzt werden. Als Personenzuglokomotive leistet sie 3500 bis 5250 kg Zugkraft bei einer Geschwindigkeit von 64 km in der Stunde; als Lastzuglokomotive entwickelt sie 6000 bis 10 000 kg Zugkraft bei einer stündlichen Geschwindigkeit von 32 km. Ihr Gewicht beträgt 56 t. Die Lokomotiven sind vierachsig, jede Achse wird mit einem Motor angetrieben. Die vorgenannte Eisenbahnverwaltung hatte für die Lieferung der fraglichen Lokomotiven eine Ausschreibung veranlaßt, aus der die Firma Ganz & Comp. als Ersteherin hervorging.

Ungarn.

— **Entwicklung der Vizinalbahnen in Ungarn.** Während im Jahre 1902 nur zwei Vizinalbahnen in der Länge von 143 km dem öffentlichen Verkehr übergeben wurden, und zwar die 93 km lange Bánhida-Pápaer und die 50 km lange Kúnszentmiklós-Dunapatajer, ist im Jahre 1903 bereits die Eröffnung der folgenden, insgesamt 217 km langen Vizinalbahnen sicher in Aussicht, nämlich: der Hódmezövásárhely-Makó-Nagyszentmiklóser (51,6 km), der Halas-Bácsalmás-Rigyiczaer (72,4 km), der Sziszek-Caprag-Vrginmoster (58 km), der Tapolcza-Keszthelyer (26 km) und der Felsöeör-Felsölövöer (9 km bereits eröffnet). Weiter scheint die Inangriffnahme des Baues und teilweise vielleicht auch die Eröffnung der Breznóbánya-Veresköer (39 km), der Töketerebes-Varannóer (31 km), der Kecskemét-Lajosmizse-Jászkerekegyházaer (32 km) und der Vácz-Veröcze-Drégelypalánkaer (67 km), zusammen 169 km langen Vizinalbahnen gesichert; ferner sind auch die Vorarbeiten der Kaba-Nádudvarer (9 km), Jászapáti-Vámosgyörker (15 km), Zombor-Obecseer (90 km), der Nyékládháza-Meröcsáter (20 km), Körmend-Muraszombater (60 km) usw. noch im Laufe des Jahres 1903 beendet und wird deren Bau begonnen werden; somit ist im Verhältnis zum Vorjahre eine erfreuliche Entwicklung auf dem Gebiet des Baues von Vizinalbahnen zu verzeichnen.

— **Montanbahn Alvácza-Kazanerd.** Diese von der Oberungarischen Berg- und Hüttenwerks-Aktiengesellschaft erbaute Montanbahn wurde am 1. d. M. durch den Vertreter des Handelsministers in Gegenwart der Behörden und der Vertreter der Arad-Csanader Bahn sowie derjenigen der erbauenden Gesellschaft dem Verkehr übergeben. Durch die neue Bahnlinie, die bestimmt ist, in erster Reihe die Erze der Oberungarischen Berg- und Hüttenwerks-Aktiengesellschaft zu befördern, werden der Arad-Csanader Bahn sowie den ungarischen Staatsbahnen neue, bedeutende Frachten zugeführt werden.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnverbindung zwischen Bordeaux, Lyon und Mitteleuropa.** Im Anschluß an die in Nr 89 Jahrg. 1902 und Nr 13 Jahrg. 1903 d. Ztg. gemachten Mitteilungen über die Schaffung von regelmäßigen, direkten Verbindungen zwischen dem Südwesten und dem Osten Frankreichs und dem mittleren Europa entnehmen wir der „Revue commerciale, coloniale et vinicole“, daß nunmehr die Handelskammer von Lyon dem französischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine von dem „Office lyonnais des transports“ verfaßte Denkschrift über diese Angelegenheit überreicht hat. Es sei nicht möglich, eine große direkte Verbindung zwischen Lyon und Bordeaux herzustellen, da Paris der strahlenförmige Mittelpunkt der großen Verkehrswege Frankreichs sei; deshalb empfehle man, sich auf eine im Einklang zwischen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Orléansbahn auszuführende bessere Nutzbarmachung des bestehenden Bahnnetzes zu beschränken. Die Handelskammer fordert deshalb, daß täglich zwei Tageszüge, einer nach jeder Richtung, zwischen Lyon, Bordeaux, La Rochelle und Nantes in Betrieb gesetzt werden. Außerdem fordere sie die Schaffung von Rückfahrkarten zwischen den wichtigsten Orten der Mittelmeerbahn und der Orléansbahn. Die Zeitschrift begrüßt mit Freuden, daß die Handelskammer von Lyon die Dringlichkeit einer Verbesserung der quer durch Frankreich gehenden Verbindungen erkannt hat, erklärt sich aber mit den Ausführungen der Denkschrift zum großen Teil nicht einverstanden. Sie drückt ihr Erstaunen über die Bescheidenheit der darin enthaltenen Forderungen aus und meint, daß die verlangten Verbesserungen sich bei genauerer Betrachtung auf einen direkten Tageszug nach beiden Richtungen zwischen Bordeaux und Lyon beschränken, der über Clermont-Ferrand und Saint Etienne ginge. Dieser Zug würde 591 km in 16 Stunden zurücklegen und dadurch eine Zeitersparnis von 4 Stunden gegenüber der bestehenden Tagesverbindung über Gannat, die 19 Stunden 52 Minuten erfordert, bedeuten, gewiß ein Fortschritt, der für die Städte und Badeorte in der Mitte Frankreichs von Wichtigkeit wäre, aber für die Städte Bordeaux und Lyon nichts bedeute. Sie fordert, daß der Bahnweg zwischen Bordeaux und Lyon in einen solchen Stand gesetzt werde, daß die Fahrt in 13 Stunden 30 Minuten zurückgelegt werden könne, was vollkommen ausführbar sei.

— **Jura-Simplonbahn.** Der schweizerische Bundesrat hat nunmehr amtlich anerkannt und bekannt gegeben, daß die Schwierigkeiten, welche dem freihändigen Rückkauf noch entgegenstehen — sie beruhen hauptsächlich oder allein auf der Haltung der italienischen Regierung wegen der Übertragung der Konzession für die italienische Strecke bis Domodossola — bis zum 5. Mai, dem konzessionsgemäßen Zeitpunkt des Übergangs des Netzes an den Bund, nicht behoben werden können. Der Bundesrat erachtet es aber für billig, daß diese Besitznahme des Netzes durch den Bund nicht erfolgen sollte, ohne den Inhabern von Prioritäts- und Stammaktien die Möglichkeit zu geben, am 5. Mai den Gegenwert ihrer Aktien ausbezahlt zu erhalten. Es wird ihnen also der Umtausch in 3,5 prozentige Bundesbahnobligationen zum Nennwert angeboten. Gleichzeitig wird den Aktieninhabern die Dividende für 1902 ausgezahlt, 4,5 % für die Prioritätsaktie und 4 % für die Stammaktie.

— **Gültigkeitsdauer der Eisenbahnfahrkarten in der Schweiz.** Der schweizerische Bundesrat hat eine Abänderung des Art. 9 des „Eisenbahntransportreglements“ beschlossen, so daß dessen Absatz 4 künftig in der Hauptsache folgende Fassung erhält: „Für die Gültigkeitsdauer des Billets gelten folgende Bestimmungen: a) Die Personenbillets für einfache Fahrt haben nur für den Tag ihrer Ausgabe Gültigkeit; eine Ausnahme hiervon machen die Billets nach Stationen, welche mehr als 200 km von der Ausgabestation entfernt sind; diese Billets haben Gültigkeit für den Tag der Ausgabe und bis Mitternacht des folgenden Tages. b) Neben den einfachen Billets werden, soweit ein Bedürfnis dafür vorliegt, auch direkte Billets für Hin- und Rückfahrt (Retourbillet) ausgegeben. Diese Billets haben 10 Tage Gültigkeit. Der Tag der Ausgabe ist als erster ganzer Tag in der Gültigkeitsdauer inbegriffen; diese erlischt also um Mitternacht des 10. Tages.“

Die wesentlichste Verkehrserleichterung, welche hierdurch vom 1. Mai ab geboten wird, besteht darin, daß auch die Rückfahrkarten für kleine Entfernungen bis zu 10 km eine Gültigkeitsdauer von 10 Tagen erhalten, während diese bisher auf drei Tage beschränkt war. Es ist jetzt ungefähr ein Jahrzehnt vergangen, seit man in Süddeutschland mit der Erstreckung der Gültigkeit aller Rückfahrkarten auf 10 Tage voranging. Die preußischen Staatsbahnen folgten später nach, haben aber dann schließlich zuerst den weitaus größeren Schritt der Verlängerung auf 45 Tage getan. Bedauerlich ist, daß der schweizerische Bundesrat sich zur Annahme der in Deutschland allgemein üblichen Bezeichnungen: Fahrkarte und Rückfahrkarte nicht hat entschließen können.

— **Die elektrische Bahn Bellinzona-Misocco** soll nach den jetzt versandten Prospekten 2 500 000 Fr. bezw. mit der von Roveredo (Hauptort des unteren Misoccotals) ab vorgeschlagenen Abänderung 2 610 000 Fr. kosten. Die Kantone Graubünden und Tessin haben von dem 1 500 000 Fr. betragenden Aktienkapital ungefähr die Hälfte gezeichnet, das Obligationenkapital von 1 000 000 Fr. ist durch die beteiligten Gemeinden gesichert.

Fremde Weltteile.

— **Die deutsche Schantungbahn** wird den „Berl. N. Nachrichten“ zufolge voraussichtlich schon in nächster Zeit die 284 km von Tsingtau entfernt liegende Stadt Tschangtien erreichen, jenen Punkt, von welchem eine Zweigbahn in das reiche Steinkohlengebiet Poschan führen wird. Am 1. Juni 1902 wurde bekanntlich die 184 km lange Strecke bis Weihsien dem Verkehr eröffnet und im Oktober traf der erste Zug mit Kohlen aus dem Weihsienrevier in Tsingtau ein. Am 11. Dezember konnte der Betrieb auf der 208 km langen Strecke bis Tschanglohsien aufgenommen werden. Inzwischen dürfte der große Seidenhandelsplatz Tsingtschoufu der Bahn angeschlossen sein und der Bau des Schienenstranges die Nähe von Tschangtien erreicht haben. Die Weihsienkohle hat sich als Kesselfeuerung bewährt und ist der japanischen Kohle weit überlegen. An

Umfang übertrifft das Kohlenrevier bei Poschan aber dasjenige bei Weihsien ganz erheblich. Das ganze Gebiet um Poschan gilt schon jetzt als eine Industriegegend, obwohl die Chinesen mit den einfachsten Mitteln arbeiten. Hier dürfte die deutsche industrielle Tätigkeit mit Nachdruck einsetzen, um die reichen Bodenprodukte zu gewinnen. Der Schwerpunkt der Bahn liegt sicher auf einer möglichst umfangreichen Ausbeutung der Steinkohlenlager; daß es hieran nicht fehlen wird, beweisen die schon tatkräftig in Angriff genommenen Erschließungen der Kohlenplätze. Tsingtau wird in wenigen Jahren ein Ausfuhrhafen für Steinkohlen sein. Die Ausfuhr von Kohlen wird so viele Vorteile kommerzieller Art bringen, daß schon hierin eine Gewähr für eine weitere Entwicklung und Hebung des deutschen Stützpunktes im Osten liegt.

— **Eigentümliche Vorgänge bei dem Lokomotiv-Verding der Nipponbahn in Tokio im Januar d. J.** Bei dem letzten Lokomotiv-Verding der Nipponbahn in Tokio, bei dem die Lieferung von 32 Lokomotiven vergeben werden sollte, war die deutsche Fabrik Linden bei Hannover Mindestfordernde. Trotzdem erhielt sie nur auf sechs Lokomotiven den Zuschlag, zwei wurden an Hentschel & Sohn in Cassel vergeben und die übrigen 24 Maschinen bei Beyer & Peacock in Manchester bestellt, welche Fabrik übrigens seit längerer Zeit ihren eigenen — sachverständigen — Vertreter in Japan unterhält. Die Preisforderung dieser Fabrik war auch unter den englischen Firmen, die Preise abgegeben hatten, bei weitem nicht die niedrigste, sondern nahezu die höchste, und infolgedessen haben bei Bekanntwerden dieser Vorgänge auch die englischen Tagesblätter mit ihrer Entrüstung über dieses Verfahren nicht zurückgehalten. Wozu ist die Komödie eines öffentlichen Verdingungsverfahrens, so fragt man mit Recht, wenn schließlich der Zuschlag nach Willkür an irgend eine Firma, die noch dazu beinahe das höchste Angebot abgegeben hat, erteilt wird?

Eine besonders eigentümliche Beleuchtung gewinnen die Vorgänge aber noch durch die Erklärungen, die der Präsident der Nipponbahn, Viscount Soga, hierüber in der Hauptversammlung der Aktionäre am 7. Februar d. J. abgegeben hat. Wenn man nicht annimmt, daß die Berichte darüber in der Presse völlig entstellt sind, so muß man zu dem Schluß kommen, daß der Leiter der Gesellschaft entweder von den wichtigsten Geschäftsgrundsätzen keine Ahnung besitzt oder daß die ganze Erörterung der Angelegenheit vor den Aktionären ein bloßes Possenspiel war. Vor Eintritt in die Geschäftsordnung erklärte der Präsident, die Darstellung gewisser japanischer und englischer Tagesblätter, die der Gesellschaft in bezug auf den Lokomotivverding ein nicht einwandfreies Verfahren — unfair dealing — vorwerfen, sei gänzlich falsch. Bei dem Verding von 32 Lokomotiven habe man sich entschlossen, einige von diesen aus deutschen Werken zu beziehen, da sich aus den früheren Erfahrungen der Gesellschaft die Überlegenheit der deutschen Maschinen in ihrem Verhalten gegenüber denen aus anderen Ländern ergeben habe. (Warum denn nicht alle?) Auch habe die Gesellschaft erkannt, daß sie diese Maschinen jetzt, infolge der augenblicklichen tiefen Preislage der deutschen Industrie, zu einem verhältnismäßig niedrigen Preise erhalten könne. Auf der anderen Seite gewinne es den Anschein, als ob die englischen Firmen, von denen die Gesellschaft in den letzten Jahren ihre Maschinen bezogen habe, die Lieferung der Lokomotiven als ihr sicheres Monopol ansehen und daher höhere Preise hätten fordern wollen. Aus diesem Grunde habe man vier britische und drei deutsche Lokomotivwerke ausgesucht und zur Teilnahme an dem Wettbewerb bei dem in Rede stehenden Verding aufgefordert. Leider habe sich bei der Eröffnung der Angebote ergeben, daß die geforderten Preise sämtlich über den Anschlagspreis der Gesellschaft hinausgingen. Unter diesen Umständen habe man, da zur Einforderung neuer Preisangebote keine Zeit war, auf den Plan einer erneuten Ausschreibung verzichten und sich zur freihändigen Vergebung der Maschinen entschließen müssen. Dementsprechend sei man an einige der ursprünglich zum Verding aufgeforderten Werke, nämlich an diejenigen herangetreten, deren Angebote dem von der Gesellschaft veranschlagten und für sie annehmbaren Preise am nächsten kommen. (Diese Behauptung steht mit den Tatsachen in grellstem Widerspruch.) 12 Lokomotiven seien demnach an eine Fabrik vergeben, die von der Agenturfirma Mitsui & Cie, und 12 weitere an eine Fabrik, die durch Isono & Cie vertreten seien (in beiden Fällen ist dieselbe Lokomotivfabrik von Beyer & Peacock gemeint), während man acht Maschinen durch Vermittlung der Firma Raspe & Cie einem deutschen Werke überschrieben habe (zwei an Hentschel & Sohn in Cassel, sechs an Linden bei Hannover, beide vertreten durch Raspe & Cie). Demnach sei das Verfahren der Gesellschaft „perfectly honest and fair" gewesen.

Darauf sprach ein Aktionär seinen besonderen Dank für diese Erklärungen aus, fügte indessen bedeutsamerweise hinzu, er hoffe, daß der Präsident der Gesellschaft sich der Weisheit nicht verschließe, daß man derartige Angelegenheiten mit der äußersten Vorsicht behandeln müsse. Worauf Viscount Soga nicht verfehlte, zu erwidern, er würde sich diesen vorzüglichen Rat sehr gern zu Herzen nehmen. (!) — In der Hauptversammlung der Aktionäre wurde darauf die Verteilung einer Jahresdividende von 11 % beschlossen.

— **Die Newyork Central & Hudson River Railroad** plant eine sehr ausgedehnte Verbesserung und Erweiterung ihrer Endstation Newyork City. Über den Entwurf und die Ausführungsbedingungen ist (laut „Engg. News" vom 8. Januar 1903) das erforderliche Einvernehmen zwischen der Gesellschaft und den städtischen Behörden so gut wie erzielt. Die endgültige Bestätigung wird wahrscheinlich nicht lange auf sich warten lassen.

Die Zentralbahn folgt auf der Manhattaninsel durchweg dem Zuge der Parkavenue. Sie tritt jetzt bei der 56. Straße, das ist ungefähr 1 km vor ihrem Ende, aus einem Tunnel und erhebt sich mit 1,25 % Steigung zur Gelände- oder Straßenhöhe, auf welcher die Gleise des an der 42. Straße endigenden Kopfbahnhofes in Länge von rund 500 m liegen. Die Steigung vom Tunnel an will man nun beseitigen oder so weit ermäßigen, daß die Schienenunterkante in der Bahnsteighalle 2,13 m unter dem Fußboden des Warteraums zu liegen kommt. Die die Bahn kreuzenden Straßen, von der 45. bis zur 55., können dann schienenfrei überführt werden. Dies erfordert um so größere Bauwerke, als schon bei der 57. Straße die Erweiterung der Gleisanlagen beginnen soll. Zunächst werden jederseits drei Gleise den Hauptgleisen hinzugefügt. An der 49. Straße fängt sodann die Entwicklung der eigentlichen Bahnhofsgleise an, von denen 20 in die Bahnhofshalle einlaufen werden, während die übrigen stumpf an der 45. Straße endigen. Die Halle, der die Kopffront an der 42. Straße einnehmende Warteraum und der an ihn grenzende Kopfbahnsteig (concurse) erfahren entsprechende Erweiterung. Unter dem Kopfbahnsteig wird ein Gang angelegt, welcher mit der benachbarten Untergrund-Schnellbahnstation in Verbindung steht. Letztere Bahn schwenkt unmittelbar vor der Zentralbahn aus der Parkavenue in die 42. Straße ab. Es wird auch eine zweigleisige Tunnelverbindungsbahn hergestellt, welche bei der 53. Straße aus den Hauptgleisen der Zentralbahn abzweigt und in tiefer Lage bis zur 42. Straße geht, um dort in die Untergrund-Schnellbahn einzumünden.

Was den Fuhrwerkverkehr betrifft, so wird, um eine bequeme Zufahrt von Norden zum Zentralbahnhof zu schaffen, die Parkavenue auf Viadukt bis an die die Bahnhofshalle nach Norden begrenzende 45. Straße geführt. Diese letztgenannte Straße wird die Zufahrt von Westen und mittelbar auch von Süden bilden. Denn im Anschluß an sie soll ein hochliegender Fahrweg, den man sich wohl mit allen (tiefliegenden) Bahnsteigen in tunlichst bequemer Verbindung (für Reisende und Gepäck) zu denken hat, um die ganze Haupthalle herumgeführt werden. Er wird zwischen Halle und Kopfbau hindurchgehen und nicht mit der 42. Straße, welche vom Fuhrwerkverkehr entlastet werden soll, verbunden werden.

Gleichzeitig mit diesen Bauausführungen wird die Zentralbahn eine Anzahl Straßenkreuzungen in Schienenhöhe im Norden von Newyork und in dem angrenzenden Vorort Bronx zu beseitigen haben.

— **Geplante Verbesserungen im Betriebe der Süd-Pacificbahn in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Die Süd-Pacificbahn der Vereinigten Staaten von Amerika plant bedeutende Verbesserungen in ihrem Betriebe. Die Fahrzeit zwischen New Orleans und San Francisco soll um 12 Stunden verkürzt werden; man will Wagen neuester Konstruktion an Stelle der bisher gebrauchten einstellen und überhaupt die gesamte Ausrüstung der Bahn innerhalb eines Jahres vollkommen modernisieren. Mehrere Millionen Dollar sollen außerdem im kommenden Jahre auf die Verbesserung des Oberbaues der zur Süd-Pacificbahn gehörigen Strecken verwendet werden. Die Schienen zwischen New Orleans und der pacifischen Küste sollen sämtlich erneuert werden; 3500 engl. Meilen Gleise sind nach diesem Plane mit Stahlschienen von 80 engl. Pfund für 1 Yard neu zu belegen. Zur Erneuerung von Brücken der Bahn werden voraussichtlich 5 000 000 Tons Konstruktionsstahl gebraucht.

Zwischen der Süd-Pacificbahn und der Illinois-Zentralbahn ist eine Vereinbarung abgeschlossen worden und am 4. Januar dieses Jahres in Kraft getreten, wonach alle Züge der Süd-Pacific in den Zentralbahnhof der Illinois-Zentral zu New Orleans einlaufen. Dieses Abkommen bedeutet einen engen Zusammenschluß der beiden unter dem Direktorium von Harriman stehenden Bahnen und hat weiter zum Ziel die Einrichtung durchgehender Züge von Chicago, St. Louis, Louisville und Cincinnati nach der pacifischen Küste. Der Zusammenschluß ist ein weiterer Vorstoß in dem bitteren Kampfe zwischen

den Gould- und Harrimanbahnen um das Übergewicht im transkontinentalen Personenverkehr.
(Nach „The Journal of Commerce and Commercial Bulletin“.)

— **Umwandlung einer Dampfbahn auf elektrischen Betrieb in Nordamerika.** Die 63 km lange Schmalspurbahn mit Dampfbetrieb von Cincinnati nach Georgetown (im Staate Ohio) ist in eine vollspurige elektrische Bahn umgewandelt worden. Die Umwandlung der Schmalspur in Vollspur erfolgte bei vorhergegangener Vorbereitung in vier Stunden. Die Bahn hat hauptsächlich Güterverkehr; die Güterzüge werden durch elektrische Lokomotiven von 50 t, die bei einer Steigung von 3 ‰ je zehn beladene Wagen ziehen können, geschleppt. Der Personenverkehr wird durch einzelne Wagen betrieben; der Fahrpreis beträgt rd 4 ₰ auf das Kilometer. Fahrscheinhefte im Preise von 32 ℳ, die für 500 engl. Meilen (= 805 km) auf ein Jahr und für eine Familie ohne Bezeichnung der Person Gültigkeit haben, können verabfolgt werden. Die Personenwagen haben 15 m Länge, ruhen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen und werden durch vier Motore von je 40 PS betrieben.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 1. Mai dieses Jahres wird die an der Strecke Stolberg-Ulflingen zwischen den Stationen Montenau und St. Vith gelegene Haltestelle Born (Eifel) für den Personen-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Die Haltestelle ist für die Abfertigung von Personen und Gepäck vorläufig nur nach und von den Stationen der Strecken Aachen Rh. bis Ulflingen und Steinebrück bis Gerolstein, für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, von Eil- und Frachtgut sowie von Tieren in Einzelsendungen und Wagenladungen eingerichtet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von schwerwiegenden Fahrzeugen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 27 — Inser.-Nr 846 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Der an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.-Limburg a/L. zwischen den Stationen Niedernhausen und Idstein gelegene Haltepunkt Niederseelbach wird am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Der an der Eisenbahnstrecke Falkenberg-Elsterwerda gelegene Haltepunkt Beyersdorf führt fortan die Bezeichnung Beiersdorf.

Vereinsreiseverkehr.

Den mit Rundschreiben vom 18. Februar 1903 Nr I 67 zur Abstimmung gestellten Beschlüssen des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs ist von sämtlichen am Vereinsreiseverkehr beteiligten Vereinsverwaltungen zugestimmt worden.

Demgemäß sind diese Beschlüsse für bindend erklärt und die Vereinsverwaltungen ersucht worden, den 1. Absatz des § 6 der Anlage II des „Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement“ mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wie folgt handschriftlich abändern zu lassen:

§ 6.

(1) Die Fahrscheinhefte werden während des ganzen Jahres ausgegeben. Die Ausgabe derselben erfolgt unter der Voraussetzung, daß die Gesamtlänge aller Fahrscheinstrecken mindestens 600 km beträgt. Die Gültigkeitsdauer dieser Hefte beträgt 45 Tage bei Reisen von 600 bis 2000 km, 60 Tage bei Reisen von 2001 bis 3000 km und 90 Tage bei Reisen von mehr als 3000 km.

Von dem Veranlaßten ist gemäß § 21 Absatz 2 der Vereinssatzungen bis zum 1. Juli 1903 der geschäftsführenden Verwaltung Mitteilung zu machen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 123 vom 28. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 3. April d. J.).

Nr I 128 vom 1. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Anträge des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf Änderung der Festsetzungen in § (1) der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 3. April d. J.).

Nr I 131 vom 1. April d. J. an verschiedene am Vereinsreiseverkehr beteiligte Verwaltungen, betreffend die Übersicht der Fahrscheine, welche vom 1. Juni 1903 ab neu aufgelegt werden oder handschriftlich abzuändern oder nicht mehr auszugeben sind (abgesandt am 3. April d. J.).

Nr II 107 vom 31. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Ersatzwahl für ein aus dem Preisausschusse ausgeschiedenes Mitglied (abgesandt am 3. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Rheine-Emden liegende Haltestelle Kellerberg erhält vom 1. Mai d. J. an die Bezeichnung „Haren (Ems)“.

Münster, den 1. April 1903. (867)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. April d. J. wird die Station Barmen-Loh, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Telegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Frachtgut in Wagenladungen und von Sendungen von frischgeschlachtetem Vieh und frischem Fleisch, welche in besonderen Wagen als Eil- oder Frachtgut für den städtischen Viehhof in Barmen bestimmt sind, eingerichtet war, auch für den Stückgutversand (Eil- und Frachtstückgut) eröffnet.

Elberfeld, den 31. März 1903. (868)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1903 wird die zwischen den Stationen Stralsund und Miltzow an der Bahnstrecke Stralsund - Pasewalk gelegene Haltestelle Wüstenfelde, welche bisher nur dem Personen- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck- und Stückgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Stettin, im April 1903. (869)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Hagen-Betzdorf zwischen den Stationen Littfeld und Creuzthal gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Station Crombach auch für den Privattelegramm-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und Sprengstoffen eröffnet.

Für die Abfertigung von Vieh und Fahrzeugen ist die Station Crombach nicht eingerichtet.

An dem genannten Tage treten die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze der Station Crombach in Kraft. Soweit in die Gütertarife für den Gruppenverkehr und die Gruppen-Wechselverkehre, sowie in dem Tarif für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Güterverkehr Entfernungen noch nicht aufgenommen sind, werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die um 3 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Littfeld oder die um 5 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Creuzthal zugrunde gelegt, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt.

Elberfeld, den 31. März 1903. (870)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Am 15. April d. J. tritt zum Verbandsgütertarif der Nachtrag 9 in Kraft.

Er enthält Ergänzungen des Titelblattes und Vorworts, von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung, Änderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und des Kilometerzeigers (darunter direkte Entfernungen für den Verkehr mit der in den Verband neu aufgenommenen Ruppiner Kreisbahn), ferner Änderungen und Ergänzungen der Stationsfrachtsätze und der Ausnahmetarife, sowie sonstige Berichtigungen.

Die Änderungen des Kilometerzeigers bestehen zum Teil in Tarifermäßigungen, zum Teil aber auch in Erhöhungen der jetzigen Entfernungen; die Erhöhungen werden erst vom 1. Juni d. J. gültig.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,75 ℳ durch die beteiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 3. April 1903. (871)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Teil I B für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Oesterreich-Ungarn und Deutschland anderseits.

Die in der Pos. F 9 der Güterklassifikation (Seite 38) angeführten Artikel: „Schweinefett“ und „Schmeer“ werden bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen im Verkehre zwischen Deutschland und Rumänien mit Gültigkeit vom 20. Mai 1903 nicht, wie an vorbezeichneter Stelle vorgesehen, zu den Frachtsätzen der Klasse B. im direkten Verkehre abgefertigt, sondern sofern Ausnahmetarife nicht bestehen, auf Umexpedition in den deutsch-österreichischen Grenzstationen verwiesen.

Breslau, den 5. April 1903. (872)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Zum Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1901 tritt am 15. April d. J. der Nachtrag III, enthaltend ermäßigte Frachtsätze für die Beförderung von Eisen im Verkehre mit Bielitz, in Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen. Preis 5 ₰.

Cöln, den 3. April 1903. (873)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreußische Südbahn.

Vom 1. April 1903 erhält die Ziffer 5 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif), Seite 60 unseres Binnengütertarifs, folgende neue Fassung: „Holz wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl.“

Direktion. (874H&V)

Ostpreußisch - russischer Getreideverkehr über Grajewo.

Zu dem Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 1. Januar 1900 n. St. ist der vierte Nachtrag herausgegeben, gültig vom 20. März/2. April 1903. Derselbe enthält neue Frachtsätze von Stationen der Bjelgorod - Ssumybahn, der Nowosybkower und der südlichen schmalspurigen Zufuhrbahn nach Königsberg, Pillau bezw. Memel, sowie Berichtigungen und Ergänzungen zum Haupttarif.

Druckstücke des Nachtrags sind zum Stückpreise von 15 ₰ bei unserer hiesigen Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof käuflich zu haben.

Direktion (875H&V)
der Ostpreußischen Südbahn.

Ostpreußische Südbahn.

Die von uns mit Gültigkeit vom 15. März 1903 für unseren Binnengütertarif veröffentlichte besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, wonach die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter mit Ausnahme der unmittelbar, d. h. ohne Mitwirkung der Versender auf die Eisenbahnwagen zu verladenden Kaigüter durch den Versender mit der Bestimmungsstation zu bezeichnen sind, tritt erst vom 1. Mai 1903 in Geltung.

Direktion. (876H&V)

Binnengüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. erhält die Ziffer 2 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl.“

Stettin, den 1. April 1903. (877)
Direktion
der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahngesellschaft.

Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für den Verkehr zwischen den Stationen Alt-Ruppin, Barsikow, Bechlin, Dessow, Emilienhof, Gottberg Kr. Ruppin, Herzberg i. d. M., Metzelthin, Werder Kr. Ruppin, Wildberg Kr. Ruppin und Wulkow Kr. Ruppin der Ruppiner Kreisbahn einerseits und den Stationen Altona, Breddin, Glöwen, Hamburg B., Hamburg-Sternschanze, Havelberg, Kiel, Kyritz, Nitzow, Wilsnack, Wittenberge, Wusterhausen a. Dosse und Wutike des Direktionsbezirks Altona, der Station Grevesmühlen der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn sowie der Station Lübeck anderseits direkte Tarifsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung und die beteiligten Dienststellen.

Altona, den 1. April 1903. (878)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Ab 1. Mai l. J. gelangt der Nachtrag VII zur Einführung.

München, den 5. April 1903. (879)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.

München, den 4. April 1903. (880)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird im Ausnahmetarif 7 (Petroleum) des Tarifhefts 8 für den Versand von Ludwigshafen a/Rh. nach Müllheim ein Ausnahmefrachtsatz von 0,84 ℳ für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 4. April 1903. (881)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. werden im sächsisch - österreichisch - ungarischen Verkehre die Stationen Groß - Priesen (Ö. N. W. B.) und Schönpriesen (St. E. G.) mit den Dresdener Bahnhöfen in den Ausnahmetarif 1 b einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, den 6. April 1903. (882)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Güterverkehr.

Am 20. April d. J. wird die Station Grünthal des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau als Empfangsstation in den Seehafen - Ausnahmetarif N für Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle und von Baumwollengarn aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 31. März 1903. (883)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. April d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Ausfuhrtarif vom 15. Februar 1897 für Getreide usw. nach Stationen der Holländischen Eisenbahn, der niederländischen Staatsbahn und der niederländischen Zentraleisenbahn in Kraft. Durch denselben werden die Stationen Doetinchem, Terborg und Varsseveld der Holländischen Bahn in den Verkehr aufgenommen.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die beteiligten Güterabfertigungsstellen zu 5 ₰ das Stück zu beziehen.

Elberfeld, den 31. März 1903. (884)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betreffenden Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangt der Nachtrag V zur Einführung.

Der Preis beträgt 0,20 ℳ.

München, den 3. April 1903. (885)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-preußisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 17. November 1902 und die Bekanntmachung der Kaiserl. Generaldirektion in Straßburg vom 2. Januar 1903 wird veröffentlicht, daß die über Alt-Münsterol erreichbaren niedrigsten Gesamtfrachtsätze im Verkehre mit sämtlichen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen bei Benutzung des Weges über Genf-, Verrières- oder Delle - Lindau im Rückvergütungswege gewährt werden.

Dresden, am 4. April 1903. (886)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Rußland über Wien D. U. B.

Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 19. Dezember 1901 bringen wir zur Kenntnis, daß die am 15. Juli 1895 eingeführten, im Rückvergütungswege

Anwendung findenden Ausnahmefrachtsätze für Zinkbleche (Walzzink) von Karolinengrube und Morgenroth nach Braila und Galatz unter den bisherigen Bedingungen mit Gültigkeit vom 15. April d. J. auch im Jahre 1903, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903, gewährt werden.

Breslau, den 5. April 1903. (887)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Teil II vom 1. Mai 1897.

Mit Wirksamkeit vom 10. April 1903 wird die Station Rottweil der k. württembergischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

Nach / Von	Eger transit	Furth i/W. transit	Passau transit	Simbach transit
	bayer. Staatsbahnen			
	Kilometer			
Rottweil . .	453	462	482	420

München, den 4. April 1903. (888)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Zum 1. April d. J. erscheint der Nachtrag 1 zu unserem Binnentarif für die Beförderung von lebenden Tieren. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen des Abschnitts B, Besondere Tarifvorschriften.

Der Nachtrag kann zum Preise von 10 ₰ von unseren Stationen bezogen werden.

Braunschweig, den 28. März 1903. (889)
Die Direktion.

Saarkohlenverkehr.

Vom 1. April d. J. ab werden die Stationen Beningen der Reichseisenbahnen und Glan-Münchweiler der pfälzischen Eisenbahnen, soweit dies bis jetzt noch nicht geschehen, in die Saarkohlentarife 2, 4, 5, 6, 7, 8 und 18 aufgenommen. Bis zum Erscheinen der neuen Kohlentarife oder Nachträge werden die Entfernungen aus den betreffenden Gütertarifen der Frachtermittlung zugrunde gelegt. (890)

St. Johann-Saarbrücken, 1. April 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Anstoßbeträge für den Verkehr mit Riesa-Elbkai.

Die auf Seite 34—35 des Elbeumschlagstarifes für Österreich vom 1. November 1899 enthaltenen Anstoßbeträge für Riesa-Elbkai werden folgendermaßen ergänzt:

Ausnahmetarif im Kartierungswege
Nr 62 (Terpentinöl) bei 10 t 32 ₰;
„ 63 und 64 sind aufgehoben;
„ 65 (Ätzkali- und Pottaschenlauge) bei 5 t 35 ₰, bei 10 t 32 ₰;
„ 66 (Holz, außereuropäisch) bei 10 t 24 ₰;
„ 67 (Milch, kondensierte) bei 5 t 35 ₰, bei 10 t 32 ₰;
„ 68 (Zeichenrequisiten) bei 5 t 26 ₰, bei 10 t 18 ₰;
„ 69 ist aufgehoben;
Nr 70 (Quebrachoholz) bei 10 t 24 ₰;
„ 71 (Litophone) bei 10 t 32 ₰;
„ 72 (Schlempekohle) bei 10 t 18 ₰;
„ 73 (Kalk, gebr.) bei 10 t 9 ₰.

Wien, am 2. April 1903. (891)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung je eines Nachtrages II zum Tarif Teil IV, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt je ein Nachtrag II zum Tarif Teil IV, Heft 1 und 2 vom 1. Mai 1900, enthaltend Änderungen bezw. Ergänzungen des Titelblattes, des Vorwortes, der Tarifbestimmungen und der Tariftabellen, zur Einführung.

Exemplare der beiden Tarifnachträge sind bei den beteiligten österreichischen bezw. ungarischen Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 31. März 1903. (892)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

(Ausgabe des Nachtrages III zum Lokalgütertarife.)

Die in Nr 23 S. 359 enthaltene Kundmachung wird dahin abgeändert, daß der zum Lokalgütertarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zur Ausgabe gelangende Nachtrag III nicht am 1. Mai l. J., sondern am 1. Juni l. J. in Kraft tritt.

Budapest, am 30. März 1903. (893)
Die Direktion
der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Binnengütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die besondere Bestimmung zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Abschnitt C (Nebengebührentarif) unter IX, Absatz 2: „In Fällen, in welchen für zollpflichtiges Gut usw." aufgehoben.

Finsterwalde, den 1. April 1903. (894)
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch-süddeutsch-österreichischer Rundreiseverkehr.

Auf 1. Juni d. J. werden die Touren 27 und 28 Frankfurt a/M. bezw. Darmstadt-Karlsruhe-Offenburg-Schaffhausen-Konstanz-Bodensee-Friedrichshafen-Stuttgart-Heidelberg-Darmstadt bezw. Frankfurt a/M. aufgehoben.

Stuttgart, den 1. April 1903. (895)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die Fahrpreise I. Klasse von und nach den Stationen der Strecke Corbach-Warburg-Altstadt aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau.

Cassel, den 26. März 1903. (896)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der Königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Berlin, Cöln, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M., Halle a/S., Hannover, Magdeburg und Münster.

5. Verdingungen.

Es soll beschafft werden:
1 Dampfkessel mit 2 Feuerröhren, 50 qm Heizfläche.

Die Verdingungsunterlagen können hier eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar bezogen werden. Versiegelte, mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines Dampfkessels" versehene Gebote sind bis zum 23. April 1903, Vorm. 11 Uhr, einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Osnabrück, den 3. April 1903. (897)
Kgl. Eisenb.-Werkstätteninspektion.

Zur Verdingung der Lieferung von 1200 t Knorpelbraunkohlen ist Termin am 20. April 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserem Zentralbureau eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in barem Gelde (nicht in Briefmarken) vom Vorstand des genannten Bureaus bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 29. März 1903. (898)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung des Bedarfs im Rechnungsjahre 1903 für die Hauptwerkstätten in Leinhausen und Stendal von

A. 222 000 kg geformtem Eisenguß,
B. 110 kg Sohlleder, 800 kg Geschirrleder, 300 kg Fahlleder, 350 kg weißg. Rindleder, 150 kg Roßleder, 1300 kg Ledertreibriemen, 15 000 kg Lederstreifen.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 17. April 1903, zu A. Vorm. 11 Uhr, zu B. Vorm. 11½ Uhr. Zuschlagsfrist bis 9. Mai 1903. Verdingungsunterlagen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von 50 ₰ für A. und 40 ₰ für B. vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden.

Hannover, den 2. April 1903. (899)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten noch verwendbaren und unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Eisen-, Guß- und Stahlschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 23. April d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserem Zentralbureau eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) vom Vorstand des genannten Bureaus bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 1. April 1903. (900)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 29. 11. April 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer dieser Zeitung erst am 18. d. M.

Der Vereinsreiseverkehr.

Mit dem 1. Juni d. J. treten für diesen Verkehr neue Vorschriften in Kraft, welche in wesentlichen Punkten von den bisherigen Festsetzungen abweichen. Die eintretenden Änderungen sind teils durch die stetig fortschreitenden Anforderungen des Verkehrs, teils durch den vom genannten Tage ab erfolgenden Eintritt der italienischen Bahnen (Mittelmeerbahnen und Südbahnen) sowie der sizilanischen Eisenbahnen in den Vereinsreiseverkehr bedingt. Die nachstehenden Ausführungen geben ein Bild der anderweiten Gestaltung des Verkehrs vom 1. Juni d. J. an.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Fahrscheinhefte. Diese Frage ist wiederholt Gegenstand der Verhandlung im Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs gewesen, sie hat auch auf dessen Beschluß die Münchener Vereinsversammlung (1898) beschäftigt, deren Zustimmung aber nicht gefunden. Inzwischen sind in den Verhältnissen des Vereinsreiseverkehrs Änderungen so einschneidender Art eingetreten, daß eine Heraufsetzung der Gültigkeitsdauer der Fahrscheinhefte sich länger nicht mehr abweisen ließ. Denn das in den Vereinsreiseverkehr einbezogene Gebiet hat seit dem Jahre 1898 durch den Eintritt der französischen Nord-, Ost-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, welchen am 1. Juni d. J. die französische Südbahn (Midi), die Staatsbahn und die Paris-Orléansbahn sowie die italienischen Bahnen folgen werden, eine gewaltige Ausdehnung erfahren. Nach dem Eintritt all dieser Bahnen wird dieses Gebiet sich vom Nordkap bis zum Kap Passero, vom Ladogasee bis zum Atlantischen Ozean erstrecken, und schon hört man davon, daß auch über kurz oder lang die spanischen und portugiesischen Bahnen den Anschluß nachsuchen werden. Wie dem auch sein möge, jedenfalls kann man für ein Gebiet, dessen größte Längenausdehnung nach den aufliegenden Fahrscheinen mehr als 4500 km beträgt, nicht mehr mit einer Gültigkeitsdauer von 60 Tagen auskommen.

Das Verdienst, die Frage neuerlich angeregt zu haben, kommt der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen zu. Daß für diese Anregung ein guter Augenblick gewählt worden war, ergab sich aus der allseitigen Zustimmung, die sich bei der Verhandlung im Schoße des Personenverkehrsausschusses (Paris 12./14. Februar d. J.) kundgab. Aus der Beratung ging der nachstehende Beschluß hervor:

„Die Gültigkeitsdauer der Hefte beträgt ab 1. Juni 1903 bei Reisen von 600—2000 km 45 Tage, bei Reisen von 2001 3000 km 60 Tage und bei Reisen von mehr als 3000 km 90 Tage."

Dieser Beschluß ist aus der Abstimmung unter den Vereinsverwaltungen als angenommen hervorgegangen und er wird demnach am 1. Juni in Kraft treten.

Dadurch wird die bisherige Bestimmung, nach welcher den 45 tägigen Vereinsheften, die in Verbindung mit einem italienischen Rundreiseheft gelöst wurden, eine Gültigkeit von 60 Tagen beiwohnte, überflüssig und daher am 1. Juni d. J. aufgehoben. Diese italienischen Rundreisehefte kommen von diesem Tage ab überhaupt nicht mehr zur Ausgabe, da der betreffende Tarif allseitig gekündigt wurde. Hierdurch wird unzweifelhaft eine wesentliche Verbesserung im Verkehre mit Italien platzgreifen; es wird nach Ersatz der italienischen Rundreisehefte durch die Vereinshefte die frühere Bestimmung des italienischen Tarifs, nach welcher der Reisende einen — übrigens durchaus nicht zu gering bemessenen — Mindestweg zwischen zwei Grenzstationen machen mußte, daß also der Eintritt in und der Austritt aus Italien nicht über die

gleiche Station erfolgen durfte, hinfällig. Auch werden eine Reihe von Unzuträglichkeiten, die den Italienfahrern bisher so berechtigten Grund zu Beschwerden gaben (wiederholte Abstempelungen, Bestätigungen durch den Stationsbeamten usw.), künftig in Fortfall kommen. Rechnet man noch dazu, daß die italienischen Bahnen durchweg eine Ermäßigung von 22 % gegenüber den normalen Fahrpreisen gewähren, daß ferner der Reisende hinfort in der Lage sein wird, auf jeder in den Vereinsreiseverkehr einbezogenen Station ein Heft nach Italien zu erhalten und den Preis in der eigenen Landesmünze zu bezahlen, so daß er in dieser Beziehung den vielfach so lästig empfundenen Plackereien an der Grenze entgehen wird, so kann man den Eintritt der italienischen Bahnen in den Vereinsreiseverkehr nur lebhaft begrüßen.

Mit diesen Änderungen hängt nun die Änderung einer Reihe anderer Vorschriften zusammen, die wir nachstehend betrachten.

Verzeichnisse der Fahrscheine. Die seit einer langen Reihe von Jahren stetig fortschreitende Auflegung neuer, umfangreiche Wegevorschriften aufweisender Fahrscheine hatte das zum Verkaufe an das Publikum bestimmte alphabetische Fahrscheinverzeichnis nach und nach zu einem 500 eng bedruckte Seiten aufweisenden Werke anschwellen lassen, das unendlich zu werden drohte und immer teurer wurde. Auch bei dem für den Dienstgebrauch bestimmten arithmetischen Fahrscheinverzeichnis machten sich die mit der unablässigen Vermehrung des Inhalts verknüpften Übelstände von Jahr zu Jahr immer fühlbarer. Es wurde deshalb auf Vorschlag der geschäftsführenden Verwaltung beschlossen, durch gänzliche Umgestaltung beider Verzeichnisse deren Umfang in solcher Weise herabzumindern, daß er auch nach dem Hinzutritt der Fahrscheine der mehrerwähnten drei französischen und der italienischen Bahnen weit hinter dem bisherigen Umfang zurückbleiben würde. Diese Umgestaltung ist inzwischen auf Grund der Beschlüsse des Personenverkehrsausschusses in den heute vorliegenden Entwürfen zu Durchführung gelangt; sie hat es ermöglicht, den bisherigen Preis des arithmetischen Verzeichnisses von 1,70 auf 1,20 ℳ. und den Preis des alphabetischen Verzeichnisses nebst Übersichtskarte von 1 ℳ. auf 0,80 ℳ. trotz der Vermehrung des Stoffes um mehr als 1000 Fahrscheinstrecken herabzusetzen. Die Übersichtskarte wird vom 1. Juni an wieder wie früher in einem Blatt erscheinen, welches durch zahlreiche Nebenkarten (rheinisch-westfälisches Netz, Bahnen in der Umgebung von Paris, Schweiz mit anschließenden italienischen Bahnen, Sachsen und Thüringen, Österreich-Ungarn) vervollständigt und verbessert und durch die Netze sämtlicher französischen und der italienischen und sizilianischen Bahnen erweitert wurde. Von der mehrfach erfolgten Abgabe der Karte ohne das Verzeichnis muß in Zukunft infolge verschiedener Unzuträglichkeiten abgesehen werden Für den Gebrauch der französischen und italienischen Bahnen ist eine besondere Ausgabe der Karte mit der Zeichenerklärung in der Sprache dieser Länder bestimmt.

Die Karte zeigt schließlich auch die wichtigeren der in den Verkehr nicht einbezogenen Nebenstrecken auf, insbesondere von den italienischen Bahnen die Nord-Milano-Eisenbahn und die venetianischen Bahnen.

Einzelne Verwaltungen veranstalten auf Grund gesetzlicher Vorschriften besondere Ausgaben des alphabetischen Verzeichnisses in der eigenen Landessprache (belgische Staatsbahn in französischer und vlämischer Sprache, französische Bahnen in französischer Sprache, italienische in italienischer Sprache). Diese Ausgaben weisen außer den Fahrpreisen in der Markwährung auch noch die Preise der eigenen Strecken in der Landeswährung auf. Für dienstliche Zwecke bedienen diese Verwaltungen sich ausnahmslos des von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins herausgegebenen arithmetischen Verzeichnisses.

Zu den Verzeichnissen sollte bisher alljährlich nur ein Nachtrag ausgegeben werden. Es ist jetzt der geschäftsführenden Verwaltung überlassen, unter Festsetzung der für die Anmeldungen einzuhaltenden Termine zu geeigneter Zeit einen zweiten Nachtrag auszugeben.

Ausgabestellen. Deren Anzahl wird auch in diesem Jahre wieder eine erhebliche Vermehrung erfahren. So werden solche Stellen neu eingerichtet in Barcelona (Spanien), Bordeaux, Linz a. D., Mailand, Moskau, Odessa, Paris (3 Ausgabestellen), Rom und Warschau. Zur Aufhebung gelangten im Laufe des vergangenen Jahres die Ausgabestelle Lübeck sowie je eine Stelle in Budapest und Prag; hinzugetreten ist die Ausgabestelle der Prinz-Heinrichbahn in Luxemburg.

Alle neu zu errichtenden Ausgabestellen werden von Reiseunternehmern geleitet werden, wie sich denn seit einigen Jahren mehr und mehr die Übung herausgebildet hat, von der Errichtung bahneigener Ausgabestellen abzusehen und diese Privaten zu übertragen. Ohne Zweifel bietet diese Lösung der Frage sowohl für die Verwaltungen als auch für die Reisenden — und namentlich die besser gestellten, denen es auf einige Mark mehr oder weniger nicht aukommt — eine große Bequemlichkeit. Denn diese Bureaus sehen jeden Reisenden in erster Reihe als ihren persönlichen Kunden an, während er den Beamten der bahneigenen Ausgabestellen gegenüber nur ein Reisender ist, dem man zwar jede gewünschte Auskunft gibt, dessen persönlichen Bedürfnissen, Neigungen und Ansprüchen an Bequemlichkeit man aber nicht in solchem Maße Rechnung tragen kann.

Die Verbindungsstrecken erfahren vom 1. Juni an eine erhebliche Einschränkung. Diese wird bedingt teils durch die bevorstehende Eröffnung neuer Bahnstrecken (z. B. Reichenau-Tamins-Ilanz, Thusis-Samaden usw.), teils durch den Hinzutritt französischer und italienischer Bahnen zu der Einrichtung des Vereinsreiseverkehrs. Vermehrt wird die Zahl der Verbindungsstrecken durch solche am Atlantischen Ozean, dem Mittelländischen Meere, der französisch-spanischen Landesgrenze entlang und in den Alpengebieten. Dem Wunsch der Reisenden nach unbeschränkter Freizügigkeit wird dadurch in vollem Maße Rechnung getragen. Aber auch die Interessen der Verwaltungen werden, wenn auch noch nicht nach allen Richtungen, so doch mehr als bisher gewahrt, da dem Beginnen jener Reisenden, welche sich bisher mit großem Vorteile insbesondere der an der französisch-deutsch-schweizerisch-italienischen Grenze entlang bestandenen Strecken zur Erlangung eines Heftes mit großer Preisermäßigung und langer Gültigkeit für eine einfache Fahrt zu bedienen wußten, endlich ein wirksamer Riegel vorgeschoben werden konnte. Ganz beseitigen lassen sich diese Mißbräuche wohl nie, denn neue Verkehrsbedürfnisse zeitigen stetig neue Fahrscheine über lange Strecken und hiermit im Zusammenhang neue Verbindungsstrecken, die von findigen Reisenden unter sachverständiger Beihilfe gar zu leicht zur mißbräuchlichen Benutzung der Einrichtung der Fahrscheinhefte verwendet werden können. Solche Reisen, die man als „illegitim“ zu bezeichnen pflegt, weil sie, ohne ausdrücklich verboten zu sein, dem Geiste der ganzen Einrichtung widersprechen, können leider nicht ganz verhindert werden. Es handelt sich um die Fälle, in denen die Rundreise nicht wirklich ausgeführt wird, sondern die Verbindungsstrecken nur aufgeführt und allenfalls die Fahrscheine — natürlich III. Klasse — nur gelöst werden, um die Rundreise herzustellen, während der Reisende selbst keine Rundreise, sondern nur den Teil einer solchen ausführt. Hier muß zur Abhilfe die Kontrolle ein wachsames Auge haben und sofort mit Vorschlägen zur Erhöhung der kilometrischen Länge oder zur Aufhebung bestimmter Verbindungsstrecken an ihre vorgesetzte Verwaltung herantreten wenn die Bestellscheine bei der Prüfung die mißbräuchliche Ausnutzung der Beförderungsbedingungen ergeben. Übrigens sind die zu beanstandenden Fälle leicht herauszufinden, da die Aufnahme von zahlreichen Scheinen III. Klasse in Hefte I. Klasse — die vom 1. Juni d. J. an wieder zugelassen ist — sofort Mißtrauen erwecken muß.

Muster für neue feste und Blankofahrscheine. Die Aufnahme der italienischen Bahnen in den Vereinsreiseverkehr hat die Auflegung zahlreicher neuer sowie die Abänderung bestehender Muster erforderlich gemacht, welche inzwischen zum größten Teil den Verwaltungen übersandt worden sind. Zu den bisherigen Umschlägen in deutscher und französischer Sprache tritt noch ein dritter in italienischer Sprache. Es wird sich empfehlen, bei der Drucklegung der fremdsprachigen Umschläge mit besonderer Sorgfalt vorzugehen, damit sinnstörende Druckfehler, die bei den internationalen Reisenden nur zu leicht einen schlechten Eindruck hervorrufen, vermieden werden.

Die neuen „Bestimmungen" werden in einer hinzutretenden Anlage 5 einen Abdruck der Muster 1—5 b aufweisen, was jedenfalls zur Erleichterung im Geschäftsverkehre beitragen wird.

Fahrscheine für Schiffsstrecken. Die in den Verkehr einbezogenen Dampfschiffstrecken wurden bisher — von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen — von Schiffen mit nur zwei Plätzen (I. und II.) bedient, für welche Scheine in grüner und brauner Farbe zur Ausgabe gelangten. Inzwischen sind aber unsere großen transatlantischen Dampfschiffsgesellschaften mit den Strecken Hamburg (bezw. Bremen)-Cherbourg-Southampton-Gibraltar-Genua-Neapel in den Vereinsreiseverkehr eingetreten, und es ist hierdurch den Reisenden in zahlreichen Fällen außer dem I. und II. auch ein III. Schiffsplatz zur Verfügung gestellt worden. Die Scheine für Dampfschiffstrecken mit drei Plätzen werden in Zukunft die gleiche Farbe aufweisen, wie die Scheine I.—III. Wagenklasse (gelb bezw. grün und braun).

Bestellung und Lieferung der Fahrscheine. Bei der Bestellung und Lieferung der Fahrscheine waren im Laufe der Zeit gewisse Mißstände zutage getreten; die Bestellungen seitens der Ausgabestellen wurden zu einer Zeit gemacht, in der sie durch anderweite unaufschiebbare Geschäfte stark in Anspruch genommen waren, und die Lieferung der Scheine erfolgte nicht rechtzeitig, weil die auflegenden Verwaltungen sich nicht mit einem genügenden Vorrat zur Befriedigung der Bestellungen versahen. Das Verfahren wird vom 1. Juni d. J. ab neu geordnet, und es ist zu hoffen, daß alsdann die Übelstände, unter denen namentlich die stark in Anspruch genommenen größeren Ausgabestellen sehr zu leiden hatten, sich nicht mehr bemerkbar machen werden.

Bestellungen auf Fahrscheinhefte. Nach den bisherigen Vorschriften mußten Bestellungen auf Hefte, mit denen die Reise auf einer Zwischenstation des ersten Scheines angetreten werden sollte, in allen Fällen an die Fahrkartenausgabe dieser Zwischenstation gerichtet werden, welche das Heft auf dem Umschlage vor Ausfolgung an den Reisenden mit einem Vermerk zu versehen hatte. Die Vorschrift hat nun zu zeitraubenden und verwickelten Vermittlungen geführt. Sie wird deshalb vom 1. Juni d. J. an fortfallen, so daß es auch dem von einer Zwischenstation aus die Reise Beginnenden freigestellt sein wird, seine Bestellung unmittelbar an die nächste Ausgabestelle selbst zu richten.

Zu bemerken ist an dieser Stelle noch, daß Hefte, welche lediglich Scheine für italienische Strecken enthalten sollen, nicht ausgegeben werden, da die italienischen Verwaltungen gleich den französischen Bahnen Wert darauf legen, den Binnenverkehr nach wie vor mit den für diesen geschaffenen Rundreiseheften zu bedienen.

Zusammenstellung der Fahrscheinhefte. Infolge der zunehmenden Verwendung von Scheinen III. Klasse in Heften, welche der Mehrzahl nach nur Scheine I. Klasse enthielten, eine Verwendung, die in der überwiegenden Anzahl von Fällen lediglich zur mißbräuchlichen Benutzung der Einrichtung des Vereinsreiseverkehrs für einfache Fahrten stattfand, hatte sich der Ausschuß veranlaßt gesehen, im vorigen Jahre die Vereinigung von Scheinen III. Klasse mit solchen I. Klasse in einem Hefte als unstatthaft zu erklären. Wie es scheint, hat dieses Verbot Anlaß zu zahlreichen Beschwerden solcher Reisenden gegeben, welche diese Vereinigung nur zu benutzen wünschten, um durch Zukauf der billigen Scheine III. Klasse den Mindestumfang der Reise von 600 km erreichen oder bei Reisen von größerer Ausdehnung die Gültigkeitsdauer des Heftes erhöhen zu können. Auch Reisende mit Heften, welche überwiegend Scheine III. Klasse enthielten, sahen sich infolge des Verbotes außerstande, auf einzelnen Touristenstrecken, auf denen die Fahrt in der I. Klasse besondere Vorteile und Vorzüge bot, diese zu genießen. Der Ausschuß hat geglaubt, diesen Beschwerden Rechnung tragen zu sollen, so daß vom 1. Juni d. J. an wiederum Scheine I. und III. Klasse in ein Heft aufgenommen werden können.

Reisegepäck. Die in den bisherigen Vorschriften enthaltenen Sonderbestimmungen hinsichtlich der Gepäckabfertigung über Berlin und Paris hinaus sind gestrichen und es ist lediglich ganz allgemein auf die maßgebenden Tarife verwiesen worden.

Benutzung der Züge. Bekanntlich findet auf den französischen Bahnen die Beförderung auf Vereins-Fahrscheinhefte nur unter den Bestimmungen des allgemeinen Tarifs, wie sie in den amtlichen Fahrplänen festgesetzt sind, statt. Danach nimmt beispielsweise der Expreßzug 1 bis der Nordbahn (Paris-London) beim Abgang aus Paris nur solche Reisende I. und II. Klasse auf, welche mit durchgehenden internationalen Fahrtausweisen für London versehen sind. Im Binnenverkehr nimmt der Zug Reisende I. und II. Klasse Paris-Abbeville und Calais-Maritime sowie Abbeville-Calais-Maritime nicht auf, und es sind auch die mit Zeitkarten jeder Art versehenen Reisenden von der Beförderung mit dem Zuge ausgeschlossen. Verhältnisse ähnlicher Art bestehen auch auf den italienischen Bahnen, und es werden deshalb die Reisenden durch einen auf der Titelseite des Heftumschlages aufgenommenen Hinweis ein- für allemal auf diese Sonderbestimmungen aufmerksam gemacht. Sache der nach Frankreich und Italien Reisenden wird es sein, bei Feststellung ihres Reiseplans sich eingehend über die bestehenden Verhältnisse zu unterrichten, damit sie sich unterwegs nicht unnötigen Auseinandersetzungen mit dem Dienstpersonal aussetzen. Als gute Kursbücher, die über alles Wissenswerte Auskunft geben, können wir für Frankreich den „Indicateur des Chemins de fer et de la Navigation", auch „Indicateur Chaix" genannt (Librairie Chaix, rue Bergère 20, Paris), für Italien den „Orario ufficiale delle Strade Ferrate del Regno d'Italia" (Fratelli Pozzo, Editori, Torino) empfehlen, welche Hilfsmittel übrigens auch durch jede Buchhandlung zu beziehen sind.

Ausführung der Reise. Nach dem Fahrplan der Dampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikalinie berühren die ausfahrenden Schiffe nicht stets die gleichen Häfen wie die einkommenden Dampfer. Die Fahrscheine für die hier in Betracht kommenden Strecken können deshalb auch nicht gleichzeitig auf die Hin- oder die Rückfahrt über ein und dieselbe Strecke lauten, sie müssen vielmehr, abweichend von dem bisher allgemein durchgeführten Grundsatze, lediglich für eine Fahrtrichtung ausgegeben werden. Als notwendige Folge hieraus ergibt sich, daß mit Fahrscheinheften, deren letzter Schein auf eine Dampfschiffstrecke der bezeichneten Art lautet, die Reise nicht in umgekehrter Richtung ausgeführt werden kann. Diesen Verhältnissen wird vom 1. Juni d. J. an durch eine Ergänzung der einschlägigen Vorschrift Rechnung getragen, welche künftig folgenden Wortlaut aufweisen wird: „Die Scheine müssen in der Reihenfolge, in welcher sie in das Heft eingefügt sind, benutzt werden, wobei auch mit dem letzten Schein begonnen werden kann, insoweit dieser Schein für beide Fahrtrichtungen benutzbar ist."

Fahrtunterbrechung. Nach der allgemeinen Regel kann der Reisende die Fahrt auf jeder Bahnstation unterbrechen. Von den beiden Ausnahmen von dieser Regel ist die eine, nach welcher auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen mit den auf Strecken von mehr als 225 km lautenden Fahrscheinen eine Fahrtunterbrechung nicht gestattet war, seit dem

1. Januar d. J. aufgehoben worden, so daß nur noch die zweite Ausnahme hinsichtlich der Fahrscheine der dänischen Staatsbahnen bestehen bleibt; sie geht dahin, daß bei den auf eine Entfernung von 100 km und darüber lautenden Fahrscheinen nur eine einmalige Unterbrechung innerhalb derselben Fahrscheinstrecke gestattet ist.

Dies sind im wesentlichen die Änderungen, welche mit dem Tage der Ausgabe der neuen Fahrscheinverzeichnisse in Kraft treten. Es ist zu hoffen, daß nach dem Beitritt sämtlicher französischen und der italienischen und sizilianischen Bahnen der Vereinsreiseverkehr, der infolge der Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarten eine Zeitlang eine starke Einbuße erlitt, nunmehr einen erneuten Aufschwung nehmen und sich immer mehr zu dem ausgestalten wird, was man bei seiner Einrichtung ins Auge gefaßt hatte: zu einem den Interessen der internationalen Reisenden in hervorragendem Maße dienenden Verkehre.

R - ch.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge und die Streckenzeichen.

Der Lokomotivführer auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen hat nach seiner Dienstanweisung die Fahrgeschwindigkeit den Neigungs-, Krümmungs- und sonstigen Verhältnissen der Bahn anzupassen und die für die Lokomotive vorgeschriebene zulässige Fahrgeschwindigkeit nicht zu überschreiten. Durch das Fahrplanbuch ist ihm die planmäßige und kürzeste Fahrzeit sowie die Grundgeschwindigkeit für den Zug gegeben. In einer Anlage zu den Fahrplanvorschriften sind dem Lokomotivführer auch die Strecken nach Kilometerstationen bezeichnet, innerhalb welcher die Fahrgeschwindigkeit wegen der Neigungs-, Krümmungs- und sonstigen Verhältnisse nach § 26 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands ganz bestimmte Grenzen nicht überschreiten darf. Der Lokomotivführer wird durch die Betriebsdienstvorschriften also angehalten, die Fahrgeschwindigkeit festzustellen und sie den jeweilig in Betracht kommenden Vorschriften bezw. den Strecken- und sonstigen Verhältnissen anzupassen. Er soll, wenn besondere Umstände es nicht unmöglich machen, die vorgeschriebenen Fahrzeiten einhalten, entstandene Zeitverluste aber durch Anwendung größerer Geschwindigkeiten innerhalb der zulässigen Grenzen ausgleichen. Die Fahrzeiten sind für die schnellfahrenden Züge zumeist schon so bemessen, daß die Lokomotivkraft vielfach bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit angespannt werden muß.

Was bietet dem Lokomotivführer nun die Gewähr dafür, daß er, namentlich bei Einholung von Zeitverlusten, auch tatsächlich die Geschwindigkeit in den zulässigen Grenzen hält? Trotz der im Laufe der Zeit angestellten vielfachen Versuche scheint eine brauchbare Vorrichtung noch nicht gefunden zu sein, die dem Lokomotivführer auf der Lokomotive selbst das Maß der Fahrgeschwindigkeit zuverlässig jederzeit vor Augen führt. (Vergl. hierzu unsere Schlußbemerkung. Die Schriftleitung.) Das einzige Hilfsmittel zur Feststellung der Fahrgeschwindigkeit besteht bekanntlich darin, daß der Lokomotivführer an seiner Taschenuhr die Fahrzeit zwischen den an der Bahnstrecke stehenden Abteilungszeichen feststellt und daraus die Fahrgeschwindigkeit ermittelt. Wird zwischen sechs Zehntelkilometersteinen (da sie wechselseitig an der Bahnstrecke stehen, würde der Lokomotivführer drei derselben auf einer Seite zu zählen haben) eine Fahrzeit von 24, 20 bezw. 18 Sekunden festgestellt, so würde dies bei der durchfahrenen 500 m langen Strecke einer Fahrgeschwindigkeit von 75, 90 bezw. 100 km in der Stunde entsprechen. Die Abteilungszeichen, zumeist Steine mit aufgeschriebener Kilometerstation, heben sich nur wenig vom Planum ab, nehmen nur zu leicht die schmutzige Farbe der Bettung an und werden vielfach durch Graswuchs, Laub, Schnee, achtloserweise wohl auch durch Bodenmassen usw. verdeckt, so daß dem Lokomotivführer das Aufsuchen derselben erschwert wird, in vielen Fällen auch unmöglich ist. Bei Nacht versagen sie vollständig, weil der Lokomotivführer die zur Zeit in Anwendung befindlichen Abteilungszeichen nicht auf weitere Entfernung mit dem Auge schon suchen und im Scheine der Lokomotivlaternen rechtzeitig bei der Vorbeifahrt beobachten kann. Irrtümer bei Feststellung der Fahrgeschwindigkeit sind die Folge, wenn nicht gar der Lokomotivführer dazu verleitet wird, die Feststellung der Fahrgeschwindigkeit überhaupt zu unterlassen.

Während im Laufe der Jahrzehnte die Fahrgeschwindigkeit erheblich gesteigert und dem durch Verbesserungen der zur Erhöhung der Betriebssicherheit dienenden Einrichtungen Rechnung getragen ist, sind die Abteilungszeichen so beibehalten worden, wie sie aus früheren Jahrzehnten überkommen sind. Sollte für die Abteilungszeichen sich nicht die Anwendung einer einheitlichen Form empfehlen, einer Form, die sich vom Planum abhebt und dem Auge des Lokomotivführers gewissermaßen „aufdrängt"? Solange der Lokomotivführer nicht auf der Lokomotive selbst eine erprobte Vorrichtung besitzt, welche ihm die Fahrgeschwindigkeit zuverlässig und sicher anzeigt, dürfte die Verwendung anderer als der bisherigen Abteilungszeichen dringend zu empfehlen sein.

Auch die an den Hauptbahnstrecken stehenden Neigungszeiger und Krümmungstafeln lassen zu wünschen übrig. Trotz der verschiedensten Formen, die beobachtet werden können, kann der Lokomotivführer oft nicht wissen, ob er innerhalb der vor ihm beginnenden Neigung oder Krümmung die Fahrgeschwindigkeit so ermäßigen muß, wie es in der Anlage zu den Fahrplanvorschriften verzeichnet steht, denn die Aufschriften kann er in der Vorbeifahrt nicht lesen. Von einem Lokomotivführer, der auf dem Schnellzug eine Strecke von 150—200 km zurücklegt, ist füglich wohl kaum zu verlangen, daß er die Strecken im Kopf hat, für welche die Anlage zu den Fahrplanvorschriften eine Ermäßigung der Geschwindigkeit fordert. Zweckmäßig wäre es jedenfalls, wenn die stark geneigten oder gekrümmten Strecken, die nur mit einer bestimmten Geschwindigkeit befahren werden dürfen, dem Lokomotivführer in auffallender Weise, vielleicht durch eigenartig geformte Tafeln, besonders gekennzeichnet würden. Wenn schon Strecken, die aus besonderen Gründen nur „vorübergehend" langsam befahren werden müssen, dem Lokomotivführer durch Signal 5 und 5a bezeichnet werden, warum sollen Strecken, die „dauernd" nur mit einer bestimmten ermäßigten Geschwindigkeit befahren werden dürfen, der besonderen Kennzeichnung entbehren? Wenn der Lokomotivführer jetzt auch auf verschiedenen Gefällstrecken und innerhalb einzelner Bahnhöfe durch Schreibuhren kontrolliert wird, ob er die ermäßigte Fahrgeschwindigkeit einhält, so wäre es doch zu weitgehend, diese Kontrolle auf alle Strecken, auf denen die Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, auszudehnen.

Der Lokomotivführer fährt unter den jetzigen Umständen meist nach Erfahrung, gewissermaßen nach Gefühl. Er ist bestrebt, die zwischen zwei Haltestationen festgesetzte Fahrzeit einzuhalten. Wenn auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen über ein gut geschultes und pflichttreues Lokomotivpersonal verfügen, so legen die vorgekommenen Entgleisungen von Zügen doch die Frage nahe: Ist auch überall die vorgeschriebene Fahrzeit eingehalten worden, oder ist eine über das zulässige Maß gesteigerte Fahrgeschwindigkeit nicht etwa die Folge der Entgleisung gewesen?

Möchten die vorstehenden Darlegungen Anregung zu Verbesserungen nach den angedeuteten Richtungen geben. Vor allen Dingen wird mit größerem Nachdruck anzustreben sein, wenigstens die Lokomotiven schnell fahrender Züge mit zuverlässigen Geschwindigkeitsmessern auszurüsten.

Z.

Anm. der Schriftl. Wir bringen die vorstehenden Mitteilungen wegen der darin enthaltenen dankenswerten Anregungen gern zum Abdruck, wenngleich an eine durchgreifende Änderung der Streckenzeichen unserer Bahnen kaum zu denken sein wird. Die Kenntnis derjenigen Bahnabschnitte, auf denen eine Geschwindigkeitsermäßigung der Züge stattzufinden hat, wird beim ortskundigen Lokomotivpersonal angenommen werden können. Wichtiger ist die Frage der Ausrüstung der Lokomotiven mit Geschwindigkeitsmessern. Die Erfinder sind auf diesem Gebiete nicht müßig gewesen und die jüngsten Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde zeigen, daß wir jetzt auf dem Wege sind, brauchbare und nicht kostspielige Geschwindigkeitsmesser mit elektrischer Betriebsweise zu erhalten. In dieser Richtung hat sich besonders auch der Regierungs- und Baurat Wittfeld verdient gemacht. Die Firma Lahmeyer in Frankfurt a/M. baut neuerdings einen elektrischen Geschwindigkeitsmesser, der sich gut bewähren soll.

Das vereinfachte Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgüter,

welches wir in Nr 21 S. 317 ff. besprachen, nimmt, wie zu erwarten, das Interesse der beteiligten Kreise in hohem Grade in Anspruch. Namentlich hat Regierungsrat v. Loehr-Wien, der seit Jahren für eine Vereinfachung des Eisenbahn-Abrechnungswesens in Wort und Schrift auf das eifrigste bemüht gewesen ist, die neue preußische Einrichtung in der Österr. Eisenb.-Ztg. in einem ausführlichen Aufsatze erörtert, in welchem er als die wesentlichen Unterschiede des preußischen Verfahrens gegenüber der bei den österreichischen Staatsbahnen seit einiger Zeit eingeführten Markenverwendung folgende hervorhebt: 1. daß das Anwendungsgebiet viel weiter gezogen ist (der ganze Eilgüter- und Frachtstückgüterverkehr), 2. daß die Marke auf die Güterkarte zu kleben ist (in Österreich auf den Adreßzettel, mit welchem das Gut beklebt wird), 3. daß nach der preußischen Einrichtung auch die Abfertigung in überwiesener Fracht möglich ist, während in Österreich frankiert werden muß, und 4. daß in Preußen keine besondere Tarifierung für diese Markengüter besteht, während in Österreich ein ziemlich einfacher abgeänderter Tarif gilt.

Er schließt seine Ausführungen dann mit der Bemerkung, daß die neue Einrichtung vielleicht noch manche Abänderung erfahren werde. „Trotzdem aber bedeutet sie einen gewaltigen Schritt nach vorwärts im Sinne der von mir seit 1890 wiederholt vorgeschlagenen Umgestaltung des allzu kleinlich gewordenen Abfertigungs- und Verrechnungsdienstes. Insbesondere dürfte sich die Markengebarung und die damit zusammenhängende Vereinfachung der Tarife für die Stückgüter und Eilgüter als recht zweckmäßig erweisen und den Angelpunkt für weitere Vereinfachungen bieten. Man kann diesem nunmehr in großem Maßstabe angestellten Versuche wohl entnehmen, daß die teilweise recht merkwürdigen Einwürfe, denen meine Vorschläge hier in Österreich ausgesetzt waren, in Deutschland nicht als beachtenswert betrachtet werden."

Neben dieser Kritik eines Eisenbahnfachmannes geht uns aus Spediteurkreisen eine Zuschrift zu, in der die neue Einrichtung vom Standpunkte des Versenders aus namentlich in folgenden Punkten als verbesserungsbedürftig bezeichnet wird.

„Der von dem neuen Formular als Frachtbrief geltende und dem Empfänger verbleibende Teil ist räumlich viel zu klein, als daß er für alle Sendungen verwendet werden kann. War schon in den bisherigen Frachtbriefen der Raum für Zeichen und Nummer, Anzahl, Art der Verpackung und Inhalt sehr häufig auch für Stückgutsendungen zu klein, so ist dies bei der Eisenbahngüterkarte umsomehr der Fall, als der vorerwähnte Raum in dieser kaum ein Drittel so groß ist als in jenem. Ebensosehr gilt dies für die der Frachtberechnung vorbehaltene Stelle, welcher noch der weitere Mangel anhaftet, daß z. B. für Nebengebühren nur eine Zeile vorgesehen ist, während doch verschiedene Arten von Nebengebühren zur Berechnung kommen können, daß ferner kein Raum für denjenigen Gesamtbetrag vorhanden ist, welcher sich nach Hinzurechnung des Rollgeldes für den Bestätter ergibt, und daß vor allen Dingen für die Quittungsleistung, die doch der Empfänger nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch verlangen kann, kein Platz vorgesehen ist. Die räumlichen Verhältnisse dieser Eisenbahngüterkarte zwingen den Versender in sehr vielen Fällen, so klein zu schreiben, daß die Schrift fast unleserlich wird. (Probeexemplare waren beigefügt. D. Schriftl.) Es erscheint unmöglich, daß die Lademeister und Bodenarbeiter nach derart klein geschriebenen Zeichen und Nummern die Auslieferung von Gütern richtig bewirken können."

Gegen die Verwendung von Marken werden dann noch folgende Bedenken geäußert:

„Nachnahmen von mehreren Hundert, ja über 1000 ℳ sind auch bei Stückgutsendungen nicht selten. Es müßten also auch Marken von höherem Wertbetrage als 10 ℳ angefertigt und ausgegeben werden. Es dürfte aber die Gefahr der Markenfälschungen mit dem Wertbetrage der einzelnen Marken erheblich steigen. Auch die Versender und Empfänger haben ein hohes Interesse daran, daß Markenfälschungen, die etwa zu Frachtnacherhebungen Veranlassung geben könnten, tunlichst verhindert werden, da sie auf Grund der §§ 807 bezw. 796 des Bürgerlichen Gesetzbuches zur nochmaligen Bezahlung gezwungen werden könnten, wenn sich die von ihnen verwendeten, in gutem Glauben erworbenen Marken nachträglich als gefälscht erweisen."

Wir geben diese rein sachlich gehaltenen Bemerkungen an dieser Stelle gern wieder, ohne selbst mit einem Urteil hervortreten zu wollen, das mit einiger Sicherheit erst an der Hand längerer praktischer Erprobung des neuen Verfahrens gefällt werden kann.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Februar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen — 8 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 17 Entgleisungen in Stationen (davon 6 bei Personenzügen), 2 Zusammenstöße auf freier Bahn (davon 1 bei einem Personenzuge), 12 Zusammenstöße in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter und 1 fremde Person getötet, 3 Reisende, 10 Bahnbedienstete und 2 Postbeamte verletzt.

— **Rangieren auf Ablaufgleisen.** Hiervon sind im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung gegenwärtig diejenigen Wagen bestimmungsmäßig ausgeschlossen, die wegen ihrer Beschaffenheit oder wegen ihrer Ladung besonders vorsichtig behandelt werden müssen. Bei der großen Zahl derartiger Wagen erfordert aber ihr Ausrangieren einen erheblichen Aufwand an Mehrarbeit und Kosten, und da jetzt beim Rangieren auf Ablaufgleisen vielfach Gleisbremsen zur Anwendung kommen, durch welche die Geschwindigkeit der ablaufenden Wagen beliebig vermindert werden kann, ohne daß diese einen nennenswerten Stoß erleiden, so hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten durch einen neuerlichen Erlaß die nachgeordneten Eisenbahndirektionen zu einer Äußerung darüber veranlaßt, ob es angängig sein werde, das Verbot des Ablaufens der vorsichtig zu rangierenden Wagen aufzuheben. Nach Bedarf würde dann zu bestimmen sein, daß diese Wagen an den Kopfseiten mit einem auffallenden gelben oder roten Zettel beklebt werden, der sie dem Gleisbremser und Hemmschuhleger schon von weitem kenntlich macht und letzteren veranlaßt, seinen Hemmschuh so zu legen, daß ein Auflaufen auf andere Wagen verhindert wird.

— **Haftung für Unfälle auf Anschlußgleisen.** Die Eisenbahnverwaltung ist, wenn sie den Betrieb auf Anschlußgleisen vertraglich übernommen hat, als Betriebsunternehmerin auf Grund der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen nach außen haftbar. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat es daher bereits durch Erlaß vom 12. Mai 1887 abgelehnt, sich dieserhalb durch vertragliche Abmachung einen Rückgriff gegen die Anschlußinhaber zu sichern, unbeschadet jedoch der durch jenen Erlaß eingeführten Bestimmung, daß der Anschlußinhaber gegenüber der Staatseisenbahnverwaltung überall für seine Leute zu haften habe. Bei diesem Grundsatze hat es auch neuerdings in einem Sonderfalle sein Bewenden behalten, wo das von der Staatseisenbahnverwaltung in Betrieb genommene Anschlußgleis der Gewerkschaft S. von zwei Wegübergängen durchschnitten war und deshalb die Gefahr der Verletzung von Dritten besonders nahe lag. Auch hier hat der Minister durch Erlaß vom 25. Oktober 1902 bestimmt, daß ein Abweichen von den allgemeinen Anschlußbedingungen und eine vertragliche Übernahme eines Rückgriffs bei Unfällen durch die Anschlußinhaberin nicht einzutreten habe.

— **Wagengestellung für Holz.** Aus den Kreisen der Holzinteressenten sind Klagen darüber laut geworden, daß die Verladung kurzer schwerer Rundhölzer auf offene Wagen mit Bordwänden mit Schwierigkeiten verknüpft sei und daß ferner bei Verladung anderer Hölzer, wie kürzerer Balken, Bretter usw., auf die bestimmungsgemäß hierfür freigegebenen Wagen das Ladegewicht häufig nicht ausgenutzt werden könne. Um ein Urteil darüber zu gewinnen, inwieweit diesen Klagen abgeholfen werden kann, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten auf den Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg versuchsweise genehmigt, daß bis auf weiteres außer den in der Anlage C zu den Staatsbahn-Wagenvorschriften unter Nr 21 genannten leichteren Holzarten auch für folgende Hölzer des Spezialtarifs II: Stammholz, Balken, Bohlen und Bretter offene Wagen von 8 m und mehr Länge (auch Sl. Rug- und Sml. Rug-Wagen) gestellt werden, sofern die zur Beförderung angemeldete Menge auf kleineren Wagen nicht untergebracht werden kann. Bezüglich der OO- und SS-Wagen bewendet es bei den Bestimmungen im § 3b 11—13 der Staatsbahn-Wagenvorschriften. Als Stammholz sind nur solche

Stämme und Abschnitte anzusehen, die 1 m oberhalb des unteren Endes gemessen über 14 cm Durchmesser haben. Über das Ergebnis des Versuchs und die Bedenken, die einer dauernden Beibehaltung der Anordnung entgegenstehen, will der Minister bis zum 1. Oktober d. J. einem Berichte entgegensehen. Von einer Änderung der Staatsbahn-Wagenvorschriften wird zunächst abgesehen. Die Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg ist zugleich vom Herrn Minister beauftragt, den Zentralverband von Vereinen deutscher Holzinteressenten entsprechend zu bescheiden und ihm mitzuteilen, daß schon seit längerer Zeit SS-Wagen nur mit umlegbaren Rungen beschafft werden. Ob es möglich sein werde, Wagen dieser Art in beschränktem Umfange für die Verladung kurzer, schwerer Rundhölzer freizugeben, unterliege noch weiterer Untersuchung.

— **Verkehr größerer Reisegesellschaften.** Die Eisenbahndirektion in Mainz hat auf ihren Stationen eine Bekanntmachung folgenden Wortlauts angeschlagen: „Damit während der Reisezeit größere Reisegesellschaften die Sicherheit haben — besonders an Sonn- und Festtagen —, in den Eisenbahnzügen ausreichend Platz vorzufinden, ist es erwünscht, daß den Einsteigestationen von den Beteiligten möglichst einige Stunden vor dem Abgang des gewählten Zuges die Zahl der Reisenden und die zu benutzende Wagenklasse angegeben wird.“ Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat dies den übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen mit dem Bemerken mitgeteilt, daß sich der Erlaß einer ähnlichen Bekanntmachung auch für andere Direktionsbezirke empfehle.

— **Betriebseröffnungen.** Dem öffentlichen Verkehre sind übergeben worden:

1. am 10. Februar d. J. die an Station Bergwitz des Direktionsbezirks Halle a/S. anschließende 6,14 km lange vollspurige Kleinbahn Bergwitz-Kemberg für den Personen- und Güterverkehr mit den daran befindlichen Stationen Kleinbahnhof Bergwitz, Haltepunkt Bergwitz Dorf, Haltestelle Reuden und Bahnhof Kemberg. Die Betriebsleitung der in Bergwitz an die preußische Staatsbahnstrecke Wittenberg-Bitterfeld anschließenden Kleinbahn erfolgt durch den Bahnverwalter Quinkert in Kemberg;

2. am 1. März d. J. die der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen gehörige, 10,7 km lange vollspurige Nebeneisenbahn Grünstadt-Altleiningen für den Gesamtverkehr mit den daran liegenden Stationen: Haltestelle Sausenheim, Station Neuleiningen-Kleinkarlbach und den Haltestellen Drahtzug und Altleiningen. Die Nebenbahn schließt in Grünstadt an die pfälzische Hauptbahnstrecke Neustadt a/H.-Monsheim an und ist der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen, die den Betrieb führen, unterstellt;

3. am 1. d. M.:

a) die 5,87 km lange Nebenbahnstrecke Lorsch-Heppenheim a. d. B. für den allgemeinen Verkehr ohne Zwischenstationen. Sie verbindet die beiden Hauptbahnstrecken Darmstadt-Heidelberg und Worms-Bensheim;

b) die 2,56 km lange Nebenbahnstrecke Isenburg (Strecke Darmstadt-Frankfurt a/M.)-Neu-Isenburg für den unbeschränkten Güterverkehr sowie für die Beförderung von lebenden Tieren und Fahrzeugen;

4. am 2. d. M. die von der Station Ruwer abzweigende ab Trier 30 km lange Teilstrecke (Trier-) Ruwer-Leiwen der vollspurigen rechten Moseluferbahn Trier-Bullay. Die Eröffnung der zweiten, 12 km langen Teilstrecke Leiwen-Niederemmel-Piesport erfolgt Anfang Mai. Voraussichtlich werden bis zum Ende dieses Jahres noch fertiggestellt werden weitere Strecken von Niederemmel bis Bernkastel und Zeltingen sowie die an die Staatsbahnstation Bullay anschließende Teilstrecke Bullay-Enkirch. Die Vollendung der ganzen 103 km langen Kleinbahnlinie wird voraussichtlich bis zum Sommer 1904 erfolgen. Die Bahn befindet sich im Betriebe der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft zu Cöln;

5. am 3. d. M. die in Elsaß-Lothringen gelegene, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Berlin konzessionierte und unter eigener Verwaltung stehende 27,1 km lange meterspurige Nebeneisenbahn Diedenhofen-Beauregard-Mondorf (Bad) mit den Stationen Diedenhofen (Luxemburger Tor), Beauregard, St. Franz, Scheuern, Schloß St. Marie, Garsch, Kechingen, Kattenhofen, Sentzich, Fixem, Faulbach, Rodemachern, Püttlingen und Mondorf (Bad) für den Gesamtverkehr.

6. Für den 1. Mai d. J. ist die Betriebseröffnung der 17,2 km langen Nebenbahnstrecke Ratingen West-Wülfrath des Direktionsbezirks Elberfeld für den Personen- und Güterverkehr in Aussicht genommen. An ihr liegen die für die Abfertigung von Personen, Gütern, Reisegepäck, Privatdepeschen, Leichen und lebenden Tieren eingerichteten Haltestellen Hofermühle und Flandersbach.

— **Ergebnisse des Heilverfahrens der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Im Jahre 1902 wurden bei dem Vorstande der Arbeiterpensionskasse 982 Anträge auf Einleitung eines Heilverfahrens gestellt, darunter 5 von weiblichen Mitgliedern. Abgelehnt wurden 133 Anträge. Genehmigt und durchgeführt bis zum Schlusse des Jahres wurde das Heilverfahren für 540 Lungenkranke (darunter eine Frau) und 309 mit anderen Krankheiten behaftete Kranke (darunter 4 Frauen).

Der Kostenaufwand für die 540 Lungenkranken betrug bei 36 018 Verpflegungstagen 245 728 ℳ, in welchem Betrage 56 287 ℳ Familienunterstützung enthalten sind. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden 61 232 ℳ anteilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten für Lungenkranke betrugen demnach 184 496 ℳ. Auf einen Lungenkranken entfielen durchschnittlich 66,7 Verpflegungstage zu durchschnittlich 5,26 ℳ (ausschließlich der Familienunterstützung). Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für jeden der verheirateten 444 Lungenkranken 126,77 ℳ. — Durchschnittlich betrugen die Verpflegungskosten einschließlich der Familienunterstützung für einen Lungenkranken 455,05 ℳ, die Krankenkassen erstatteten durchschnittlich für einen Kranken 113,39 ℳ, die von der Pensionskasse allein zu tragenden Kosten für einen Lungenkranken betrugen demnach 341,66 ℳ. Die Erhöhung des Verpflegungssatzes gegen das Vorjahr ist darauf zurückzuführen, daß zu den Kosten des Heilverfahrens im Jahre 1902 bestimmungsgemäß ein Betrag von 23 902,56 ℳ als Verzinsung der für die beiden Heilstättenneubauten in Melsungen und Schreiberhau bisher verausgabten Geldbeträge hinzugerechnet werden mußte.

Die Kosten für die mit anderen Krankheiten als Lungentuberkulose behafteten 309 Kranken betrugen bei 12 247 Verpflegungstagen 76 854 ℳ, in welchem Betrage 21 284 ℳ Familienunterstützung enthalten sind. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden 19 687 ℳ anteilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten für andere Kranke betrugen demnach 57 167 ℳ. Auf einen solchen Kranken entfielen durchschnittlich 39,6 Verpflegungstage zu durchschnittlich 4,54 ℳ (ausschließlich der Familienunterstützung). Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für jeden der 269 verheirateten Kranken 79,12 ℳ. Durchschnittlich betrugen die Verpflegungskosten einschließlich der Familienunterstützung für einen Kranken 248,72 ℳ, die Krankenkassen erstatteten durchschnittlich 63,71 ℳ, so daß von der Pensionskasse allein für einen Kranken durchschnittlich 185,01 ℳ zu tragen waren. Es sind behandelt worden wegen Rheumatismus 113 Personen, Nervenkrankheiten 55, Herzkrankheiten 13, Magen- und Darmkrankheiten 17 und wegen anderer Krankheiten 111, insgesamt somit 309 Personen mit 12 247 Verpflegungstagen.

Unter den Heilanstalten usw., die für die im Jahre 1902 abgeschlossene Heilbehandlung von an Lungentuberkulose erkrankten Mitgliedern der Pensionskasse benutzt wurden, sind zu nennen insbesondere Dr Weickers Krankenheim in Görbersdorf i/Schl., St. Andreasberg i/Harz (Dr Jacubasch), Volksheilstätte Loslau i/Oberschl., Dr Liebers Kurpension in Waldhof-Elgershausen, Sophienheilstätte bei Berka a. d. Ilm, Heilstätte Sonnenberg bei Saarbrücken und Heilstätte Grünewald bei Wittlich. Unter den Bädern steht Lippspringe mit 119 behandelten Kranken obenan, dann folgt Salzbrunn mit 20.

Von der Pensionskasse werden zwei eigene Heilstätten für Lungenkranke errichtet, die eine im Stadtwalde in Melsungen (Station Melsungen zwischen Cassel und Bebra) für 100—120 Betten, die andere bei Schreiberhau (Station Niederschreiberhau) für 80—96 Betten. Diese im Bau begriffenen Heilstätten werden voraussichtlich zum 1. März oder 1. April 1904 in Betrieb genommen werden können. In ihnen sollen auch lungenkranke Eisenbahn*beamte* Aufnahme finden.

Unter den Bädern, die von anderen als Lungenkranken benutzt wurden, steht Oeynhausen mit 73 Kranken obenan. Dann folgen Ems mit 21, Nauheim mit 19 und Wiesbaden mit 18 Kranken.

Über den Nachweis der erzielten Heilerfolge geben folgende Zahlen Auskunft.

a) Lungentuberkulose.

Jahr der Heilbehandlung	1898	1899	1900	1901	1902
Zahl der untergebrachten Kranken . .	217	354	429	532	540
ungeheilt entlassen . . .	39	51	46	54	50
mithin geheilt oder gebessert	178 = 82,03 %	303 = 85,59 %	383 = 89,28 %	478 = 89,85 %	490 = 90,74 %

b) Andere Krankheiten als Lungentuberkulose.

Zahl der untergebrachten Kranken . .	109	150	215	256	309
ungeheilt entlassen . . .	20	16	30	31	41
geheilt oder gebessert . . .	89 = 81,65 %	134 = 89,33 %	185 = 86,05 %	225 = 87,89 %	268 = 86,73 %

— **Umfang des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin.** Die Bahnstrecke Fürstenwalde-Sommerfeld ist, wie wir bereits in Nr 25 S. 384 d. Ztg. mitteilten, mit dem 1. April d. J. aus der Verwaltung der Eisenbahndirektion Berlin in die der Eisenbahndirektion Posen übergegangen. Bei der Neuordnung der Verwaltungsbezirke im Jahre 1895 hatte man die Tätigkeit der Berliner Direktion durchweg auf die Stadt- und Ringbahn und die im Vorortverkehr stehenden Strecken der großen Berliner Zufahrtslinien eingeschränkt und ihr im Fernverkehr nur die vormalige Niederschlesisch-Märkische Bahn bis Sommerfeld belassen. Nachdem jetzt auch diese von Fürstenwalde ab einer anderen Direktion zugewiesen ist, verbleiben der Direktion Berlin außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs nur die in nächster Nachbarschaft der Hauptstadt belegenen Hauptbahnstrecken Spandau-Dallgow-Döberitz-Wustermark und Wildpark-Nauen sowie die Nebenbahnen Schönholz-Kremmen, Lichtenberg-Friedrichsfelde - Werneuchen, Kietz-Rummelsburg - Kaulsdorf, Fredersdorf-Rüdersdorf und Rixdorf-Niederschöneweide-Johannisthal.

— **Das Hamburger Schwebebahnprojekt**, das jetzt dem Senat und dem bürgerschaftlichen Ausschuß vorliegt, behält nach einer Mitteilung der Frankf. Ztg. in seinem ersten Ausbau von 21,2 km Länge zu einem großen Teil die von der Hamburger Straßenbahngesellschaft, Siemens & Halske usw. im Dezember 1901 in Vorschlag gebrachte Linienführung bei. Die Anlagekosten sind auf 35 000 000 ℳ veranschlagt, die Fertigstellung des ganzen Netzes würde ungefähr fünf Jahre in Anspruch nehmen. Nach dem Projekte würde die schon oft besprochene Untertunnelung der Elbe zwischen den St. Pauli-Landungsbrücken und Steinwärder den zweckmäßigsten Abschluß des Netzes bilden. Nach einer Berechnung der projektierten Betriebsweise der Schwebebahn könnten etwa 40 bis 50 000 000 Reisende im Jahre befördert werden. Bei Ausbau des ganzen Liniennetzes soll nach der Vorlage die Leistungsfähigkeit der Schwebebahn auf eine Beförderung von mehr als 200 000 000 Reisende im Jahre steigen. Bei den Gesamtkosten der Anlage von 35 000 000 ℳ ist zu berücksichtigen, daß bei Ausführung des Schwebebahnprojektes die dichtbevölkertsten Stadtteile Eimsbüttel und Hammerbrook in den Verkehr einbezogen werden, was beim Straßenbahnprojekt nicht der Fall ist. Zur Aufbringung der Kosten soll eine Aktiengesellschaft, Sitz Hamburg, mit einem Kapital von 10 000 000 ℳ, das zu einem Teil von der Schwebebahngesellschaft, zum anderen Teil von den Hamburgischen Elektrizitätswerken beschafft werden soll, gegründet werden. Der Restbetrag von 25 000 000 ℳ soll beschafft werden durch eine aufzunehmende Obligationsschuld. Dieserhalb sind, wie mitgeteilt wird, bereits feste Abmachungen mit einer Bankvereinigung unter Führung der Norddeutschen Bank getroffen. Der Vereinigung gehören an die Kommerz- und Diskontobank, die Vereinsbank und das Bankhaus M. M. Warburg & Cie. Die Schuld soll in zwei Serien zu 12 500 000 ℳ geteilt werden. Die erste soll als Priorität der neu zu gründenden Aktiengesellschaft aufgenommen werden. Für die zweite Serie wird Staatsgarantie gefordert. Die Grunderwerbskosten sollen nicht mehr als 5 000 000 ℳ betragen. In die Straßenbahnvorlage war der Grunderwerb mit etwa 10 500 000 ℳ eingestellt. Der übrige Teil des Finanzplanes beschäftigt sich mit der Beteiligung des Staates an dem jährlichen Reingewinn und mit der Tariffrage. Alles in allem stellt sich das Schwebebahnprojekt trotz der Einbeziehung von Eimsbüttel und Hammerbrook um etwa 30 000 000 ℳ billiger als das Straßenbahnprojekt. Es wird noch eine geraume Zeit darüber hingehen, ehe sich der bürgerschaftliche Ausschuß entscheidet, welches Projekt er zur Ausführung empfehlen kann.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. März d. J. in 13½ Arbeitstagen 218 819 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 209 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 162 838 und auf den Arbeitstag 14 803 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. März d. J. auf den Arbeitstag 1406 und im ganzen 55 981 Doppelwagen oder 34,4 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. März d. J. 32 999 Doppelwagen gegen 25 935, in Oberschlesien 68 761 Doppelwagen gegen 55 033 und in den drei Bezirken zusammen 320 579 Doppelwagen gegen 243 806 und war demnach im Saarbezirk 7064 Doppelwagen oder 27,2 %, in Oberschlesien 13 728 Doppelwagen oder 23,1 % und in den drei Bezirken zusammen 76 773 Doppelwagen oder 31,5 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Im ganzen Monat März d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 424 639 Doppelwagen gegen 358 342, im Saarbezirk auf 63 683 Doppelwagen gegen 56 499, in Oberschlesien auf 135 053 Doppelwagen gegen 126 855 und in den drei Bezirken zusammen auf 623 375 Doppelwagen gegen 541 696 und betrug demnach im Ruhrbezirk 66 297 Doppelwagen oder 18,5 %, im Saarbezirk 7184 Doppelwagen oder 12,7 %, in Oberschlesien 8198 Doppelwagen oder 6,5 % und in den drei Bezirken zusammen 81 679 Doppelwagen oder 15 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1902.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den verflossenen drei Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1 264 660 Doppelwagen gegen 1 092 038, im Saarbezirk 187 735 Doppelwagen gegen 171 026, in Oberschlesien 426 524 Doppelwagen gegen 382 011 und in den drei Bezirken zusammen 1 878 919 Doppelwagen gegen 1 645 075 und ist demnach im Ruhrbezirk 172 622 Doppelwagen oder 15,8 %, im Saarbezirk 16 709 Doppelwagen oder 9,8 %, in Oberschlesien 44 513 Doppelwagen oder 11,7 % und in den drei Bezirken zusammen 233 844 Doppelwagen oder 14,2 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbenannten Zeitabschnitt am 7. März d. J. 17 437 Wagen gegen 15 393 am gleichen Tage im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug im Monat März d. J. 83 155 Doppelwagen zu 10 t; nach dem Dortmunder Hafen kamen 231 Doppelwagen mit Kohlen sowie 48 mit anderen Gütern beladen zum Versand.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 31. März d. J. 82 380 offene Wagen gegen 66 799 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 15 581 oder 23,3 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Bäderschnellzug (D-Zug) Dresden - Teplitz - Karlsbad.** Der gewöhnlich schon in der zweiten Hälfte des Monats April sich wieder entwickelnde Besuch der böhmischen Bäder, namentlich Karlsbads, veranlaßt die sächsischen Staatsbahnen im Verein mit den österreichischen Anschlußbahnen, diesen bekannten und sehr beliebten Zug auch in diesem Jahre bereits vom 15. d. M. ab verkehren zu lassen. Nach Eintreffen der Anschlußzüge 8 Uhr Vormittags ab Berlin und 9 Uhr 21 Minuten Vormittags ab Leipzig erfolgt die Abfahrt von Dresden Hauptbahnhof 11 Uhr 50 Minuten Vormittags, von Pirna 12 Uhr 9 Minuten Nachmittags, von Schandau 12 Uhr 33 Minuten Nachmittags und die Ankunft in Bodenbach 12 Uhr 38 Minuten, in Aussig 1 Uhr 31 Minuten, in Teplitz 2 Uhr, in Karlsbad (über Komotau) 4 Uhr 39 Minuten Nachmittags. Der Schnellzug führt durchlaufende Wagen I. bis III. Klasse von Berlin und Dresden bis Karlsbad, vom 1. Mai ab auch einen Speisewagen.

— **Kohlenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen.** Im Kohlenverkehre der sächsischen Staatseisenbahnen, der bereits seit dem III. Vierteljahre 1902 sich wieder in stetig aufsteigender Linie bewegt, ist auch im I. Vierteljahr 1903 eine Steigerung zu verzeichnen. Der Versand an sächsischen Steinkohlen aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Ölsnitz und Dresden belief sich auf 823 017 t gegen 794 355 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dies ergibt eine Zunahme von 28 662 t oder 3,60 %. In den einzelnen Bezirken wurden verfrachtet: 412 950 t im Zwickauer Bezirke, das sind 23 599 t oder 6,06 % mehr; 317 661 t im Lugau-Ölsnitzer Bezirke, d. s. 7411 t oder 2,39 % mehr und 92 406 t im Dresdner Bezirke, d. s. 2348 t oder 2,47 % weniger. Der Braunkohlenversand aus Sachsen und Sachsen-Altenburg betrug 481 408 t, d. s. 21 169 t oder 4,60 % mehr. An Steinkohlen aus Preußen (Rheinland-Westfalen und Schlesien) gingen ein 189 180 t, d. s. 1525 t oder 0,81 % mehr. Der Empfang an Steinkohlen aus anderen Kohlengebieten betrug 14 779 t, d. s. 616 t oder 4,35 % mehr. Von Braunkohlen aus Preußen, Thüringen und Anhalt wurden befördert: 206 991 t, d. s. 64 949 t oder 45,73 % mehr und von Braunkohlen aus Böhmen 900 494 t, d. s. 6329 t oder 0,71 % mehr. Insgesamt wurden im I. Vierteljahr 1903 an Kohlen 2 615 869 t befördert, d. s. 123 250 t oder 4,94 % mehr. Hiervon entfielen 1 026 976 t = 39,25 % auf

Steinkohlen und 1 588 893 t = 60,75 % auf Braunkohlen. Gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres ist der Steinkohlenverkehr um 30 803 t = 3,09 %, der Braunkohlenverkehr um 92 447 t = 6,17 % gestiegen. Die tägliche Beförderung betrug im Durchschnitt 29 093 t gegen 27 758 t im Vorjahre.

— **Trinkbecherautomaten.** Die badische Eisenbahnverwaltung gedenkt, wie der „Hamb. Korresp." meldet, Trinkbecherautomaten auf den mit Trinkwasserbrunnen versehenen Eisenbahnstationen aufstellen zu lassen. Die Automaten geben gegen Einwurf von 10 ₰ einen Trinkbecher von Nickelblech und gegen Einwurf von 20 ₰ einen solchen aus Aluminium ab. Mit Rucksicht darauf, daß das reisende Publikum zum Teil die öffentlichen Brunnenbecher aus verschiedenen Gründen nicht gern benutzt, dürfte die Einführung solcher Automaten in der Tat einem Bedürfnis abhelfen.

— **Wettbewerb betr. Entwürfe für die neuen badischen Bahnhöfe.** Die Umgestaltungen, die zur Zeit im Großherzogtum Baden in den großen Bahnhofanlagen von Basel, Heidelberg und Karlsruhe eingeleitet sind, haben den badischen Architekten- und Ingenieurverein in Karlsruhe veranlaßt, bei der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen vorstellig zu werden, die künstlerische Gestaltung der Bahnhöfe zum Gegenstande von Wettbewerben unter badischen Künstlern zu machen. Wie süddeutsche Tagesblätter berichten, hat die Generaldirektion dieser Anregung in dankenswerter Weise entsprochen.

— **Die Berliner Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen** hatte sich an die Ministerien der öffentlichen Arbeiten und des Krieges mit dem Antrage gewendet, auf der Militäreisenbahn zwischen Berlin und Zossen einen stärkeren Oberbau einlegen zu lassen, damit die Schnellfahrversuche mit höheren Geschwindigkeiten fortgesetzt werden könnten. Beide Ministerien haben diese Bitte günstig aufgenommen. In den preußischen Eisenbahnetat des laufenden Jahres sind die für den Bau eines stärkeren Gleises auf der dem Militärfiskus gehörigen Strecke erforderlichen Mittel eingestellt. Nachdem nunmehr der Landtag die Mittel bewilligt und der Kriegsminister die weitere Benutzung der Militäreisenbahn genehmigt hat, wird im Laufe des Frühjahrs mit der Verlegung des stärkeren Oberbaues vorgegangen werden. Inzwischen sind von der Studiengesellschaft verschiedene Verbesserungen an den Motorwagen und den übrigen Einrichtungen in Ausführung gegeben worden, so daß die Fahrten im Laufe des Sommers fortgesetzt werden können.

— **Die Schiffbarmachung des Neckars** kam kürzlich in der württembergischen Abgeordnetenkammer zur Erörterung. Der Staatsminister des Innern Dr v. Pischek bemerkte nach dem Bericht des württ. Staatsanzeigers zu dieser Frage, über die er sich in der Finanzkommission schon eingehend ausgesprochen hatte, die württembergische Regierung oder das Ministerium des Innern — im Staatsministerium haben noch keine Beratungen stattgefunden — gehe davon aus, daß es sich hier allerdings um eine Lebensfrage für Heilbronn und auch für weitere Kreise, um ein außerordentlich nützliches und wirtschaftlich wichtiges Unternehmen handle. „Wir haben daher bei der badischen Regierung die Sache aufs energischste betrieben. Die Antwort von Baden steht noch aus, wohl aber habe ich von Herrn Minister Schenkel vor kurzem die Mitteilung erhalten, daß die badische Antwort — die sich bloß deswegen verzögert habe, weil sehr eingehende technische und wirtschaftliche Untersuchungen vorgenommen wurden — noch im Laufe des Monats April eingehen werde. Die Kosten der Neckarkanalisierung von Mannheim bis Heilbronn sind vorhin mit etwa 23 000 000 ℳ genannt worden; das ist zu niedrig: sie werden sich auf 40 000 000 ℳ belaufen. Aber auch die Aufwendung von 40 000 000 ℳ ist keine zu große, um die Vorteile zu erlangen, die mit der Eröffnung eines großen Schiffahrtsweges in das Herz des Landes verbunden sind. (Beifall.) Dagegen glaube ich allerdings, daß wir schrittweise vorzugehen und unser Bestreben zunächst darauf zu richten haben, den Schiffahrtsweg bis nach Heilbronn hereinzubringen, und erst, wenn dies Unternehmen bis Heilbronn fertig und im Betrieb ist, daran denken können, ob, wie das angestrebt wird, bis nach Cannstatt oder gar nach Eßlingen eine Weiterführung möglich wäre und ob sie sich empfiehlt. Im Zusammenhang wird dann weiter die Frage zu prüfen sein, ob nicht die Verbindung zwischen dem Rhein und der Donau mittels der Neckarkanalisierung unter Zuhilfenahme der Rems, eines Stücks des Kochers und der Brenz durchzuführen ist. Über diese Frage ist schon vor einer längeren Reihe von Jahren im Auftrag des Ministeriums des Innern ein Gutachten der Straßenbauabteilung erstattet worden. Nach dem damaligen Stande der Technik schien ein solches Unternehmen zwar nicht unausführbar, der Betrieb aber so teuer und der Verkehr so langsam, daß die Ausführung sich in keiner Weise zu empfehlen schien. Diese Verhältnisse haben sich nun im Laufe der letzten Jahre wesentlich geändert mit den Fortschritten der Kanalbaukunst, die es dahin gebracht hat, daß große Höhenunterschiede — Unterschiede von 60 und 80 m und noch mehr — durch Schlitten auf schiefer Ebene mit elektrischer oder hydraulischer Kraft ohne allzugroße Schwierigkeit überwunden und die Schiffe in kurzer Zeit diese Steigung hinaufgezogen werden; es wird dadurch eine große Zahl von Schleusen erspart, und so ist das Projekt einer Verbindung von Rhein und Donau durch den Neckarkanal und die Rems für die Zukunft — es ist Zukunftsmusik — keineswegs unmöglich. Es wird also gut sein, solche weitere Projekte wenigstens im Auge zu behalten und Einrichtungen zu vermeiden, die eine spätere Ausführung etwa unmöglich machen könnten. Die Zustimmung Badens und namentlich die Zustimmung Mannheims zu der Herstellung der Neckarkanalisierung bis nach Heilbronn wird wesentlich erleichtert, wenn die Badenser die Hoffnung haben dürfen, daß in späterer Zeit der Kanal von Heilbronn seine Fortsetzung finden werde bis Lauingen an der Donau. Denn dann wird ja der Verkehr, der vom Unterrhein herauf in die Donau geht, über Mannheim geführt und durch Württemberg durchgeleitet, während bei Ausführung des anderen Projekts, das auch schon in Studium genommen und das auf Kanalisierung des Mains und Herstellung der Verbindung von Rhein und Donau vermöge des Ludwigkanals, der natürlich erst auszubauen wäre, gerichtet ist, der Verkehr vom Unterrhein zur Donau Mannheim umgehen würde, denn dann würde man schon bei Mainz in den Main hineinfahren und hinüber zur Donau und umgekehrt. Technische Studien ergaben, daß der Neckar-Donaukanal nicht bloß erheblich kürzer, sondern auch sehr erheblich billiger käme. Aber ich will dem Lande den Mund nicht wässerig machen (Heiterkeit) nach diesem großen Kanal; ich hoffe, daß er kommen wird; ob ich es erleben werde, ist allerdings zweifelhaft. Wohl aber hoffe ich es zu erleben, daß wir den Schiffsweg mit 600 t-Schiffen wenigstens bis Heilbronn befahren."

— **Große Berliner Straßenbahn.** Der Jahresbericht für 1902 hebt zunächst die Tatsache hervor, daß die Umwandlung des gesamten 489 (482) km umfassenden Netzes für elektrischen Betrieb, mit welcher im Jahre 1896 der erste Anfang gemacht wurde, am 15. Dezember 1902 vollendet wurde. Die Gesamtzahl der beförderten Personen betrug 294 800 000 (282 800 000), die Einnahme aus dem Personenverkehr stellte sich auf 27 191 000 ℳ (26 541 000 ℳ), hob sich somit gegen das Vorjahr um 2,45 %. Dies Ergebnis darf umsomehr als ein günstiges bezeichnet werden, als im Laufe des Berichtsjahres die Hoch- und Untergrundbahn in Betrieb genommen worden ist, die einen Verkehr von rund 20 000 000 Personen an sich gezogen hat, ohne die Einnahmen des älteren Unternehmens zu schädigen. Geleistet wurden 67 414 000 (65 662 000) Wagenkm. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 55,41 (62,33) % und der nach Deckung aller Betriebskosten usw. verbleibende Reingewinn auf 7 355 726 (5 860 056) ℳ. Aus diesem Ertrage wird nach Beschluß der Generalversammlung auf das Aktienkapital von 85 785 000 (68 625 000) ℳ ein Gewinnanteil von 7,5 (7,5) % zur Zahlung gelangen. Die Zahl der Angestellten beträgt 7339 (7540); von diesen sind 5002 bei der Altersversorgungskasse der Gesellschaft versichert. Das Vermögen dieser Kasse war Ende 1902 auf 2 100 420 ℳ angewachsen. Dem Witwen- und Waisenfonds ihrer Angestellten gewährte die Gesellschaft eine Schenkung von 100 000 ℳ; die von den Angestellten gegründete Baugenossenschaft wurde durch Bewilligung eines Darlehns von 950 000 ℳ unterstützt.

Die Aussichten des Unternehmens für die Zukunft sind nach den in der Generalversammlung gemachten Mitteilungen mit Rücksicht auf das Zurückgehen des Betriebskoeffizienten und die guten Ergebnisse der ersten Monate des neuen Geschäftsjahres günstig.

Einige gegen die Verwaltung erhobene Ausstellungen wurden von den Direktoren mit Erfolg widerlegt. So war bezüglich des Neubaues des Geschäftshauses bemängelt worden, daß dieser überflüssig erscheine, da die Gesellschaft doch voraussichtlich nur noch 17 Jahre bestehen würde. Demgegenüber hob Ministerialdirektor a. D. Dr Micke mit besonderem Nachdrucke hervor, daß die Gesellschaft, wenn auch 1920 gewisse Änderungen eintreten würden, doch ganz sicher bis 1950 bestehen bleiben werde.

Aus der Mitte der Versammlung heraus wurden schließlich lebhaft anerkennende Worte für die Führung der Gesellschaft geäußert und hervorgehoben, daß die Große Berliner Straßenbahn in der ganzen Welt als vorbildlich in jeder Beziehung gelte.

— **Das Erholungsheim für deutsche Lokomotivbeamte zu Münden,** über dessen Grundsteinlegung wir in Nr 51 S. 813 Jahrg. 1902 berichteten, schreitet, wie die „D. Verkehrs-Blätter" melden, der Vollendung rasch entgegen, so daß seine Eröffnung voraussichtlich bereits im August d. J. wird erfolgen können. Die Gesamtkosten werden etwa 200 000 ℳ betragen. Die für diesen Zweck unter den 25 000 deutschen Lokomotivbeamten ver-

anstalteten Sammlungen haben bisher einen Ertrag von mehr als 126 000 *M* ergeben. Das unweit der Stadt im Walde belegene Haus wird für die gleichzeitige Aufnahme von 65 Erholungsbedürftigen Raum bieten.

— **Der Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund** stellt in seinen Ausführungen über das Verkehrswesen mit Genugtuung fest, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung und insbesondere die am meisten am Massengutverkehr beteiligte Eisenbahndirektion zu Essen Maßnahmen vorbereitet, um unter Erhöhung der Tragfähigkeit von Güterwagen eine Verbilligung des Verkehrs herbeizuführen, die angesichts der günstigeren Verhältnisse in den Wettbewerbsländern mehr und mehr zu einer unumgänglichen Notwendigkeit werde. Ebenso nachdrücklich wird die Notwendigkeit des Ausbaues der Wasserstraßen betont. Es wird dabei wieder darauf hingewiesen, daß die Schiffahrtsmonate zugleich die stärksten Eisenbahneinnahmen bringen, d. h. also, daß die Eisenbahnen von der Schiffahrt genährt und nicht von ihr geschädigt werden. Des weiteren wird mit Genugtuung festgestellt, daß auch im abgelaufenen Jahre, abgesehen von zwei Tagen, Wagenmangel nicht geherrscht habe, und daß auch der neue, dem Landtag vorgelegte Etat wiederum erhebliche Summen fordere für die Erweiterung der Betriebsanlagen, wie sie die Zunahme des Verkehrs erheische.

— **Personalnachrichten.** Sicherem Vernehmen nach ist der Eisenbahndirektionspräsident Stieger in Cöln zum Ministerialdirektor im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten und der Ober- und Geheime Regierungsrat v. Rabenau in Magdeburg zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Mainz ernannt worden, während der Eisenbahndirektionspräsident Breitenbach in Mainz in gleicher Eigenschaft nach Cöln versetzt wird. Diese Personalveränderungen treten mit dem 1. Mai d. J. in Kraft.

Österreich.

— **Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahntransport.** Die Reichenberger Handels- und Gewerbekammer hat in ihrer Sitzung vom 23. März beschlossen, der Regierung zu empfehlen, eine Anzahl von Anträgen bei der bevorstehenden Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr zu stellen, aus denen wir folgende hervorheben: Zu Art. 6, lit. 1, Abs. 2 wird eine Abänderung des gegenwärtigen Wortlauts in dem Sinne beantragt, daß die Eisenbahn in Ermangelung einer Frachtbriefangabe über den einzuhaltenden Transportweg denjenigen Weg zu wählen habe, welcher nach den Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet. Für die Folgen dieser Wahl soll die Eisenbahn mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers haften. Allenfalls sei der betreffende Absatz dahin zu fassen, daß die Bahn bei Frachtgütern gehalten sei, unbedingt jenen Weg zu wählen, welcher die billigste Fracht ergibt, hingegen bei Eilgut und lebenden Tieren jenen Weg, welcher die rascheste Beförderung, das ist die kürzeste, reglementarische oder die kürzeste tatsächliche Lieferzeit darbietet. Ferner möchte hinter Art. 6, lit. 1, Abs. 4 eine Bestimmung eingeschaltet werden, daß die Bahnen gehalten sind, die zu den einzelnen direkten Tarifen, auf welche das Internationale Übereinkommen Anwendung findet, aufgelegten Wegeleitungsvorschriften zu veröffentlichen und den Interessenten gegen Kostenvergütung zu überlassen. Weitere Anträge beziehen sich auf die Beseitigung des Verzollungsmonopols der Bahn für Güter, welche sich auf dem Wege befinden, so daß der Absender berechtigt erscheint, im Frachtbriefe sich oder einem dortselbst namentlich bezeichneten Bevollmächtigten die Erfüllung der Zollvorschriften vorzubehalten. Zu § 8, Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen wird eine Ergänzung beantragt, daß der Normalsatz für ordentliche Leckage bei Flüssigkeiten in Glas-, Eisen- und sonstigen Metallemballagen ohne Rücksicht auf die Transportlänge und Transportdauer, ferner bei Flüssigkeiten in vollkommen guten, genügend starken und widerstandsfähigen Fässern bis zu einer Transportstrecke von 200 km mit nur 1 % bemessen werde.

— **Die Olmützer Handelskammer über die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In der letzten Sitzung der Olmützer Handels- und Gewerbekammer wurde vom Präsidium ein Dringlichkeitsantrag eingebracht, der sich dahin ausspricht, daß die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn derzeit weder den wirtschaftlichen Interessen des Staates, noch jenen der von der Nordbahn durchzogenen Gebiete entspricht; es solle an die beteiligten Ministerien eine Vorstellung gerichtet werden, es mögen, wenn trotzdem die Verstaatlichung erfolgt vor dieser der Geschäftswelt unzweifelhafte Garantien für die Erfüllung nachstehend bezeichneter Forderungen geboten werden: 1. Die Eisenbahnverstaatlichung wird nach dem Grundsatze strengster Zentralisation der Leitung durchgeführt, welche ganz Österreich als ein einheitlich zu verwaltendes und zu betreibendes Verkehrsgebiet zu behandeln hat; 2. die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung und des Betriebes ist derart umzugestalten, daß in Zukunft das Eisenbahnministerium nicht mehr Richter in eigener Sache ist; 3. Verwaltung und Betrieb der staatlichen Eisenbahnlinien sind nicht nach bureaukratisch fiskalischen, sondern nach kaufmännischen und wirtschaftlichen Grundsätzen zu führen; 4. aus der Verstaatlichung der den Kammerbezirk durchziehenden privaten Eisenbahnlinien darf dem Eisenbahnverkehre weder eine Verteuerung noch Erschwerung erwachsen. Die Beschlußfassung über diesen Antrag unterblieb wegen Beschlußunfähigkeit der Kammer.

— **Eisenbahnlinie Kirchberg-Mariazell.** Der Landesausschuß hat, wie das Österr.-ungar. Eisenbahnblatt meldet, in den jüngsten Tagen die Generalpläne für die 17,5 km lange Teilstrecke dieser Bahn von Kirchberg über Frankenfels nach Laubenbachmühle dem Eisenbahnministerium vorgelegt. Die Bauzeit für diese Teilstrecke ist auf zwei Jahre berechnet. Die Lokalbahn Kirchberg-Mariazell wird schmalspurig hergestellt werden. Die gesamten Baukosten sind mit 9 000 000 Kr. veranschlagt, von denen 90 % als Vorzugskapital durch die Garantie des Landes gedeckt sind. Ungefähr 50 km der Bahn durchziehen niederösterreichisches Gebiet.

— **Felssturz auf der Arlbergbahn.** Wie aus Bludenz berichtet wird, sind am 7. d. M. früh bei Station Dalaas durch einen Felssturz sechs beladene Wagen eines Lastzuges über eine 120 m hohe, senkrechte Felswand abgestürzt. Ein Zugbegleiter wurde dabei getötet, sonst niemand verletzt. Der Verkehr ist noch an demselben Tage wieder aufgenommen worden.

Niederlande.

— **Eisenbahnerstreik.** Über den am 6. d. M. früh in Amsterdam erfolgten erneuten Ausbruch eines auf das ganze Land ausgedehnten großen Streiks in den Niederlanden, der nach der Absicht seiner Urheber ein allgemeiner, alle Verkehrsgewerbe, ja womöglich alle Gewerbe umfassender sein sollte, sind unsere Leser aus den Tageszeitungen unterrichtet. Wahrscheinlich ist dieser Streik bereits wieder als beendet anzusehen, wenn diese Zeilen in die Hände der Leser gelangen. Im Augenblick dieser Niederschrift, am 8. d. M. Abends, ist die Lage folgende: Der Streik hat seinen Ursprung nicht in einer Lohnfrage, sondern er richtet sich — und darin liegt das ungeheuerliche des Unternehmens — gegen die von der holländischen Regierung geplanten Streikverhütungsgesetze, deren Zurückziehung von den Streikenden zur Bedingung gemacht wird. Glücklicherweise hatten Regierung und Eisenbahngesellschaften diesmal sorgfältige und kraftvolle Vorsorge getroffen, um den notwendigen Betrieb trotz des Streiks aufrechterhalten zu können. Tatsächlich ist in den drei verflossenen Tagen denn auch auf den holländischen Bahnen nur der Güterverkehr eingestellt gewesen, während der Personenverkehr mit Beschränkung auf einige Züge täglich überall aufrechterhalten blieb und insbesondere der Postverkehr und der internationale Verkehr nach Deutschland, England und Belgien nur mäßig betroffen wurde, indem die direkten Wagen ausblieben und Verspätungen eintraten. Schon am 7. d. M., nach nur eintägiger Dauer des Streiks, zeigte sich, daß genügendes Personal vorhanden war, um den Dienst beschränkt aufrecht zu erhalten, und daß der Eisenbahnerstreik als mißglückt angesehen werden konnte, und am 8. d. M. nahm der Eisenbahnverkehr allmählich wieder seinen regelmäßigen Gang an. Besonders vorteilhaft scheint die am 6. d. M. unmittelbar nach Ausbruch des Streiks erlassene bedingungslose Aufforderung der Holländischen Eisenbahngesellschaft an ihre Bediensteten, binnen 24 Stunden den Dienst wieder aufzunehmen oder sich als entlassen zu betrachten, gewirkt zu haben. Inzwischen nimmt die Beratung der Streikgesetzentwürfe durch die im Haag versammelten Generalstaaten ihren Gang und es ist nicht ausgeschlossen, daß diese Entwürfe noch vor Ostern Gesetz werden. Die zweite Kammer hat Artikel 1 der die Ausstände betreffenden Vorlage mit 80 gegen 6 Stimmen angenommen. Nach einem Telegramm aus Rotterdam vom 8. d. M. haben sich 80 % des Eisenbahnpersonals zur Wiederaufnahme der Arbeit bereit erklärt.

Bei Schluß des Blattes, am 9. d. M. Mittags, geht dem Vereinsbureau eine Depesche der Holländischen Eisenbahngesellschaft zu, daß infolge des Streiks fremde Wagen längere Zeit auf den dortigen Linien verweilen müssen. Mutmaßliche Dauer sei unbekannt.

Übrige europäische Länder.

— **Die staatliche Zinsgewähr bei der französischen Westbahn.** Unter den französischen großen Eisenbahngesellschaften hat die Westbahn von der Staatsgarantie besonders starken Gebrauch machen müssen, weshalb vornehmlich von den Anhängern der Eisenbahnverstaatlichung ihr Rückkauf verlangt wurde. In dem der Generalversammlung erstatteten Geschäftsbericht wird diese Frage zur Beruhigung eingehend erörtert. Es wird hervorgehoben, daß bei gleicher Betriebslänge der Linien im Jahre 1902 die Ausgaben um 5 000 000 Fr. verringert worden sind. So habe man durch Ersparungen trotz des Anwachsens der Einrichtungslasten die Staatsgarantie, welche im Jahre 1901 noch 25 740 000 Fr. betrug auf 19 600 000 Fr. herabbringen, also um mehr als 6 000 000 Fr. verringern können, obwohl die Vermehrung der Roheinnahmen nur 2 124 000 Fr. ausmachte, also hinter dem normalen Anwachsen erheblich zurückblieb. Die Verwaltung der Westbahngesellschaft bemerkt dazu: „Ein solches Ergebnis ist geeignet, uns noch mehr in dem Vertrauen zu befestigen, welches wir immer zum Ausdruck gebracht haben; wir verharren in der Meinung, daß die zeitweilig durch die Häufung von wirklich ausnahmsweisen Umständen angewachsenen Ansprüche der Westbahn an die Staatsgarantie schrittweise und schnell zurückgehen werden, jetzt, wo wir einerseits die Rückzahlung unserer aus der Zeit vor 1883 (wo der Staat neue Verträge mit den Eisenbahngesellschaften machte und ihre Konzessionsverlängerung bestätigte) herrührende Schuld beendigt haben und wir anderseits zugleich die alljährlich der Instandsetzung unserer alten Linien gewidmeten außerordentlichen Ausgaben auf ein normales Maß zurückführen können." Der Bericht rühmt, daß in der 10 jährigen Frist von 1892 an das mittlere Fassungsvermögen der Güterwagen von 8,75 auf 10,32 t, also um etwa 18 % gestiegen ist, die Zahl der Wagen von 20 578 auf 25 680, d. i. etwa 24 %. Das gesamte Fassungsvermögen des Güterwagenmaterials sei also von 180 000 t im Jahre 1892 auf 265 000 t im Jahre 1903, d. i. um 47 % erhöht.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** verzeichnen eine weitere Besserung. Auf dem weitaus größten Bahnnetz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und auf der das bedeutendste Industriegebiet bedienenden Nordbahn sind die kilometrischen Mehreinnahmen gegen die gleiche Vorjahrszeit bis Mitte März auf 4 bis $4^1/_3$ % gestiegen.

— **Jura-Simplonbahn.** Das „Journ. de Genève" erfährt von gut unterrichteter Seite, daß die Schwierigkeiten mit Italien wegen Übertragung der Konzession für die Strecke Iselle-Domodossola auf den schweizerischen Bund beseitigt seien und die italienische Regierung unter Verzicht auf ihre Forderungen dem Bund die Konzession entsprechend den vom Minister Visconti Venosta seinerzeit eingegangenen Verpflichtungen erteile.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in der Schweiz.** Im schweizerischen Alpenland, wo besonders viele Wasserkräfte zur Verfügung stehen und in den letzten Jahren neue Neben- oder Kleinbahnen zahlreich für elektrischen Betrieb gebaut und eingerichtet sind, wendet man auch das lebhafteste Interesse der Frage des elektrischen Betriebs der Hauptbahnen zu. Nachdem schon seit 1901 ein Ausschuß von Vertretern schweizerischer Maschinen- und Baufirmen unter Führung des schweizerischen elektrotechnischen Vereins Beratungen über eine gemeinsame Veranstaltung für die Untersuchung des elektrischen Bahnbetriebs gepflogen, ist nun endgültig ein „schweizerisches Studienkomitee für elektrischen Bahnbetrieb" errichtet. An diesem sind vorläufig beteiligt: das eidgenössische Eisenbahndepartement durch seine technische Abteilung, die schweizerischen Bundesbahnen, die Gotthardbahn, die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie, die Aktiengesellschaft vorm. J. J. Rieter, die Compagnie de l'Industrie Electrique et Mécanique, die Elektrizitätsgesellschaft Alioth, die Maschinenfabrik Örlikon, der Schweizerische elektrotechnische Verein und der Verband schweizerischer Elektrizitätswerke. Die Aufgabe, welche sich das Komitee stellt, ist die Vornahme eingehender Studien darüber, ob und wie der elektrische Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen in teilweiser oder vollständiger Durchführung technisch und finanziell befriedigend möglich und vorteilhaft sei.

Die Verhältnisse und Erfahrungen in den schweizerischen Bahnbetrieben im allgemeinen und die bisherigen Ergebnisse und Aussichten bei in- und ausländischen elektrischen Betrieben im besonderen sollen zunächst das Material liefern und die Wege für Versuche in größerem Maßstab zeigen. Eingehend sollen die schweizerischen Wasserkräfte geprüft werden. Die neulich im Bundeshaus abgehaltene Konferenz hat die Satzungen der neugegründeten Gesellschaft mit einem allgemeinen Arbeitsprogramm genehmigt und einen Unterausschuß mit der Feststellung des Arbeitsprogramms im einzelnen betraut; dessen Bureau wurde vorläufig bestellt aus: Generaldirektor Flury von den schweizerischen Bundesbahnen als Vorsitzendem, Dr Tissot-Basel als zweiter Vorsitzender und Dr Wyßling als Generalsekretär. Letzterer hat die Vorarbeiten für das Arbeitsprogramm gemacht. Für das erste Jahr werden die Geldbedürfnisse durch freiwillige Beiträge der verschiedenen Interessenten gedeckt.

— **Probefahrten auf den schweizerischen Bundesbahnen.** Unsere schweizerischen Blättern entnommene Notiz hierüber in Nr. 27 S. 417 enthält einen irreführenden Fehler insofern, als dort die Entfernung Olten-Bern mit 57 km angegeben ist, während sie 67 km beträgt. Das Durchfahren dieser anhaltende Steigungen von 10 $^0/_{00}$ aufweisenden Strecke in 61 Minuten bei den Lokomotivprobefahrten ist daher eine viel höher zu bewertende Leistung, als sie nach jener Notiz erscheint.

— **Die Betriebsentwicklung der italienischen Eisenbahnen** im laufenden Rechnungsjahre bleibt andauernd befriedigend; in den ersten acht Monaten desselben stellten sich, wie der B. B.-Ztg. aus Mailand berichtet wird, die Gesamteinnahmen der drei großen Gesellschaften auf $209^1/_4$ Millionen Lire und übersteigen daher um 9 Millionen Lire diejenigen des gleichen Zeitabschnitts in 1901/02. Der Gewinnanteil des Staates beziffert sich auf $60^3/_4$ Millionen Lire, ist demnach um $^3/_4$ Millionen Lire höher als im Vorjahre.

— **Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der London Untergrund-Distriktbahn** ist englischen Fachblättern zufolge demnächst vollendet, indem noch die letzten Einrichtungen auf der Strecke South Harrow installiert werden und vor wenigen Tagen die ersten elektrischen Wagen die Werke der Brush Electric Engineering Cy in Loughborough verlassen haben.

Die Züge werden aus je sieben automatisch gekuppelten Wagen zusammengesetzt, die durch offene Plattformen mit einander in Verbindung stehen, um den Reisenden die Wahl der Plätze noch während der Fahrt zu ermöglichen.

Ein Motor befindet sich vorn im ersten, dann einer im mittelsten und einer am Ende des letzten Wagens, in dem auch für einen Gepäckraum Vorsorge getroffen ist. Zwei der Wagen sind für Raucher bestimmt.

Die Wagen, nach amerikanischer Bauart mit Mittelgang, ruhen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen; das zum Bau verwendete Holz wurde durch Tränkung feuersicher gemacht. Die äußere Farbe ist ein lebhaftes Gelb mit braunem Schnitt.

Die Wagen besitzen außer den beiden Stirntüren an den Enden noch eine Mitteltür auf jeder Längsseite, die an den Endstationen geöffnet wird, um den Zu- und Abgang der Fahrgäste zu beschleunigen, wobei ein Durchschreiten der ganzen Wagenlänge entfällt.

Jeder Wagen enthält 48 Sitzplätze und ist durch zwei Gruppen elektrischer Lampen in der Mitte und fünf einzelne Lampen auf jeder Seite erleuchtet; 16 elektrische Heizstellen besorgen die gleichmäßige Erwärmung des Raumes. Für den Aufenthalt in den einzelnen Stationen sind etwa 20 Sekunden in Aussicht genommen. Nach Verlauf von weniger als ½ Minute wird eine Fahrgeschwindigkeit von 33 km in der Stunde erreicht, die zwischen den Stationen bis auf 96 km erhöht werden kann. K—a.

— **Ein bemerkenswerter Rechtsfall** lag vor kurzem dem Grafschaftsrat von Aylesbury zur Entscheidung vor. Klägerin war die London and North Western Ry Cy, Beschuldigter Mr. G., ein Reisender. Die gesellschaftlichen Bediensteten der Station Marston Gate hatten schon wiederholt beobachtet, daß der Reisende mit einer Fahrkarte von London in ihrer Station den Zug verlasse, obgleich seine Karte für Aylesbury lautete. Zum Verständnis diene, daß Aylesbury an einer Abzweigung von der Hauptbahn London-Cheddington (58 km) und zwischen Cheddington und Aylesbury die Station Marston Gate liegt. Der Reisende hatte sonach das auf seiner Fahrkarte genannte Reiseziel nicht überfahren, sondern den Zug in der 8 km vor Aylesbury liegenden Station verlassen.

Nun liegt hier der eigentümliche Fall vor, daß die London and North Western Cy aus Rücksichten des Wettbewerbes und ungeachtet der Entfernung den Fahrpreis nach Aylesbury um 9 Pence niedriger gestellt hat, als nach Marston Gate. Hier angehalten, verweigerte der Reisende die verlangte Nachzahlung mit dem Hinweis, daß die Entfernung eine geringere sei. Die London and North Western Cy klagte und begehrte die Nachzahlung für drei nachweislich beanstandete Fahrten von zusammen 2 sh. 3 d.

Der Richter entschied: Der durch Ankauf der Fahrkarte mit der Bahngesellschaft geschlossene Vertrag laute ausdrücklich auf eine Beförderung nach Aylesbury, weshalb der Beschuldigte zur Zahlung des geforderten Betrages und zur Tragung der Gerichtskosten verurteilt wird. K—a.

— **Piräus - Larissa - Bahn.** Von Athen wird gemeldet, daß der Bau der Bahn gute Fortschritte macht; es sind 4000 Arbeiter beschäftigt. Man gedenkt, die Sektion Piräus-Chalcis im Oktober in Betrieb nehmen zu können. Die Société des Batignolles, die Besitzerin der Konzession, sucht die Erlaubnis der Regierung nach, um die zweite Hälfte der Anleihe für den Bau der Bahn aufnehmen zu können. Die erste Hälfte, 880 000 £, wurde in London und Paris im vorigen Jahre ausgegeben.

— **Ausbau des Eisenbahnnetzes in Russisch - Polen.** Nach einem jetzt vom Deutschen Reichsanzeiger mitgeteilten Bericht des Kaiserlichen Generalkonsulats in Warschau ist das Projekt der Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Warschau und Breslau durch Anlage der Strecke Sieradz-Wieruszow im Anschluß an die neue Bahn Warschau-Lodz-Kalisch anscheinend soweit gediehen, daß mit der Möglichkeit seiner Verwirklichung gerechnet werden kann. Das Generalgouvernement in Warschau und das russische Kriegsministerium sollen bereits ihre Zustimmung erteilt haben, und die beiden Konzessionsbewerber, Graf Wielopolski und Skarzynski, verhandeln gegenwärtig in dieser Angelegenheit an leitender Stelle in St. Petersburg. Übrigens soll es, wie verlautet, nicht die Absicht der beiden Unternehmer sein, den Bahnbau selbst auszuführen, sondern sie wollen die erlangte Konzession später weiter veräußern.

— **Gebühren über die Veränderung der Verfügung über Frachtsendungen in Rußland.** In bezug auf die Erhebung von Gebühren bei solchen Veränderungen hat der Finanzminister, wie der St. Petersb. Ztg. zu entnehmen ist, nachstehende Regeln bestätigt: § 1. Für die Erfüllung einer nach der erfolgten Abfertigung der Güter von der Versandstation seitens der verfügungsberechtigten Person gestellten Forderung betreffend die Zurückhaltung des Gutes auf einer Zwischenstation (zwecks Auslieferung der Sendung auf der Zwischenstation an die im Frachtbriefe bezeichnete oder an eine andere Person) oder betreffend die Rücksendung des Gutes nach der Versandstation wird von der letzteren eine besondere Gebühr im Betrage von 1,50 R. für jedes der Forderung beigelegte Frachtbriefduplikat erhoben. § 2. Wenn die Forderung betreffend die Auslieferung des Gutes auf einer Zwischenstation oder Rücksendung desselben nach der Versandstation noch vor der erfolgten Abfertigung der Sendung gestellt wird, oder wenn das Gut auf der Bestimmungsstation nicht der im Frachtbrief genannten, sondern einer anderen Person ausgeliefert werden soll, wird keine besondere Gebühr erhoben. § 3. Die gesamte im § 1 erwähnte Gebühr wird derjenigen Bahn, welcher die ursprüngliche Versandstation angehört, zugeteilt. Außer der im § 1 erwähnten Gebühr wird natürlich auch noch die Fracht nach den bestehenden Tarifen berechnet.

Fremde Weltteile.

— **Französische Kolonialbahnen.** Wie energisch in Frankreich die Förderung kolonialer Aufgaben und Arbeiten betrieben wird, zeigt der schnelle Fortgang der Eisenbahnbauten im Dahomegebiet. Trotz außerordentlicher Schwierigkeiten, die besonders in dem zwischen den Flüssen Kufo und Wome gelegenen sumpfigen Küstengebiet auftreten und bereits eine Mehrausgabe von 200 000 Fr. über den veranschlagten Betrag erforderlich gemacht haben, ist dem „Hamb. Korresp." zufolge die aus dem Hinterlande über Abome-Allada nach dem Hafen Kotonu projektierte Bahn in einer Länge von 78 km, bis zur Station Toffa, fertiggestellt und bereits in regelmäßigem Betrieb. Der die Arbeit leitende Direktor Oberstleutnant Guyon befindet sich gegenwärtig in Dan, nördlich von Abome, wo die Erdarbeiten in der Richtung auf Xinta energisch gefördert werden. Auf den Stationen Godome, Pahu und Allada sind die Bahnhofsgebäude bereits vollendet, auf den übrigen, auch auf der Endstation Kotonu in der Ausführung begriffen. Fertiggestellt ist ferner die von Pahu in einer Länge von 14 km nach dem hart an der Mündung des Kufo gelegenen Wido führende Zweiglinie. Nach alledem läßt sich erwarten, daß in verhältnismäßig kurzer Zeit der dem deutschen Togogebiet benachbarte Kolonialbesitz Frankreichs über ein Verkehrsmittel verfügen wird, das die wirtschaftliche Entwicklung und Lebensfähigkeit Dahomes, das ebenso wie das Togoland eine nur wenig ausgedehnte Küste besitzt, zu fördern und zu erhalten geeignet ist.

Auch in anderen afrikanischen Kolonien Frankreichs fehlt es nicht an Projekten und Arbeiten zur Verbesserung des Verkehrs. Im Senegalgebiet ist eine unter der Leitung des Obersten Rougier und des Kommandanten Belle stehende Kommission beschäftigt, die Trasse für eine Bahn festzulegen, die von dem einige 40 km östlich Cap Verde gelegenen Thias nach Kayes führen soll. Auf Madagaskar sind die Bauarbeiten zur Anlage von Eisenbahnen ebenfalls in vollem Gange. Nicht weniger als 12 000 Arbeiter sind bei dem Bau der Strecke Anivorano-Mangoro beschäftigt, so daß die Vollendung der Linie trotz der großen Geländeschwierigkeiten, die die Anlage mehrerer Tunnel erforderlich machten, nur verhältnismäßig kurze Zeit in Anspruch nehmen wird. Auch für die Bedürfnisse des Seeverkehrs ist mancherlei bereits geschehen; andere, nicht minder wichtige Aufgaben harren noch der Lösung, aber im großen und ganzen hat die französische Regierung auch in Madagaskar den Grundsatz zur Durchführung gebracht, daß in der Erleichterung und Vervollkommnung des Verkehrs die Vorbedingungen für eine gedeihliche wirtschaftliche Entwicklung gegeben werden müssen.

— **Die Panamerikanische Eisenbahn.** In einer am 12. März in Washington von Vertretern aller amerikanischen Republiken besuchten Sitzung legte der Senator Davis, der die Vereinigten Staaten auf dem Kongreß in Mexiko vertreten hatte, das Projekt der internationalen Eisenbahn, die durch Nord-, Mittel- und Südamerika gehen soll, dar. Hiernach beträgt die Gesamtentfernung von Newyork nach Buenos-Ayres 10 229 engl. Meilen (= 16 469 km); das schon bestehende oder im Bau befindliche Netz auf dieser Linie hat bereits eine Länge von 6500 engl. Meilen (= 10 465 km). Der von der Kommission, die das Projekt schon vor einigen Jahren studiert hat, vorgeschlagene Plan umfaßt eine Linie, welche am südlichen Endpunkt der mexikanischen Bahnen beginnend, Mittelamerika durchzieht, längs der Anden bis zu einem in Bolivia gelegenen Punkt läuft und nach Argentinien, Paraguay und Uruguay sowie nach Brasilien und Chili Zweiglinien entsendet. Ein anderer Zweig geht von Kolumbien aus, um in Caracas zu münden. Im argentinischen Netz fehlen nur noch einige Meilen Eisenbahn, um mit den Eisenbahnen von Bolivia verbunden zu werden. Der neue Eifer in den Vereinigten Staaten zu gunsten dieser Bahn entstammt dem Wunsche, so schnell als möglich die Eisenbahnen bis zum Panamakanal zu verlängern. Die Vertreter der verschiedenen Republiken sind aufgefordert worden, sich darüber zu äußern, wieviel ihre Regierungen zu diesem internationalen Unternehmen beisteuern würden.

— **Eine neue Verbindung zwischen Chicago und St. Louis.** Die natürliche Folge des Ankaufs der Chicago and Eastern Illinois-Bahn durch die St. Louis- and St. Francisco-Bahn mußte, wie wir „Railr. Gaz." entnehmen, die Schaffung einer neuen Verbindung zwischen Chicago und St. Louis sein. Die Pläne dafür sind fertig und der Bahnbau hat bereits an einigen Stellen begonnen, so daß man die Bahn bis zur Weltausstellung in St. Louis fertigzustellen hofft. Die neue Linie wird zum Teil von der Chicago and Eastern Illinois, zum Teil von der Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louis unter Benutzung schon vorhandener und Schaffung neuer Strecken angelegt. Von Woodland an der Chicago and Eastern Illinois wird eine 62,5 engl. Meilen lange Abkürzungsstrecke in südwestlicher Richtung gebaut, die sich in Villa Grove mit der Linie Danville-Thebes der Chicago and Eastern Illinois vereinigt. Dann wird eine zweite 18 engl. Meilen lange Strecke zwischen Findlay und Pana zur Verbindung mit der Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louis (Big four) angelegt. Diese letztere Bahn baut noch eine Abkürzungsstrecke zwischen Hillsboro und Mitchell und verkürzt dadurch die Entfernung um 12 engl. Meilen. Dadurch wird die Gesamtlänge der neuen Verbindung zwischen Chicago und St. Louis etwa 290 engl. Meilen (= 467 km) betragen.

— **Ankauf der Beaver Linie durch die kanadische Pacificbahn.** Schon seit einiger Zeit beabsichtigte die letztgenannte Bahn zwischen Amerika und Europa einen direkten Frachtverkehr einzurichten, sei es nun durch Ankauf einer oder der anderen Schiffahrtslinien des Atlantischen Ozeans oder durch Einrichtung eines eigenen Schiffahrtsbetriebes. Nach einer allseitig bestätigten Mitteilung des „Mouvement Maritime" hat die Bahn tatsächlich 14 Dampfschiffe der Elder Dampster Beaverlinie gekauft; sie habe dadurch „einen gefährlichen Konkurrenten des neuen Personenverkehrs, den sie auf dem Atlantischen Ozean einzurichten gedenke, unschädlich gemacht".

— **Die Missouribrücke bei Omaha (Nebraska)** wurde im Jahre 1893 fertiggestellt, jedoch nur der Drehpfeiler und der Überbau der Drehbrücke endgültig, alles übrige einstweilig aus Holz. Jetzt wird laut „Engg. News" vom 22. Januar d. J. der Holzbau durch solchen aus Stein und Stahl ersetzt.

Die Brücke hat ungewöhnliche Abmessungen und bauliche Anordnungen. Die vorhandene zweiarmige Drehbrücke ist mit 158,5 m Tafellänge die größte bisher ausgeführte. Sie liegt, wie die Stromrinne des Missouri, am linken, zum Staate Jowa gehörigen Ufer. Daran schließt sich nach Westen (Nebraska) die hölzerne Strom- und Flutbrücke, bestehend aus drei festen, 58,5 m weiten Öffnungen und einem 167,5 m langen Gerüstviadukt. Die Drehbrücke ist zweigleisig angelegt und

darauf berechnet, daß später außerhalb der Hauptträger auf Konsolen Fahrbahnen für Straßen- und Straßenbahnverkehr angebaut werden können. Die Holzbrücke trägt nur ein Gleis, ist aber mit Bohlenbelag versehen, so daß sie zeitweilig auch Straßenverkehr aufzunehmen imstande ist.

Die Holzbrücke ist derartig um die Baustelle des endgültigen Baues herumgeführt, daß Betrieb und Bau sich nicht stören. Dem Umstande, daß die vorhandene Drehbrücke einen Bestandteil des neuen sowohl wie des alten Bauwerks bilden muß, ist dadurch Rechnung getragen, daß beide Brückenmittellinien sich im Mittelpunkt des Drehpfeilers schneiden. Die Größe des Schnittwinkels wurde auf 10° 53′ (tg = 1:5,2) festgesetzt.

Die neue Brücke zeigt folgendes Bild. Sie beginnt am linken Ufer (Jowa) mit einer kleinen Blechträgeröffnung. Daran schließt sich die alte Drehbrücke, dann eine neue Drehbrücke von den Abmessungen der alten und endlich eine Reihe von acht kleinen Blechträgeröffnungen, womit das rechtsufrige Vorland (Nebraska) überbrückt ist. Auffallend ist hierin die zweite Drehbrücke. Sie wurde anstatt einer zuerst beabsichtigten, 170 m weiten, festen Öffnung gewählt, weil die Lage der Stromrinne an der Brückenstelle stark wechselt, so daß nicht ausgeschlossen erscheint, das Fahrwasser möchte bald einmal in die feste Öffnung — wenn solche angelegt würde — übergehen, und weil ferner die Drehbrücke sich billiger zeigte als ein auf 170 m freitragender Überbau.

Die Gründung wurde oder wird nur bei den beiden Drehpfeilern auf den Fels hinab geführt, dessen Oberfläche unter dem ganzen Flußtal annähernd wagerecht 36,6 m unter Niedrigwasser zu liegen scheint. Die Gründung, welche bei dem alten Drehpfeiler anstandslos angewendet wurde und bei dem neuen Drehpfeiler wiederholt wird, besteht im Versenken eines offenen Brunnens durch Baggern. Der Brunnen wird durch zwei unten in eine Schneide zusammengeführte Stahlblechzylinder gebildet, deren äußerer 12,2 m, der innere 6,1 m Durchmesser hat. Die Füllung besteht aus Beton. Alle anderen Pfeiler sind auf den den Fels überlagernden Sand gegründet, und zwar die Erdauflagerpfeiler der neuen Drehbrücke mittels hölzerner Druckluftcaissons, die übrigen mittels Pfahlrost. Die Caissons sind bis 22,6 m und 25,6 m unter Niedrigwasser zu senken.

Der Überbau der neuen Drehbrücke ist dem der alten nachgebildet. Nur sind jetzt bedeutend höhere Nutzlasten der Rechnung zugrunde gelegt als damals: um 24 bis 60 %. (Der alte Drehbrückenüberbau muß also verstärkt werden, wenn die Tragfähigkeit des neuen ausgenutzt werden soll.) Der Überbau ist an acht Punkten auf einem doppelten, 1,524 m hohen, genieteten Blechzylinder (Trommel) gelagert, welcher seinerseits auf zwei konzentrischen Kränzen kegelförmiger Rollen liegt. Diese Bauteile haben die ganze Lastübertragung vom Überbau zum Drehpfeiler zu bewirken. Der Zapfen dient nur zur Führung bei der Drehbewegung. Die Feststellung (Anhebung) der Enden der beweglichen Brückentafel erfolgt durch Keile, während bei der alten Drehbrücke hierfür Kniehebel vorhanden sind. Die Kraft zum Bewegen der Brücke wird durch Elektromotoren hergegeben.

Die Bauarbeiten begannen am 22. Oktober 1902. Endtermin für den Unterbau ist der 1. Juni, für den Überbau der 1. November d. J.

— **Umbau der Tehuantepec-Eisenbahn.** Im Anschluß an die in Nr 24 und 71 Jahrg. 1902 d. Ztg. gebrachten Mitteilungen über diese Bahn, welche die kürzeste Verbindung zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean darstellt, entnehmen wir dem „Archiv für Post und Telegraphie“ noch folgende Einzelheiten. Schon seit 1894 führt eine vom Staate Mexiko mit einem Kostenaufwande von 80 000 000 ℳ erbaute Eisenbahn über die Landenge von Tehuantepec, die unter den Beförderungsmitteln zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean einen hervorragenden Platz einnehmen könnte, wenn sie genügend leistungsfähig wäre und wenn die Hafeneinrichtungen der beiden Endpunkte den Anforderungen der Großschiffahrt entsprächen. In dieser Erwägung ist von der wohlbekannten englischen Ingenieurfirma Pearson & Son wegen Umbaues der Tehuantepecbahn mit der mexikanischen Regierung ein Vertrag abgeschlossen worden, in dem sich die Pearson-Gesellschaft verpflichtet, die Eisenbahn bis Mai 1903 in eine Bahn erster Ordnung umzuwandeln und sie in dieser Verfassung zu erhalten. Die mexikanische Regierung steuert zum Umbau 5 000 000 D. (= 20 000 000 ℳ) bei und trägt die Hälfte der Kosten für die neu anzuschaffenden Betriebsmittel. Im Mai 1903 sollen auch die auf Kosten der mexikanischen Regierung von der Gesellschaft ausgebauten Endhäfen zur leichten und schnellen Abwicklung des Durchgangsverkehrs fertiggestellt sein. Der Gesellschaft ist der Betrieb der Eisenbahn und in den Häfen auf 50 Jahre übertragen worden. Die Bahn ist eingleisig und erhält schwere Stahlschienen. Alle Brücken, die bis auf sechs aus Holz waren, werden niedergerissen und unter Verwendung von Stahlträgern neu hergestellt. Die Kai- und Hafeneinrichtungen von Coatzacoalcos und Salina Cruz werden umgebaut, es werden Einrichtungen zum Umladen der Güter nach den neuesten Systemen getroffen, wodurch man die Ladung eines ankommenden Schiffes binnen 24 Stunden aus dem Schiffe in den Zug überzuladen, nach der anderen Seite der Landenge zu fahren und dort wieder in das Schiff einzuladen ermöglichen will. Doch bezweifelt unsere Quelle diese Leistung. Die Frachtkosten von Schiff zu Schiff sind auf 4 D. (= 16 ℳ) für 1 t berechnet. Ein Verkehr von 1 000 000 t im Jahre und in jeder Richtung soll ermöglicht werden. In England, Amerika und Japan werden bereits Vorkehrungen getroffen, den Weg über Tehuantepec zu einer großen Handelsstraße umzugestalten. Regelmäßige Dampferverbindungen zwischen Liverpool und Coatzacoalcos, zwischen Salina Cruz und Yokohama usw. sind bereits in Vorbereitung.

Allgemeines.

— **Elektrischer Gepäckführer für Eisenbahnen.** Der „Reform“ entnehmen wir die Beschreibung einer Neueinrichtung für Gepäckbeförderung, die auf dem weitläufigen Viktoriabahnhof der Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahngesellschaft in Manchester eingeführt ist und die eine besondere Form der sogenannten Telpherbahnen, von denen in Nr 17 S. 256 d. Ztg. die Rede war, darstellt. Die übliche Beförderung des Gepäcks mittels Handwagen über die von Reisenden dicht besetzten Bahnsteige ist ebenso umständlich wie hinderlich. Die Schwierigkeiten werden auf einem Bahnhof wie dem oben erwähnten, auf dem täglich mehr als 700 Züge ein- und auslaufen, besonders fühlbar. Der Ingenieur der Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahngesellschaft, Mr. A s p i n a l, kam auf den Gedanken, die Handhabung des Gepäcks in die unbenutzte Hallenhöhe zu verlegen, indem er dort eine Art Laufkran anbrachte. Die 1895 behufs Erprobung montierte Vorrichtung besteht im wesentlichen aus dem durch zwei hochkantig aufgestellte Eisenträger gebildeten Gleiswege, der von zwei steifen Gabeln umfaßt und gleichzeitig in der Spurweite von 29 cm gehalten und mittels regulierbarer Hängeeisen vom Hallendach getragen wird. Auf den Gleisen bewegt sich der vierrädrige Laufwagen, dessen Rahmen den senkrecht aufgehängten Motor trägt. Die Räder des Laufwagens sind, um einer Entgleisung vorzubeugen, mit doppelten Spurkränzen versehen und paarweise gekuppelt. Ein Paar dahinter befindlicher Sicherheitsrädchen haben den Zweck, ein Schaukeln des Wagens zu verhindern, das eintritt, wenn durch Bremsen die Geschwindigkeit beim Einlauf in die Krümmung vermindert wird. Die bewegende Kraft ist Elektrizität, wobei die Schienen zugleich als Leitung dienen. Der Strom wird von der Innenseite der Spurkränze der Laufräder abgenommen. Unterhalb des Laufwerkes ist für den Führer ein bequemer Sitz angebracht; der Führer bewirkt mittels vier Handhaben die vier verschiedenen Bewegungen des Fahrzeugs, und zwar „Vorwärts, Rückwärts, Heben, Senken“, durch die verschiedene Stellung eines Hebels. Die Einrichtung des Apparats, der 1,37 m lang und 0,46 m breit ist, ist einfach und sinnreich. Die elektrische Stromstärke schwankt zwischen 100 und 110 Volt; behufs Hebung einer Last von 500 kg werden anfänglich 40 Ampère, später nur 15 Ampère in Anspruch genommen. Die Geschwindigkeit beim Heben beträgt 7,9 m, die Fahrgeschwindigkeit 213,5 m in der Minute. Die Vorrichtung weist bei jedem Transport eine durchschnittliche Leistung von 406 kg oder das Doppelte der Leistung eines Mannes auf. Der Apparat macht innerhalb 18 Dienststunden 90 Fahrten gegen 28 Fahrten mit Menschenkraft. Die Kosten stellen sich für die bewegte Tonne auf 2 Pence gegen 1 Shilling 2 Pence nach der alten Beförderungsart. Durch Abbildungen des Apparats in der „Reform“ wird seine Einrichtung und Handhabung veranschaulicht.

— **Über die Kohlenbergwerke in Tonkin** bringt ein im „Génie Civil“ veröffentlichter Aufsatz des Ingenieurs F. S c h i f f interessante Mitteilungen. Danach sind dort die Kohlengruben von Hon-Gay, die von der Französischen Gesellschaft für Kohlenbergbau in Tonkin betrieben werden, zur Zeit die bedeutendsten derartigen Anlagen. Noch vor 12 Jahren war Hon-Gay — oder Port Courbet —, welches an der Küste von Tonkin etwa 33 Seemeilen von Haiphong entfernt liegt, ein ganz unbedeutender Platz; jetzt ist es durch die gedachte Gesellschaft, welche dort ihre gesamten Erzeugnisse zur Verladung und zum Versand bringt, ein wichtiger Seehafen geworden. Das Grubenfeld der Gesellschaft, welches sich in fast unmittelbarer Nähe der Küste längs der Buchten von Along und Faitsilong in 30 km Länge und 6—7 km Breite erstreckt, ähnelt in seinem geologischen Aufbau durchweg den europäischen Kohlenrevieren. Es enthält, wie diese, Kohlenflötze verschiedener Beschaffenheit und Stärke, die zwischen Schichten von Schiefer und Sandstein eingelagert sind. Die Hon-Gay-Kohle ist eine vorzügliche, anthrazitartige Magerkohle, die der pennsylvani-

schen und wallisischen nahezu gleichwertig ist. Sie hat einen sehr geringen Gehalt an flüchtigen Bestandteilen und läßt beim Verbrennen nur wenig Asche zurück. Der Abbau erfolgt zur Zeit an zwei verschiedenen Betriebsstellen. Das Kohlenbergwerk von Hatou ist etwa 11,4 km vom Hafenplatz Hon-Gay entfernt. Hier ist das Hauptflötz, das eine durchgängige Mächtigkeit von 60 m besitzt, dessen nutzbare Stärke aber durch zwischenliegende Schiefer- und Sandsteinschichten auf etwa 30 m eingeschränkt wird, an drei verschiedenen Stellen durch Tagebau in Angriff genommen. Unter der Oberleitung von sieben europäischen Beamten arbeiten hier durchschnittlich 2800 anamitische und chinesische Kulis, und die Jahresförderung erreicht einen Betrag von 260 000 t. Das Bergwerk von Nagotna ist nur etwa 4,8 km von Hon-Gay entfernt. Hier erfolgt der Betrieb beim Schacht Kestner sowie in der sogen. Carrèregrube unterirdisch. Die Jahresförderung beträgt hier 70 000 t, die Belegschaft besteht aus 600 eingeborenen Arbeitern, welche fünf europäischen Beamten unterstellt sind. Mit dem Hafen Hon-Gay sind die Bergwerke Hatou und Nagotna durch Eisenbahnen verbunden, welche sich etwa 1,8 km von der Landungsbrücke vereinigen. Von diesem Knotenpunkte ab ist die nach Nagotna führende Bahn 3 km, die Bahn nach Hatou 9,6 km lang. Die Spurweite beträgt 1 m zwischen Schienenoberkante. Die Gleise bestehen aus stählernen Vignoleschienen, die auf halbrunden Stahlschwellen gelagert sind. An Betriebsmitteln sind sieben Lokomotiven und 250 Wagen vorhanden. Letztere bestehen aus einem eisernen Unterbau mit abhebbaren Wagenkästen, so daß sie mittels der am Hafen vorhandenen Kräne hochgeholt und in die Schiffe ausgeschüttet werden können. An der Landungsbrücke befindet sich eine Wassertiefe von 6 m bei tiefster Ebbe, so daß hier Schiffe von 3500 bis 4000 t Tragfähigkeit zu jeder Zeit laden können. Der Absatz der Kohlen geht teilweise nach Kaiphong und beschränkte sich in den ersten Betriebsjahren auf Tonkin und Hongkong. Neuerdings aber sind die Hon-Gay-Kohlen bekannt und geschätzt in dem ganzen weiten Gebiet von den Sunda-Inseln bis hinauf nach den Philippinen und nach Japan. Ihre Hauptabnahmeplätze sind Singapore, Hongkong, Canton, Schanghai, Futschou und Nagasaki, und die zahlreichen im Bau begriffenen Eisenbahnen, die Dampfschiffahrt sowie die in China und Tonkin neuerstehenden Fabriken sichern ihnen für die Zukunft einen von Jahr zu Jahr steigenden Absatz.

Rechtsprechung.

— **Über die Frage der Aktivlegitimation bei Nachforderung von Frachtzuschlägen** hat der österreichische Oberste Gerichtshof am 18. Februar d. J. eine grundsätzlich wichtige und interessante Entscheidung gefällt. Die Firma B. & Cie hatte am 25. August 1900 in der österreichischen Station A. eine Zisterne unter der Deklaration „Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin)" an die Firma C. nach der preußischen Station G. aufgegeben. Die Sendung wurde nach ausdrücklicher Vorschrift der Absenderin gebrochen nach der bayerischen Station F. gemäß Abt. c des vom 1. Januar 1899 für den österreichisch-ungarisch-bayerischen Eisenbahnverband gültigen Ausnahmetarifs abgefertigt. Die Station F. hatte nun durch Anfrage bei dem Zollamte in G. und bei der Empfangsfirma nachträglich ermittelt, daß die Sendung nicht aus Rohbenzin, sondern aus destilliertem Benzin (Petroleumnaphtha) bestanden habe und daß sie auch nicht zur Erzeugung von Benzin, sondern zum Kochen und Verdünnen der Farben bei der Fabrikation der Empfängerin diene. Daraufhin hat die bayerische Staatsbahn durch Vermittlung der Versandbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, von der Absenderin die für die Strecke A. bis F. nachzuzahlende Mehrfracht sowie einen Frachtzuschlag wegen unrichtiger Inhaltsangabe einfordern lassen. Da die Absenderin die Nachzahlung verweigerte, erhob die Kaiser Ferdinands-Nordbahn Klage. Die Absenderin bestritt zunächst, daß eine unrichtige Inhaltsangabe vorliege, und schützte außerdem den Einwand der mangelnden Aktivlegitimation vor, da nach Art. 20 des Int. Üb. nur die Ablieferungsbahn, also nur die preußische Staatsbahn, die Forderung im Klagewege einzuziehen berechtigt sei. Das Kreisgericht in Neutitschein wies auch die Klage ohne weiteres wegen mangelnder Aktivlegitimation der Versandbahn ab, da nach Art. 20 Int. Üb. ausschließlich die Empfangsbahn zur Geltendmachung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen befugt sei, wie sich aus Art. 23 a. a. O. unzweifelhaft ergebe, und die Versandbahn daher nur auf Grund einer ausdrücklichen Ermächtigung der Empfangsbahn in deren Namen Klage erheben könnte. Dieses Urteil wurde vom Oberlandesgericht Brünn bestätigt, indem das Berufungsgericht sich ebenfalls der Ansicht anschloß, daß weder der Art. 20 des Int. Üb. noch der Art. 410 des H.-G.-B. dem ersten Frachtführer ein Klagerecht einräumten, dieses vielmehr allein der Empfangsbahn zustände, die Versandbahn daher nicht in eigenem Namen, sondern nur im Namen der Empfangsbahn als deren Bevollmächtigte Klage aus dem Frachtvertrag erheben könnte. Diese absonderliche Anschauung der ersten und zweiten Instanz hat jedoch der Oberste Gerichtshof in seiner eingangs erwähnten Entscheidung für unrichtig erklärt, indem er folgendes ausführte: „Die Ansicht des Berufungsgerichts, daß der klagenden Eisenbahngesellschaft die Berechtigung zur Klageerhebung fehle, ist rechtsirrtümlich. Denn die Klägerin war es, die in Erfüllung der ihr in Art. 5 des Int. Üb. obliegenden Pflichten von der beklagten Firma das Frachtgut zur Beförderung im internationalen Verkehr übernahm, dem gleichzeitig übergebenen Frachtbrief den Datumstempel der Versandexpedition aufdrückte und sonach gemäß Art. 8 Int. Üb. den Frachtvertrag abschloß. Sie erscheint demnach schon nach den allgemeinen Grundsätzen sowohl des bürgerlichen als des Handelsrechts zur Geltendmachung aller Forderungen aus dem Frachtvertrage gegen den anderen Vertragsteil legitimiert, wobei es völlig belanglos ist, daß sie den Frachtvertrag nicht bloß im eigenen Namen, sondern im Hinblick auf die weiteren an der Beförderung des Frachtgutes beteiligten und vermöge der Bestimmung des Art. 27 Abs. 2 Int. Üb. in den Frachtvertrag eingetretenen Bahnen auch namens dieser abgeschlossen hat, zumal ja nach dem ersten Absatz dieses Artikels die Haftung für die Ausführung des Transports auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung eben die Versandbahn trifft. Eine Ausnahme von dieser Regel kann nur insofern platzgreifen, als sie durch das Gesetz, also im gegenständigen Falle entweder durch das Handelsgesetzbuch oder durch das Berner Übereinkommen statuiert ist. Die Unterinstanzen berufen sich nun auf Art. 410 H.-G.-B. resp. auf Art. 20 des Int. Üb.; jedoch mit Unrecht. Denn aus beiden Gesetzesstellen ist klar zu ersehen, daß die dort erwähnte gesetzliche Vollmacht der Empfangsbahn auf jene Forderungen und Rechte eingeschränkt ist, die bei der Ablieferung des Frachtguts geltend zu machen sind, wobei es keinen Unterschied macht, ob als Schuldner der Empfänger des Frachtguts — was freilich zumeist der Fall ist — oder eine andere Person, insbesondere auch der Absender in Betracht kommt. Vorliegendenfalls handelt es sich aber um einen auf Art. 7 Int. Üb. wegen unrichtiger Bezeichnung des Frachtguts gestützten Anspruch auf Nachzahlung des Frachtunterschieds und auf Zahlung des nach demselben Artikel und nach § 3 Abs. 2 der Ausf.-Best. zum Internationalen Übereinkommen gebührenden Frachtzuschlags, welcher Anspruch erst nach Ablieferung des Guts hervorkam, sonach bei der Ablieferung nicht geltend gemacht werden konnte. Es geht aber nicht an, die Ausnahmebestimmung des Art. 410 H.-G.-B. resp. des Art. 20 Int. Üb. ausdehnend auszulegen, wogegen auch die ratio legis spräche, welche hauptsächlich dahin geht, durch die dem letzten Frachtführer resp. der Empfangsbahn auferlegte Pflicht die vermöge des Art. 410 H.-G.-B. resp. der Art. 1, 5 und 27 Int. Üb. in einer gesetzlich begründeten Transportgemeinschaft stehenden und für die richtige Ausführung der Beförderung im Prinzip solidarisch verhafteten Frachtführer bezw. Eisenbahnen gegen die aus einer vorbehaltlosen Ablieferung des Frachtguts sich ergebenden Nachteile zu sichern. Überdies kann aus der in Art. 410 bezw. Art. 20 a. a. O. dem letzten Frachtführer bezw. der Empfangsbahn auferlegten, im vorstehenden erörterten Verpflichtung überhaupt nicht gefolgert werden, daß das Gesetz das dem ersten Frachtführer bezw. der Versandbahn aus dem Frachtvertrag selbst zustehende Recht auf Geltendmachung der vertragsmäßigen Forderungen gegen den anderen Vertragsteil nehmen wollte."

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Die Station Barmen-Loh wird am 15. April d. J. auch für den Stückgutversand (Eil- und Frachtstückgut) und die an der Bahnstrecke Hagen-Betzdorf zwischen den Stationen Littfeld und Creuzthal gelegene Station Crombach am 1. Mai d. J. auch für den Privattelegramm-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und Sprengstoffen eröffnet werden.

Für die Abfertigung von Vieh und Fahrzeugen ist die Station Crombach nicht eingerichtet. (Vergl. Bekanntmachungen in Nr 28 — Inser.-Nr 868 und 870 — d. Ztg.)

Betriebsüberlassungen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. April d. J. ist die nur dem Eilgutverkehr dienende Station Horchheim a. Rh. aus dem Direktionsbezirk Cöln in den Direktionsbezirk Frankfurt a/M. übergegangen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Die an der Bahnstrecke Rheine-Emden gelegene Haltestelle Kellerberg erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Haren (Ems).

Vereins-Kilometerzeiger

Der Kilometerzeiger der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster (Nr 39) ist neu herausgegeben worden; ferner ist zu dem Kilometerzeiger der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen (Nr 82) und der schwedischen Eisenbahnen (Nr 111) je der Nachtrag IV und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag III erschienen. Der im Januar 1902 ausgegebene Kilometerzeiger Nr 39 wird nebst zugehörigen Nachträgen durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zu dem Güterwagenparkverzeichnis Nr 35 a (Königliche Eisenbahndirektion zu Cassel) ist der Nachtrag III und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag VI erschienen. Das Güterwagenparkverzeichnis Nr 48 (Westfälische Landeseisenbahn) ist — unter Aufhebung des im November 1900 ausgegebenen Verzeichnisses gleicher Nummer — neu herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr III 127 vom 3. April d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Begleitschreiben zum Protokoll des Unterausschusses zur Vorberatung verschiedener Anträge, Frankfurt a/M., den 22. Oktober 1902 (abgesandt am 7. April d. J.).

Nr III 179 vom 2. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. April d. J.).

Nr III 180 vom 2. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 7. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Holländische Eisenbahn.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 2 b und 4 des Wagenübereinkommens bringen wir zur allgemeinen Kenntnis, daß infolge Arbeiterausstands ab 6. d. M. fremde Wagen längere Zeit auf unseren Linien verweilen müssen.

Mutmaßliche Dauer unbekannt.

Amsterdam, den 9. April 1903. (901)

2. Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande der Nachtrag IV zum Tarif, Teil II, Gemeinschaftliches Heft, und der Nachtrag VI zum Tarifheft 4 in Kraft. Der erstere enthält eine Änderung des Vorwortes, sowie Änderungen und Ergänzungen der „besonderen Bestimmungen" und des Kilometerzeigers. Der Nachtrag VI enthält eine Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen, neue und geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs a (Getreide usw.) für die Stationen der Böhmischen Kommerzialbahnen, ferner für Leitmeritz (A. T. E. und Ö. N. W. B.), Lobositz (A. T. E. und St. E. G.), Horatitz, Jinonitz, Smecna-Sternberg und Neustraschitz der Buschtěhrader Eisenbahn, sowie für Großwisternitz (k. k. St. B.), endlich einen vollständigen Neuabdruck der Frachtsätze der Ausnahmetarife b (Kleie usw.) und c (Ölkuchen usw.) aus den Nachträgen II—V, sowie Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, erlangen sie erst am 1. Juni d. J. Gültigkeit. Abdrücke der Nachträge sind zum Preise von 10 ₰ für Nachtrag IV und 65 ₰ für Nachtrag VI bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Dresden, den 11. April 1903. (901a)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. April 1903 wird die württembergische Station Feuerbach in den Ausnahmetarif 18 (Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten) des sächsisch-württembergischen Tarifheftes 2 als Versandstation einbezogen. Auskunft über die Fracht geben die beteiligten Stationen.

Dresden, den 8. April 1903. (902)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im norddeutsch-sächsischen Tarifhefte Nr 1, gültig vom 1. März 1903, werden mit sofortiger Gültigkeit einige Berichtigungen des Kilometerzeigers und der Vorbemerkungen hierzu durchgeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen. Außerdem wird bekannt gegeben, daß die in diesem Tarife aufgeführten Entfernungen für die Stationen Alstätte und Wessum der holländischen Eisenbahn erst vom Tage der Betriebseröffnung der Ahaus-Enscheder Eisenbahn an gelten.

Dresden, den 8. April 1903. (903)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

I. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird die bayerische Station Neuses b. Kronach in den Tarif einbezogen.

II. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden die Stationen Haar, München Ztlbhf. und München-Laim in den Ausnahmetarif 1 b für Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern (Seite 62 des Tarifs) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterdienststellen.

München, den 7. April 1903. (904)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird der Nachtrag II eingeführt, der neue Frachtsätze nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin, der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn und der Ruppiner Kreisbahn enthält. Der Nachtrag ist von den beteiligten Dienststellen zum Preise von 15 ₰ zu beziehen.

Kattowitz, den 4. April 1903. (905)

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Gruppe IV (Altona, Hannover, Münster) und Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 15. April d. J. ab treten für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster im Verkehr von Piesberg nach Bremen, Bremen-Neustadt, Bremerhaven, Geestemünde, Grohn-Vegesack, Brake (Oldenburg), Elsfleth und Nordenham ermäßigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Über die Höhe derselben sowie über die für ihre Anwendung geltenden besonderen Bedingungen geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 6. April 1903. (906)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai 1903 tritt ein II. Nachtrag zu dem gemeinschaftlichen Heft — Teil II — vom 1. Mai 1901 in Kraft, hauptsächlich Änderungen der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife enthaltend.

Preis 5 ₰.

Cöln, den 2. April 1903. (907)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Der gemäß unserer Bekanntmachung vom 22. März v. J. am 1. April v. J. in Kraft getretene Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der vollspurigen Kleinbahn Beuel-Großenbusch wird mit Gültigkeit vom 15. April d. J. auf Steinschlagsendungen von der Kleinbahn nach Stationen des Direktionsbezirks Hannover und solchen der in das Heft 1 des Gütertarifs für den westdeutschen Privatbahnverkehr aufgenommenen Privateisenbahnen ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Cöln, den 3. April 1903. (908)

Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. ab werden direkte Frachtsätze der Seehafenausnahmetarife D und D 1 von Sammenthin, Station der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, nach Lübeck eingeführt.

Der Satz des Ausnahmetarifs D beträgt 1,23 ℳ, des Ausnahmetarifs D 1 0,87 ℳ für 100 kg.

Weitere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. April 1903. (909)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag I zum Tarif Teil II für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Friedland i/B.-Hermsdorf einerseits und Stationen der schmalspurigen Eisenbahnen Zittau-Markersdorf-Hermsdorf i/B. und Zittau-Oybin anderseits in Kraft. Der Nachtrag enthält Ergänzungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, neue Frachtsätze für Friedland Übergang und einen neuen Ausnahmetarif für Baumwolle, roh, gepreßt.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 15 ₰ erhältlich.

Dresden, den 11. April 1903. (910)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Der Tarif für die Beförderung von Zuchtvieh ab Donaueschingen usw. nach Budapest usw. vom 1. Januar 1899 tritt mit 1. Juli 1903 ohne Ersatz außer Kraft.

München, den 6. April 1903. (911)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.
Wechselverkehr derselben mit bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.
Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 werden im Verkehre mit den Vizinalbahnstationen Alling und Bruckdorf die Frachtsätze für Getreide- und Mühlenfabrikate des Spezialtarifes I, ferner für Kleie des Spezialtarifes III bei Aufgabe in Wagenladungen um je 0,06 ℳ für 100 kg ermäßigt.

München, den 6. April 1903. (912)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Gütertarif — Heft 6 — für den Verkehr zwischen Stationen der niederländischen Eisenbahnen und der württembergischen Staatseisenbahnen in Kraft, durch den die nachbezeichneten Tarife und die hierzu erschienenen Nachträge aufgehoben werden:

im niederländisch-südwestdeutschen Verkehre:

Tarifheft VII vom 1. Februar 1884, Ausnahmefrachtsätze für Schilfrohr vom 15. Mai 1899;

im belgisch-südwestdeutschen Verkehre:

Tarifheft 7 b vom 1. November 1897 hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Maastricht, Meersen und Roermond der niederländischen Staatsbahn, Ausnahmetarif für Kohlen vom 1. November 1897 hinsichtlich des Verkehrs mit der Station Simpelveld der niederländischen Staatsbahn.

Es werden dadurch zum Teil Erhöhungen, und zwar hauptsächlich im Ortsverkehre der niederländischen Seehäfen herbeigeführt und zugleich die direkten Frachtsätze für einige Stationen der niederländischen Eisenbahnen und der württembergischen Staatseisenbahn ohne Ersatz aufgehoben. Die seitherigen Frachtsätze bleiben jedoch noch bis zum 1. Juni 1903 in Kraft.

Die seit dem 1. Oktober 1902 gültigen Frachtsätze für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der württembergischen Staatseisenbahn sind in das neue Tarifheft, das von den beteiligten Endbahnen zum Preise von 2 ℳ bezogen werden kann, aufgenommen worden.

Cöln, den 1. April 1903. (913)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Güterverkehr.
(Gruppenwechseltarif V/VI)
und ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr
(Tarifheft Nr 1).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 gelangen im Verkehr zwischen den Stationen Marxgrün und Probstzella des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Mainz, sowie der vormaligen Main Neckarbahn anderseits anderweite Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung.

Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze noch bis einschließlich 31. Mai 1903 in Kraft.

Außerdem gelangen in den Ausnahmetarifen 1 a (Stammholz etc.) und 5 a (Steine etc.) verschiedene, für Station Probstzella (Direktionsbezirk Erfurt) im Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Mainz derzeit in Geltung befindliche Ausnahmefrachtsätze am 1. Juni 1903 ohne Ersatz zur Aufhebung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Erfurt, den 6. April 1903. (914)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Für Langeisensendungen von Stationen der Reichseisenbahnen (einschl. der Luxemburg. Wilhelmbahn) nach Stationen des Direktionsbezirks Cöln werden, soweit diese Sendungen ausschließlich über Strecken der genannten Verwaltungen befördert werden (worüber die Abfertigungsstellen Auskunft erteilen), vom 8. d. M. bis 31. Mai d. J. beim Mangel langer offener Wagen auch gewöhnliche für den Zweck geeignete Wagen unter Beistellung von Schutzwagen, jedoch ohne Erhöhung der tarifmäßigen Fracht verwendet.

Cöln, den 7. April 1903. (915)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil IV, Heft 3 vom 1. Mai 1903.
(Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben vom 26. Februar l. J. in Nr 18 wird bekanntgegeben, daß der neue Tarif am 1. Mai l. J. zur Einführung gelangt.

München, den 7. April 1903. (916)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1903 wird die Bestimmung unter B 2 a auf Seite 13 des Tarifs vom 1. Oktober 1896, betreffend Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg, aufgehoben.

Cöln, den 4. April 1903. (917)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.
Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Südwestdeutscher Verband.

Am 1. August d. J. treten die im Heft F des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes und im Heft D des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbandes je als Ausnahmetarif 9 a und in den alten Heften 5 und 7 des südwestdeutschen Verbandes als Ausnahmetarif 4 c bestehenden Ausnahmesätze für bestimmte Eisenartikel des Sp.-T. II im Verkehr nach Wieblingen, Station der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn, außer Kraft. Vom genannten Tage werden für derartige Sendungen nach Wieblingen die höheren Frachtsätze des Spezialtarifs II angewendet.

Cöln, den 6. April 1903. (918)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif der Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die besondere Bestimmung zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Abschnitt C (Nebengebührentarif) unter IX, Absatz 2: „In Fällen, in welchen für zollpflichtiges Gut usw.“ aufgehoben (zu vergl. die Zusatzbestimmung II zu § 62 der Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A vom 1. April d. J.).

Berlin, den 7. April 1903. (919)
Die Direktion
der Niederlausitzer Eisenbahn.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1903 werden die Stationen der Urikon-Baumabahn in das Heft 2, erste Abteilung, vom 5. Juni 1897 aufgenommen. Die Frachtsätze für diese neu in den Tarif einbezogenen schweizerischen Stationen ergeben sich durch Anstoß folgender Beträge an die im Tarif vorgesehenen Frachtsätze für die Station Bauma.

Es sind anzustoßen	Centimes für 100 kg
für Dürnten, Emmetschloo und Wolfhausen	1
„ Bäretswil und Neuthal	2
„ Hombrechtikon	3

Karlsruhe, den 28. März 1903. (920)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni d. J. erhöhen sich infolge Verteuerung der Hafengebühren in Dover die Fahrpreise nach und von Dover und London über Dover in jeder Klasse einfache Fahrt um je 0,65 Frcs., Hin- und Rückfahrt um je 1,30 Frcs. in den nachstehenden Verbandsverkehren:

1. deutsch-englischen Verbande, Teil II, Heft C,
2. österreichisch-deutsch-belgischen Verbande, Teil II, Heft a,

3. englisch-russischen Verbande,
4. französisch-belgisch-russischen Verbande und
5. englisch-französisch-belgisch-nordischen Verbande, Teil II, Heft E.

Cöln, den 6. April 1903. (921)
Königliche Eisenbahndirektion Cöln, zugleich namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 tritt zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, ein Nachtrag III in Kraft, welcher unter anderem Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge I und II hierzu, die Abänderung des Stationsnamens Satkau-Teschnitz in Satkau und die am 1. Dezember 1902 eingeführten Bestimmungen über die Aufnahme von Eilgütern im Stadtbureau Karlsbad enthält.

Insoweit jedoch durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Mai 1903 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der Generaldirektion und in den größeren Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn zum Preise von 20 Hellern pro Stück erhältlich sein.

Prag, am 4. April 1903. (922)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge Änderung der Hafengebühren für Dover erfahren die Fahrpreise im Verkehr zwischen süddeutschen (badischen und württembergischen) Stationen einerseits und London über Kehl-Luxemburg-Sterpenich-Ostende bezw. Calais/oder Boulogne sowie mit Dover eine geringfügige Erhöhung.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 2. April 1903. (923)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Für die Benutzung der II. Wagenklasse in den Kurier- und Schnellzügen werden vom 15. Mai d. J. (neuen Stils) an auf den Strecken der russischen Eisenbahnen besondere Zuschläge erhoben, die in die Fahrpreise eingerechnet werden. Die neuen Fahrpreise, die im französisch-belgisch- und englisch-russischen Eisenbahnverbande vom genannten Tage an erhoben werden, werden auf Anfrage von unserem Verkehrsbureau bekannt gegeben.

Cöln, den 4. April 1903. (924)
Königliche Eisenbahndirektion Cöln, zugleich namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juni 1903 tritt der Nachtrag 1 zum Tarif für den Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten, gültig vom 1. Mai 1902, in Kraft. Er enthält außer der bereits veröffentlichten Änderung der besonderen Bestimmung zu § 12 Ziffer 3c der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Anhange zu dem Tarif Änderungen und Ergänzungen der Preistafeln.

Im Verkehr mit Swinemünde tritt eine geringfügige Erhöhung der Tarifsätze ein; ebenso erfahren im Verkehr Breslau-Misdroy die Rückfahrkartenpreise anläßlich der Zulassung der Umwege über Berlin-Stettin-Wasserweg und Berlin-Stettin-Altdamm-Wollin Erhöhungen.

Nähere Auskunft erteilt bis zur Herausgabe des Nachtrages das Verkehrsbureau hier, Lindenstraße 18.

Stettin, den 6. April 1903. (925)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Infolge Änderung der Hafengebühren für Dover werden die Fahrpreise für den Verkehr von deutschen Stationen nach London und umgekehrt über Dover und über Dover/oder Folkestone vom 1. Juni d. J. ab erhöht.

Straßburg, den 2. April 1903. (926)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung, Aufstellung und der Anstrich der eisernen Überbauten für die Wegeunterführungen, Brücken und Durchlässe auf der Neubaulinie Treuenbrietzen-Beelitz in den Baustationen 67 + 31,5 — 75 + 17 — 143 + 58 — 161 + 59,6 — 180 + 50 — 187 + 60 und 228 + 95, im ganzen etwa 85 t Eisengewicht, soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 25. April 1903, Vormittags 10 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen oder von dort, soweit der Bestand reicht, gegen bestellgeldfreie Einsendung von 6 ℳ. in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebote ohne Zeichnungen werden zum Preise von 1 ℳ. abgegeben. Auskunft über örtliche Lage und Verhältnisse werden von der Bauabteilung III in Wildpark b. Potsdam, Werderscher Weg 5, erteilt.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Berlin, den 4. April 1903. (927)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Einladung
zu der 45. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 7. Mai 1903 um 12 Uhr Mittags im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:
1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1902.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1902.
3. Antrag bezüglich Verwendung des im Jahre 1902 erzielten Reingewinnes.
4. Antrag auf Erhöhung der Beitragsquote für den gesellschaftlichen Pensionsfonds.
5. Verwaltungsratswahl.
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1903.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung teil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maßgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien samt Couponbogen oder nach Zulaß des § 51 der Statuten die Genußscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Cie,
„ Prag bei der Böhm. Escomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder
bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,

und zwar spätestens bis 28. April l. J. mittels dreifacher Konsignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponierten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 6. April 1903. (928)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird nicht honoriert.)

*) § 35. An der Generalversammlung teil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrate in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlußfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Teil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentieren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen notwendig.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 30. | 18. April 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 11 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Übergang von der Schraubenkupplung zur selbsttätigen Mittelkupplung.

Vom Oberregierungsrat **Weiß**, München.

Der Übergang von der Schraubenkupplung zu einer selbsttätigen Mittelkupplung unter Wegfall der jetzt gebräuchlichen Seitenpuffer stellt dem Eisenbahn-Maschineningenieur eine schwierige aber sehr dankbare Aufgabe. Die Vorschläge, die ich auf Grund der auf den bayerischen Staatseisenbahnen schon seit mehreren Jahren durchgeführten Versuche im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" 1901 S. 126 machte, gingen darauf hinaus, die Übergangszeit, während der die alten und neuen Kupplungen zu gleicher Zeit verwendet werden müssen und die für die Wagenkuppler erhebliche Gefahren mit sich bringt, möglichst abzukürzen. Zu dem Zwecke sollen die Wagen — zunächst ist nur von den Güterwagen die Rede — in den Werkstätten so weit vorbereitet werden, daß später nur noch der eigentliche Kupplungskopf angesetzt zu werden braucht. Während dieser Vorbereitungszeit, die sich über ein oder zwei Hauptausbesserungszeiten, also über drei bis sechs Jahre erstrecken könnte, bleiben die Schraubenkupplungen, Zugstangen und Seitenpuffer noch an den Wagen und in Benutzung. Sind alle Wagen vorbereitet, so kann von einem Zeitpunkte ab mit dem Einsetzen der Kupplungsköpfe begonnen werden. Diese Arbeit kann ihrer Einfachheit wegen leicht auf den Bahnhöfen vorgenommen werden und soll nur eine kurze Zeit in Anspruch nehmen. Während dieser Übergangszeit soll nun je nach Bedarf die neue oder die alte Verkupplung möglich sein. Es müssen also die Puffer an den Wagen verbleiben und die neue Kupplung müßte als sogen. Übergangskupplung ausgebildet werden, die wahlweise die Verbindung der Wagen nach alter oder neuer Art sicher und gefahrlos zuläßt. Da es kaum zu erwarten ist, daß alle Bahnen des Kontinents mit der Vollspur gleichzeitig zur neuen Kupplung übergehen, so wird beim Wagenübergange noch lange mit Wagen zu rechnen sein, die nur die Schraubenkupplung besitzen. Es müßte also die Übergangskupplung recht lange in Verwendung bleiben. Die Puffer, Zugstangen usw. würden noch lange Zeit an den Wagen verbleiben müssen, so daß nicht nur ihr Eigengewicht durch zwei Kupplungen erhöht würde, sondern auch auf die Vorteile der Mittelkupplung und insbesondere auf die Verringerung der Wagenabstände und Verkürzung der Zuglänge bei gleicher Wagenzahl noch lange verzichtet werden müßte. Trotzdem wären aber die Übergangskupplungen so zu bauen, daß man später ohne erhebliche Kosten auf die einfache Kupplungsform übergehen könnte.

Um die hiernach doch recht verwickelten und teueren Bauarten dieser Übergangskupplungen möglichst zu vermeiden, den Übergang von der Schraubenkupplung zur Mittelkupplung einfach zu gestalten und die Vorteile der letzteren sofort erreichen zu können, erscheint es angezeigt, die Frage zu prüfen, ob es nicht möglich wäre, bei der Anbringung der neuen Kupplung sofort auf die Endform überzugehen. Die Wagen könnten ebenso, wie vorher in den Werkstätten, bis auf das Anbringen der Kupplungsköpfe vorbereitet werden. Hierbei könnten die Federapparate usw. gleich nach der endgültigen Anordnung angebracht werden. Mit dem Einsetzen der Köpfe, das auf den Bahnhöfen Zug um Zug vorzunehmen wäre, sollten sofort die Puffer, Zugstangen und Schraubenkupplungen abgenommen werden, so daß die Wagen nur noch mit der neuen Kupplung in der einfachsten Endform ausgerüstet wären. Es ist klar, daß dadurch nicht nur erhebliche Kosten erspart würden, sondern

daß auch ohne Erhöhung des Eigengewichtes der Wagen die Vorteile der neuen Kupplung sofort zu erreichen wären. Anderseits würde aber während des Ansteckens der Kupplungsköpfe der Betrieb mit zweierlei Wagenarten zu rechnen haben, die wenigstens auf eine gewisse Zeit eine getrennte Behandlung im Verschubdienste und bei der Beförderung im Zuge erheischen würden. Es müßten Züge mit alter und Züge mit neuer Kupplung gefahren werden, doch könnten unter Verwendung von Verbindungswagen in einem Zuge etwa vorn die Wagen mit der neuen und rückwärts die Wagen mit der alten Kupplung befördert werden. Die Verbindungswagen, deren Zahl verhältnismäßig klein sein könnte, müßten einfache Übergangskupplungen erhalten, die sowohl die Verbindung mit der neuen als auch mit der alten Kupplung zulassen. Ich denke mir solche Wagen hauptsächlich auf verkehrsschwächeren Linien in Verwendung, wo es unwirtschaftlich wäre, der Kupplungen wegen Doppelzüge zu fahren. Ebenso müßten die Verbindungswagen später noch auf den Übergangsstationen verwendet werden, wo fremde Wagen mit Schraubenkupplung und Seitenpuffer zu übernehmen sind. Mit Hilfe der Verbindungswagen könnten diese ohne Anstand am Zugschlusse mitlaufen. Für den Verkehr mit Bahnen, die die neue Kupplung noch nicht eingeführt haben, würde am zweckmäßigsten eine Anzahl Wagen mit der alten Kupplung belassen, deren Beförderung auf der eigenen Bahn mit den Verbindungswagen keine Schwierigkeiten bereiten würde. Eine Erschwernis des Verkehrs dürfte hierdurch kaum eintreten, da die Ladestellen beim Verladen von Wagen auf fremde Strecken jetzt schon den Radstand, den Raddruck und das Lademaß prüfen müssen, so daß es nicht schwer fällt, auch noch die Art der Kupplung in Betracht zu ziehen. Betrieb und Verkehr müßten eben auch mitwirken, der Technik die Arbeit zu erleichtern und die Kosten des Übergangs zu mindern.

Diese Art und Weise des Übergangs zur Mittelkupplung würde es jeder Eisenbahnverwaltung ermöglichen, unter Vermeidung langwieriger Verhandlungen mit anderen Bahnen auf eigene Faust vorzugehen. Würde sich eine große Verwaltung hierzu entschließen, so müßten wohl in kurzer Folge die benachbarten Bahnen das gleiche tun. Die Notwendigkeit und der Erfolg wären die besten Überzeugungsmittel. Welchen Vorteil würde die wenig beschäftigte Metallindustrie jetzt haben, wenn die deutschen Bahnen sich zum Übergange zur selbsttätigen Mittelkupplung entschließen würden, und um wie viel billiger würde gegenwärtig die neue Kupplung kommen, deren Einführung die wirtschaftliche Entwicklung der Bahnen in Deutschland gebieterisch fordert!

Hinsichtlich der Bauart der neuen Kupplungen bestehen unter den Fachleuten noch abweichende Meinungen. Diese beziehen sich auf die Form des Eingriffes der Kupplungen, deren Höhenlage über Schienenoberkante und auf die Auslösevorrichtung.

Es dürfte keinem Zweifel unterliegen, daß die auf den amerikanischen Bahnen jetzt allgemein eingeführte Greiferkupplung gegenüber jeder anderen Bauart den Vorteil hat, daß sie für alle Bedingungen, die eine selbsttätige Kupplung im Betriebe erfüllen muß, hinreichend ausgeprobt ist. Auch die Form der Eingriffslinie ist durch jahrelanges Studieren und Probieren festgelegt worden, so daß hieran nichts auszusetzen ist. Wenn von einer Seite eingewendet wird, daß die Kuppelklauen mehr nach der Hakenform ausgebildet sein sollten, um beim Zug einen festeren Schluß zu bieten, so ist dagegen zu bemerken, daß die richtige Hakenform dazu führt, daß beim Entkuppeln beide Klauen geöffnet werden müssen, was im Betriebe, als zu umständlich, nicht angängig wäre. Die amerikanische Form, die auf dem Zahneingriffe zweier Stirnräder beruht, ermöglicht das Entkuppeln und Kuppeln, auch wenn nur ein Zahn entriegelt oder verriegelt wird. Will man diese Form ändern, so erfordert dies wie in Amerika jahrelanges Erproben, um schließlich auf den Anfang zurückzukommen. Darum sollte man ohne langes Besinnen die gegebene Form annehmen und es den Erfindern überlassen, ihren Witz an anderen Formen zu erproben.

Was die Höhenlage der neuen Kupplung betrifft, so ist diese eigentlich durch die Art und Weise des Überganges von selbst gegeben. Soll dieser möglichst ohne Störung des Betriebes und in billiger Weise erfolgen, so muß die neue Kupplung unter dem jetzigen Zughaken zu liegen kommen. Man braucht dann die Kopfschwellen der Wagen mit den starken Schäften der Kupplungen nicht zu durchschneiden, wodurch kostspielige Verstärkungen vermieden werden. Schwenkköpfe und abnehmbare Köpfe, die bei der Zusammenlegung der neuen und alten Kupplung in der jetzigen Höhenlage notwendig würden und auf die schon eine Anzahl Patente genommen wurden, werden überflüssig. Für den Geldbeutel der Eisenbahnverwaltungen und für den Betrieb wäre dies nur von Nutzen, da doch niemand verlangen kann, daß die Wagenkuppler je nach Bedürfnis den neuen Kuppelkopf in die richtige Lage schwenken und befestigen oder bald die neue, bald die alte Kupplung an den Wagen anstecken. Ich bin der festen Überzeugung, daß derartige Verrichtungen in den Rangier- und Zugverkehr die greulichste Verwirrung bringen müßten und daß die Wagenkuppler bald so klug wären, die Wagen nach neuer und alter Kupplung zu sondern, in welchem Falle, wie schon erläutert, verwickelte Übergangskupplungen in der Hochlage durchaus überflüssig wären. Die Tieflage der neuen Kupplung gestattet, wie die bayerische Bauart — dargestellt im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ Jahrg. 1901 auf Tafel XXIV — beweist, eine sehr einfache Form der Übergangskupplung, die ich mir nur an den Verbindungswagen angebracht denke. Wird eine Höhenlage von etwa 860 mm über Schienenoberkante gewählt, so können auch Drehgestellwagen ohne Schwierigkeit mit der neuen Kupplung ausgerüstet werden.

Die von der Wagenseite aus zu bedienenden Auslösevorrichtungen für die Mittelkupplung dürfen nicht an allen vier Wagenecken, sondern nur den zwei gegenüberliegenden der Wagenvorder- und -Hinterwand angebracht werden, und zwar, in der Richtung nach dem Zuganfange gesehen, an jedem Wagen vorn rechts und hinten links. Würden an allen vier Wagenecken Auslösevorrichtungen angebracht sein, so könnte beim Abstoßen der Wagen in verschiedene Gleise folgendes eintreten. Der Wagenkuppler löst zwischen dem ersten und zweiten Wagen die Kupplung am zweiten Wagen. Der erste rollt daher mit geschlossener Kuppelklaue an der Rückseite ab. Zwischen dem zweiten und dritten Wagen löst er die Kupplung wieder am zweiten Wagen, der in ein Nebengleis rollt. Der dritte Wagen, dessen Kuppelklaue an der vorderen Seite geschlossen blieb, wird auf den ersten Wagen gestoßen und beide Wagen treffen mit geschlossenen Klauen aufeinander, die im schlimmsten Falle zerstört werden. Solche Fälle treten nicht ein, wenn der auf einer Seite des Zuges arbeitende Wagenkuppler an den Wagen nur immer die eine gleiche Kupplung lösen kann. Man sieht daher, daß die als Mangel gerügten einseitigen Auslösevorrichtungen der amerikanischen Bauart wohlüberlegte Ausführungen sind.

Neben der Zerstreuung baulicher Bedenken sollen meine Ausführungen hauptsächlich den Zweck haben, die Betriebs- und Verkehrskollegen zu veranlassen, zu der wichtigen Frage ebenfalls Stellung zu nehmen. Der Sache würde sehr genutzt werden, wenn aus diesen Kreisen Äußerungen darüber vernommen würden, ob die geschilderte Übergangsweise Bedenken und welchen begegnet und ob nicht entsprechende Vorschläge gemacht werden können.

Die Ernährung der Fahrbeamten während der Fahrt.*)

Mein hochverehrter Vorgänger im Amte, der uns allen unvergeßliche Geheimerat Brähmer, hat in einem Vortrage, den er im Jahre 1900 gehalten hat, über die Pflichten, welche der Lokomotivführer zur Erhaltung seiner Gesundheit zu erfüllen hat, eine Frage gestreift, welche uns heute näher beschäftigen soll, die nach der Ernährung der Fahrbeamten während der Fahrt. Der erste, welcher dieser Frage nähertrat, war der bayerische Bahnarzt Hofrat Beetz in München, welcher in der Sektion für Eisenbahnhygiene auf dem X. internationalen medizinischen Kongreß zu Berlin 1890 ausführte, daß von allen Eisenbahnbediensteten jährlich durchschnittlich 13 bis 15 % an Störungen des Verdauungskanals erkranken, daß davon aber auf das Zugpersonal 18 %, auf das übrige Personal nur 8,8 % entfallen. Brähmer berechnet in seiner Eisenbahnhygiene, daß von allen Bahnbediensteten an Störungen der Verdauungsorgane erkranken: Zugförderungsbeamte 20 %, Zugbegleitungsbeamte 14 %, Bahnbewachungsbeamte 8 %, Stationsbeamte 9 %, und Zeitlmann in München fand 1902 während einer 20 jährigen Beobachtungsdauer erkrankt an akutem Magenkatarrh auf 120 Personen vom Zugförderungspersonal nur 80 vom Zugbegleitungspersonal und 60 vom niederen Stations- und Bahnwärterpersonal und beim akuten Darmkatarrh ähnliche Verhältnisse, nämlich 60 vom Zugförderungspersonal gegen 40 vom Zugbegleitdienst und etwa 30 vom anderen Personal. Einstimmig sind alle Bearbeiter dieser Frage der Ansicht, daß das auffallende Überwiegen der Magen- und Darmkrankheiten beim Zug- und besonders beim Lokomotivpersonal der unregelmäßigen Zeit der Nahrungsaufnahme und der Beschaffenheit der Kost außerhalb des Stationsortes zuzuschreiben ist.

Merkwürdigerweise haben sich nun diesen Anschauungen nicht die Eisenbahnverwaltungen fremd gegenübergestellt, im Gegenteil ist es besonders der preußischen Eisenbahnverwaltung nachzurühmen, daß sie unablässig bemüht ist, Verbesserungen in der Ernährung des Fahrpersonals einzuführen; die Gegner finden sich meist sonderbarerweise beim Zug- und Lokomotivpersonal selbst. Schon mancher verdiente und tüchtige Lokomotivführer hat mir gegenüber geäußert: „Ach, ehe ich all den Ärger und die Unbequemlichkeit mit dem warmen Essen unterwegs in den Kauf nehme, lasse ich mir lieber zuhause von meiner Frau ein ordentliches Butterbrot schmieren und nehme dazu je nach der Jahreszeit eine Kanne Kaffee oder eine Flasche Bier mit; damit komme ich ganz gut aus, bis ich wieder nach Hause komme, und dann esse ich am Abend, was meine Frau mir gekocht hat.“ So schmeichelhaft diese Anerkennung für Sie, meine Damen, ist, so grundfalsch und unhygienisch ist diese Anschauung, und wir Bahnärzte, denen die Gesundheitspflege des gesamten Personals anvertraut ist und obliegt, können nicht energisch genug Front hiergegen machen, und ich stehe nicht an, selbst einem gewissen Druck von oben das Wort zu reden und geradezu einen Zwang für nötig zu erklären mit der kategorischen Forderung: Ihr müßt warm essen, und Ihr müßt innerhalb gewisser Stunden am Tage, sagen wir einmal zwischen 12 Uhr Vormittags und 5 Uhr Nachmittags, warm essen. Warum, sollen Sie gleich hören. Keinem von Ihnen fällt es schwer, einzusehen, daß eine D-Zuglokomotive, die mit 90 km Geschwindigkeit ohne Aufenthalt die Strecke von hier bis Halle durcheilt, andere Mengen Wasser und Kohlen verbraucht, als die kleine Vorortzugmaschine, die über die Stadtbahn fährt und nach etwa 5 Minuten eine Ruhepause macht. Sollte es wirklich so schwer halten, Ihnen begreiflich zu machen, daß ein Lokomotivführer sich anders ernähren muß, als etwa ein Bureauschreiber? Ein Führer, der mit gespanntester Aufmerksamkeit seine Strecke übersehen muß, der mit klarem Auge auch bei Nacht und Nebel die optischen Signale erkennen, dessen geschärftes Ohr achtsam auf den ruhigen Gang der Maschine lauschen und der mit sicherer Hand die Steuerung auch im Augenblicke der Gefahr handhaben soll, vollbewußt der Verantwortung, daß ihm allein das Leben von Hunderten von Menschen und der Wert ungezählter Tausende Mark anvertraut ist! Ich habe besseres Zutrauen zu der Einsicht unseres Lokomotivpersonals und hoffe, daß es mir heute nicht schwer fallen wird, Sie von der Richtigkeit meiner Anschauungen zu überzeugen.

Nicht ohne physiologisch völlig zureichenden Grund hat sich die Gewohnheit herausgebildet, die tägliche Nahrung nicht auf einmal, sondern in drei Mahlzeiten: Frühstück, Mittag- und Abendessen, aufzunehmen, und mit voller Berechtigung schoben streng arbeitende Menschen noch eine kleine Zwischenmahlzeit, zweites Frühstück und Vesper, zwischen je zwei Mahlzeiten ein. Das Volumen der Nahrung würde besonders bei angestrengt arbeitenden Menschen viel zu groß sein, um es für die Dauer täglich nur in einer Mahlzeit aufzunehmen. Aber selbst wenn es möglich wäre, die Speisemenge für den ganzen Tag auf einmal zu sich zu nehmen, würde die gewaltige Überladung des Darmkanals, die erhöhten Anforderungen, die an seine Leistungsfähigkeit gestellt werden, die Funktion anderer Organe, besonders auch des Gehirns, beeinträchtigen. Unbehagen, allgemeine körperliche und geistige Abgeschlagenheit, Arbeitsunfähigkeit, Neigung zum Schlaf würden die unausbleiblichen Folgen sein. Abgesehen hiervon werden auch die Zersetzungsvorgänge im Körper durch Einführung der Tagesmahlzeiten auf einmal in ungünstiger Weise beeinflußt. Der Körper befindet sich für längere oder kürzere Zeit des Tages im Zustande des Eiweißhungers, der gewaltige Verbrauch der Nährstoffe in den ersten sechs Stunden läßt für die spätere Zeit nicht mehr soviel von denselben im Körper zurück, wie zur Deckung des Umsatzes erforderlich ist. (Munk u. Uffelmann, Ernährung des Menschen 1887, 225, 342.)

Eine generelle Antwort auf die Frage, wann die Hauptmahlzeit am Tage zu halten sei, läßt sich nicht mit Bestimmtheit geben. Im 14. Jahrhundert aß man in Frankreich zuerst früh um 8 Uhr, später um 10, dann um 11 Uhr Vormittags; aber man stand damals früher auf und ging früher zu Bett als heute. Noch immer dürfte die Hauptmahlzeit in Deutschland zwischen 12 und 2 fallen, in England gegen 5 Uhr üblich sein; deshalb dürfte ich für das Zugpersonal nicht allzu fehlgegriffen haben, wenn ich die warme Hauptmahlzeit zwischen 12 und 5 Uhr verlangte. Mit sehr wenigen Ausnahmen wird innerhalb dieser Stunden jeder Lokomotiv- und Fahrbeamte Zeit und Gelegenheit finden, warm zu essen. Erst spät am Abend diese Mahlzeit einzunehmen, beeinträchtigt die Verdauung, denn auch der Magen bedarf der nächtlichen Ruhe; auch wird durch spätes Essen der Schlaf unruhig und nicht erquickend. Haben wir bisher gesehen, wann und wie wir essen sollen, so lassen Sie uns jetzt einmal überlegen, welche Wege nun dem Zugpersonal offen stehen, wirklich zu einer warmen Mahlzeit zu gelangen. Zunächst, und das scheint vielen noch das liebste zu sein, hat die Frau ein Essen, aus Fleisch und Gemüse bestehend, zuhause fertig gemacht, der Zugbeamte nimmt es in zwei Gefäßen mit und hat nun die Aufgabe, es sich zu geeigneter Zeit zu wärmen. Hierzu hat das Lokomotivpersonal Gelegenheit auf der Maschine, dem Zugbegleitungspersonal ist wenigstens in Preußen und Bayern Gelegenheit gegeben, im Gepäckwagen auf einem Herde Speisen zu wärmen, aber schon Beetz klagt darüber, daß von dieser Erlaubnis, zu kochen, nicht immer gern Gebrauch gemacht wird. Warum dies nicht geschieht, ist mir, der ich als beschäftigter Arzt recht oft in ähnlicher Lage wie Sie bin, völlig verständlich: Kartoffeln werden gänzlich ungenießbar durch Wiederwärmen, selbst wenn es auf Dampf geschieht, und Fleisch wird meistens hart und unschmackhaft, so daß ich seit langer Zeit Abstand davon genommen habe, gewärmte Speisen zu essen, und die freilich teurere Methode, zweimal zu kochen, vorziehe. Das fällt natürlich für Sie fort, weil die wenigsten Beamten des Fahrpersonals auf der Maschine wirklich kochen können, ohne den Dienst zu vernachlässigen.

Die Technik hat hier eingesetzt und die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung hat mit der sogen. Kochkiste in den Direktionsbezirken Altona, Mainz und Königsberg Versuche angestellt; diese erscheint auf den ersten Blick wie geschaffen für das Eisenbahnfahrpersonal, aber wenn auch die Versuche noch nicht abgeschlossen sind, so scheint auch diese Methode von Mängeln nicht völlig frei zu sein. Die Kochkisten sind stark gezimmerte Holzkisten mit gutschließendem, übergreifendem Deckel. Im Innern befinden sich 1 bis 2 Töpfe aus Email, in welche die etwa eine halbe Stunde angekochten Speisen kochend hinein getan werden. Die Töpfe sind mit Wärme schlecht leitendem Filz umgeben; der weitere Hohlraum ist mit ebenfalls schlechtleitenden Stoffen, wie Holzwolle, Heu usw. ausgefüllt. Die Kisten haben den großen Vorzug, daß sie Ihnen Speisen liefern, die von Ihren Frauen nach Ihrem Geschmack zubereitet sind; sie haben den Fehler, zu schwer und zu umfangreich zu sein, denn schließlich muß doch jeder Beamte seine eigene Kiste haben oder die Bahnverwaltung müßte die obligatorische Naturalverpflegung übernehmen, wie sie der um die Eisenbahnhygiene hochverdiente bayerische Bahnarzt Hofrat Dr Stich aus Nürnberg auf dem Bahnarzttage in Cöln 1898 forderte. Dann fällt der erste Vorteil zwar weg, aber auch dann sind die Kisten vorläufig noch viel zu teuer; für zwei Töpfe kostet jede Kiste 15 ℳ, für einen Topf

*) Vortrag des Sanitätsrats Dr E. Schwechten, gehalten im Verein Deutscher Lokomotivführer Kreis I (Berlin) am 3. d. M.

9 ℳ, und soviel mir bekannt ist, haben sich gegen die Verpflegung aus nur einem Topf bereits zahlreiche Stimmen erhoben; die meisten wollen Fleisch und Gemüse im allgemeinen getrennt haben, und damit sind zwei Töpfe geboten; gegen eine von der Bahnverwaltung allgemein zu liefernde Naturalverpflegung sträuben sich wieder die verschiedenen Gewohnheiten in verschiedenen Gegenden. Der Hannoveraner ißt anders als der Ostpreuße, der Sachse anders als der Rheinländer. Kurz, auch hier sind Schwierigkeiten genug zu überwinden. Trotzdem scheint mir die Kochkiste noch eine Zukunft zu haben.

Eine weitere Form der Verpflegung wäre für das Personal der D-Züge gegeben durch Verpflegung aus dem Speisewagen; diese hat vielfach früher stattgefunden, ist aber in Preußen, soweit bekannt, behördlich zur Zeit untersagt, nachdem von einzelnen Beamten unberechtigte Ansprüche an die Verwalter der Speisewagen gemacht sind. Beides ist zu bedauern, sowohl die unbilligen Forderungen einzelner Beamten, unter denen die Gesamtheit leiden muß, denn an sich wäre für die D-Züge diese Form der Verpflegung zu billigen, vertraglich festgesetzten Preisen das Idealste, was man verlangen kann, als auch das generelle Verbot der Verpflegung, das man wohl eher in das Gegenteil verwandeln sollte. Völlig entsprechend dieser nur für D-Züge möglichen Form der Verpflegung ist für alle anderen Züge die Verpflegung des Fahrpersonals durch die Bahnhofswirte ebenfalls zu Preisen, die bei der Verpachtung festzusetzen wären und 50 bis 60 ₰ für das Mittagessen keinesfalls übersteigen dürften; auch dürfte für das Fahrpersonal keinerlei Trinkzwang bestehen. Derartige Abmachungen bestehen an verschiedenen Orten, z. B. in Magdeburg, Halle, Stralsund, und sind für das Zugbegleitungspersonal meist ganz vorzüglich, zumal, wenn von einer vorhergehenden Station dem Bahnhofswirt die Depesche zugeht, für eine bestimmte Anzahl von Personen Mittagessen bereit zu halten. Am wenigsten passend ist diese Art der Verpflegung für das Lokomotivpersonal, besonders für die Heizer. Häufig halten besonders Güterzüge viel zu entfernt von der Restauration, als daß es dem Lokomotivpersonal möglich wäre, in der zur Verfügung stehenden Zeit die Maschine zu versorgen, sich selbst etwas zu säubern und dann noch in Ruhe zu essen; auch hierfür ist vom Ministerium vielfach schon Fürsorge getroffen durch die Anlage von Speiseanstalten in den Übernachtungsräumen und durch Schaffung besonderer Kantinen, in welchen dem Zugpersonal ebenfalls zu festen Preisen ohne Trinkzwang Gelegenheit gegeben wird, warm zu essen; in großen Bahnhofsanlagen werden auch hierbei die Entfernungen häufig noch Schwierigkeiten machen.

Eine weitere Form der Verpflegung ist mir der Erwähnung wert erschienen, weil sie seit längerer Zeit in der Armee geübt wird und neuerdings auch von der Postverwaltung eines Versuches gewürdigt ist: ich meine die Verpflegung mittels K o n s e r v e n. Schon seit längerer Zeit hat die preußische Armee Konservenfabriken in Spandau und Mainz, welche aus ihren Beständen auch an die Post lieferten; eine Portion Fleischkonserve = 250 g kostet 40,9 bis 43 ₰, eine Portion Gemüse (100 g) = 13 bis 13,5 ₰, ein aus beiden gemischtes Mittagessen demnach 53,9, also rund 54 bis 56 ₰. Die Armee soll mit dieser Ernährungsform sehr zufrieden sein; soviel ich erfahren habe, will die Armee auch versuchen, Privatfabriken heranzuziehen, die unter militärischer Aufsicht arbeiten. Ein Nachteil stellt sich hierbei freilich sofort wieder ein: der Preis für eine Portion stellt sich statt auf 56 ₰ in der Militärfabrik auf etwa 1 ℳ in der Privatfabrik. Noch teurer und deshalb für unsere Zwecke nicht verwendbar arbeitet die Konservenfabrik von Rehse & Willig; diese liefert gleich mit Kochapparat eine Doppelkapsel aus Blech mit drei Blechstreifen als Kochbehälter, dazu ein Stück Würfelspiritus für 60 ₰, doch entspricht eine Fleischgemüseportion mit Apparat und Spiritus nur einer halben Portion der Militärfabrik, so daß die gleiche Menge wie dort 1,20 ℳ kosten würde. Die Waren sind ausgezeichnet und haben sich, wie ich von privater Seite erfahren habe, sehr bewährt; geklagt wird nur zuweilen darüber, daß einzelne Dosen sich schwer öffnen lassen; doch soll auch die Militärverwaltung die Erfahrung machen, daß die Leute sich die Konserven leicht überessen. Ähnlich sind die Erfahrungen bei der Post, die ich ebenfalls privaten Mitteilungen verdanke; der Verbrauch dort soll seit der Einführung der Konserven sehr zurückgegangen sein. Von dort wird auch geklagt, daß Fleisch nur in Büchsen zu je drei Portionen zu haben sei, während der einzelne Unterbeamte namentlich unterwegs nur eine Portion gebrauche. Das aber sind ja kleine Übelstände, die bei der Massenabnahme wohl abzustellen wären. Geliefert wurden folgende Sorten Konserven: Rindfleisch in Kraftbrühe, Rinderbraten, Gulasch, Erbsen, Bohnen und Linsen. Sie sehen, die Speisenkarte ist etwas einseitig, und vielleicht ist hierin nicht zum geringsten der Mangel an Beifall zu suchen, den sie vorläufig finden; doch auch diesen Fehler halte ich bei großem Verbrauch für verbesserungsfähig. Auf mein Ersuchen ist die Königliche Eisenbahndirektion Berlin so überaus liebenswürdig gewesen, mir Konserven aus der Militärkonservenfabrik Spandau zu bestellen. Leider aber ist mir vorgestern die Antwort zugegangen, daß diesem Wunsche nur mit Genehmigung des Herrn Kriegsministers entsprochen werden könne. Bei der Kürze der Zeit war dieser Weg nicht mehr gangbar und ich bin deshalb nicht mehr in der Lage, Ihnen, wie ich gern gewünscht hätte, Konserven in natura vorzuführen.

Gestatten Sie mir noch einige Worte über die Frage, ob es richtig ist, während der Mahlzeit Getränke zu sich zu nehmen. Diese muß dahin beantwortet werden, daß ein reichlicher Genuß jedenfalls zu widerraten ist. Der Genuß reichlicher Mengen Wasser zum Essen verursacht den meisten Menschen Neigung zu Magenkatarrh, zu Dysenterie und Magenkrampf ähnlichen Zuständen; zweifellos schädlich wirkt Wassertrinken während des Genusses von Eiern, es bewirkt Magendruck, Völle und fauliges Aufstoßen.

Daß die Zufuhr von Bier auf die Magenverdauung ungünstig einwirkt, ist neuerdings von mehreren einwandfreien Beobachtern angegeben.

Gestatten Sie mir ein paar Bemerkungen über den A l k o h o l g e n u ß überhaupt. Es ist heutzutage auch in Deutschland eine gewisse Modesache geworden, gegen den Alkohol zu Felde zu ziehen, zweifellos mit Recht, sobald es sich um übermäßigen Alkoholgenuß handelt. Gefördert sind diese Bestrebungen einmal durch das ethische Moment, den Übelständen abzuhelfen, die sozial und hygienisch durch den übermäßigen Alkoholgenuß bedingt wurden, ferner aber auch wohl durch die Zunahme des Sports. Jeder Bergsteiger, Radler und Ruderer weiß, daß er durch den Alkoholgenuß seine Kräfte nicht hebt, sondern schwächt; daraus ergibt sich für Sie, während der Fahrt sich möglichst des Alkohols zu enthalten, um nicht vorzeitig müde zu werden. Zu weit aber scheinen mir diejenigen zu gehen, welche dem mäßigen Alkoholgenuß auch nach getaner Arbeit bei den Eisenbahnern entgegentreten wollen. Sie finden weder bei mir, noch auch, wie mir scheint, bei den maßgebenden Stellen unserer Behörden Anklang. An Stelle des Alkohols laben auf der Fahrt im Winter warme Getränke: Kaffee, Tee und Paraguaytee, welch letzteren ich nur angelegentlich empfehlen kann. Er stammt von einer Pflanze Ilex Paraguensis aus Südamerika, schmeckt angenehm, löscht vorzüglich den Durst und ist außerordentlich billig, (das Kilo kostet 4 ℳ); dabei genügt ein Teelöffel = 5 g davon auf 2—3 Tassen Wasser. Die Portion kommt also auf 1 ₰ zu stehen. Für den Sommer kommen in Frage dieselben Getränke kalt, daneben Fruchtlimonaden und Selterwasser, das in Frankfurt a/M. z. B. in einem eigenen Apparat für die Bahnbeamten und Arbeiter zu außerordentlich billigen Preisen hergestellt wird.

Meine verehrten Anwesenden, so wenig es möglich ist, die soziale Frage an einem Abend zu lösen, so wenig bilde ich mir ein, durch meinen heutigen Vortrag die Frage der Ernährung des Bahnfahrpersonals gelöst zu haben, ja im Gegenteil, ich erkenne frei und offen an, daß ich eine einheitliche Lösung dieser Frage zur Zeit für unmöglich halte; der Ostpreuße hat andere Gewohnheiten als der Hesse, der Sachse andere als der Rheinländer, allen einheitlich gerecht zu werden, halte ich für unmöglich. Weitere Schwierigkeiten ergeben sich aus der verschiedenen Art des Dienstes. Der Schaffner des D-Zuges kann nicht gleichmäßig ernährt werden, wie der Heizer eines Eilgüterzuges. Zufrieden aber würde ich sein, wenn ich eins erreicht hätte: Ihnen klargelegt zu haben, daß die Durchführung einer warmen Mittagmahlzeit für jeden Fahrbeamten notwendig ist, um ihn vor Schädigungen seiner Gesundheit zu bewahren, und daß dies vorläufig auf verschiedene Weise erreicht werden muß, sowie wenn es mir gelungen wäre, Sie davon zu überzeugen, daß unsere preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung allen Fragen auf diesem Gebiete das lebhafteste Interesse entgegenbringt und mit großem Nachdruck und großer Opferfreudigkeit alle Neuerungen auf diesem Gebiete prüft und das Beste auszuwählen bestrebt ist. Sie haben das Recht auf ein warmes Mittagbrot als Menschen. Sie haben aber auch die Pflicht, das Dargebotene zu genießen, als Familienväter und als Beamte, die sich der Familie und dem Staate gesund zu erhalten haben. Das Beste ist nicht immer auf den ersten Anhieb zu erreichen. Die Gewähr aber, dahin zu gelangen, liegt in der einmütigen, gemeinsamen Arbeit der Behörde, der Beamten und der Bahnärzte.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Schienenbedarf der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie der Reichseisenbahnen.** Als Bedarf dieser Bahnen für das Etatsjahr 1903 sind im Herbst vorigen Jahres auf Grund des Abkommens mit den vereinigten Schienen- und Schwellenwalzwerken (vom August 1902) zum Grundpreise von 116 ℳ für 1 t Schienen und von 108 ℳ für 1 t eiserne Schwellen zunächst 240 300 t Schienen und 114 900 t eiserne Schwellen bestellt worden. Zur Beschleunigung des Einbaues von starkem Oberbau — Form 8 und 9 — auf den mit durchgehendem Schnellzugverkehr am meisten belasteten preußisch-hessischen Eisenbahnlinien, wofür unter den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Eisenbahnetats für 1903 zum ersten Male 15 000 000 ℳ ausgebracht sind, wurde im vergangenen Winter die Nachbestellung von 32 400 t Schienen und 17 500 t Eisenschwellen erforderlich. Weitere 4000 t solcher Schwellen sind zur Ergänzung des ordentlichen Bedarfs für 1903 noch kürzlich nachbestellt worden. Für diesen Restbedarf sowie für den bis zum 31. März 1904 weiterhin zu erwartenden Bedarf der preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen und der Königlichen Militäreisenbahn an Schienen und eisernen Schwellen wurde im Wege des Nachtragsvertrages mit den vereinigten Walzwerken der Grundpreis der Schienen auf 112 ℳ und der eisernen Schwellen auf 105 ℳ für 1 t festgesetzt. Einem oberschlesischen Walzwerke wurden auf Grund eines Sonderangebots unter Zustimmung des mitbeteiligten Syndikatswerkes weitere 1000 t eiserne Schwellen für den beschleunigten Gleisumbau auf Schnellzugstrecken zu dem Ausnahmepreise von 100 ℳ für 1 t in diesem Frühjahre freihändig in Auftrag gegeben. Damit stellt sich für das Rechnungsjahr 1903 der von den vereinigten Werken zum größten Teil bereits gedeckte Gesamtbedarf der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft auf rund 265 800 t Schienen und 137 000 t eiserne Schwellen. Um den Walzwerken eine tunlichst stetige Beschäftigung und den beteiligten Verwaltungen die rechtzeitige Lieferung zu sichern, wird der für das Etatsjahr 1904 zu erwartende ordentliche Bedarf der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen bis zu 227 000 t Schienen und 113 000 t eisernen Schwellen bei der Syndikatsleitung zur Verteilung auf die einzelnen Walzwerke schon jetzt in Auftrag gegeben werden. Welchen Umfang der außerordentliche Bedarf an Schienen — Form 8 und 9 — und an eisernen Schwellen zur Fortsetzung des beschleunigten Gleisumbaues auf den bevorzugten Schnellzugstrecken im Etatsjahre 1904 erreichen wird, steht zur Zeit noch nicht fest.

— **Zur Verhütung des Wagenmangels.** Aus dem Verkehrsbureau der Handelskammer Berlin wird Berliner Zeitungen folgendes mitgeteilt: Zu den regelmäßigen Begleiterscheinungen des starken Frühjahrs- und Herbstverkehrs gehört es, daß die mit der Eisenbahn eingehenden Wagenladungen vielfach nicht innerhalb der durch die Verkehrsordnung festgesetzten Frist entladen werden. Die Wagen werden dadurch mehrere Tage dem Verkehr entzogen. Um der drohenden Gefahr des Wagenmangels vorzubeugen und die auf den Berliner Bahnhöfen leicht eintretende Überfüllung der Gleise abzuwenden, sieht sich die Eisenbahnverwaltung nicht selten veranlaßt, eine Verkürzung der Entladezeit eintreten zu lassen. Im Interesse des allgemeinen Verkehrs, der durch derartige Maßregeln empfindlich berührt wird, kann daher allen Empfängern nur dringend empfohlen werden, auf die rechtzeitige Entladung der Wagen Bedacht zu nehmen. Dieses Bestreben ist um so ratsamer, als die Eisenbahnverwaltung die während des Wagenmangels erhobenen Standgelder grundsätzlich nicht erstattet. Wie die Eisenbahndirektion Berlin der Handelskammer mitteilt, hat sich während des letzten Herbstes der beklagte Übelstand im Bezirk Berlin in stärkerem Maße geltend gemacht, als in anderen Direktionsbezirken. Die Eisenbahndirektion Berlin führt diese Erscheinung zum Teil darauf zurück, daß in Berlin Kartoffel-, Obst- und Gemüsesendungen oft so lange im Wagen belassen werden, bis die Ladung verkauft ist. Bei Beginn des diesjährigen Herbstverkehrs wird daher jeder Handel auf den Berliner Bahnhöfen verboten werden. Ferner beabsichtigt die Eisenbahnverwaltung, die bahnseitige Entladung der Wagenladungen anzuordnen, wenn die Entladefristen im bisherigen Umfang überschritten werden sollten.

— **Eine Annehmlichkeit für Schlafwagenreisende** ist, wie der „Hamb. Korresp.“ mitteilt, ins Leben getreten. Nach einer Anordnung der Eisenbahndirektion zu Altona brauchen Reisende, die mit dem Zuge 12 Uhr Nachts vom Lehrter Bahnhof in Berlin nach Hamburg abfahren, nach der Ankunft in Hamburg am Klostertorbahnhof um 5 Uhr 29 Min. früh den Wagen nicht, wie bisher, sofort zu verlassen, sondern der Schlafwagen wird vom Klostertorbahnhof nach dem Berliner Bahnhof überführt und so aufgestellt, daß die Reisenden ihn jederzeit verlassen können. Es ist ihnen gestattet, bis 8 Uhr zu schlafen, dann werden sie geweckt und zum Verlassen des Wagens aufgefordert.

Eine Verallgemeinerung dieser Anordnung für solche Fälle, in denen Reisende in den frühen Morgenstunden auf Stationen ankommen, auf welchen die benutzten Schlafwagen ohnehin bis zum Vormittag unbenutzt stehen bleiben, würde gewiß vielfach willkommen geheißen werden.

— **Die Herkulesbahn** mit elektrischem Betrieb, welche durch das Druseltal zur Höhe des Habichtswaldes bei Cassel bis zum Fuße des Wilhelmshöher Riesenschlosses mit dem Herkulesstandbild führt, wird der Frankf. Ztg. zufolge bei günstiger Witterung am 18. d. M. für den Personenverkehr eröffnet werden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 6 Arbeitstagen 100 078 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 680 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 76 629 und auf den Arbeitstag 13 933 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei $5\frac{1}{2}$ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 2747 und im ganzen 23 449 Doppelwagen oder 30,6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 17 627 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 2, sowie von anderen Gütern 27 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 19 684 offene Wagen gegen 17 517 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 2167 oder 12,3 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Bestimmungen über das Verfahren bei Schadenersatzzuweisungen an das Eisenbahnpersonal.** Dieses durch das einschlägige Königliche Staatsministerium für die bayerische Staatseisenbahnverwaltung genehmigte neu geregelte Verfahren erstreckt sich auf die Schadenersatzforderungen, welche der Verwaltung aus Betriebsunfällen, Sachbeschädigungen oder Unregelmäßigkeiten infolge Verschuldens des Personals im Fahr- und Güterdienst erwachsen. Seinem Hauptzweck entsprechend nimmt dieses neue Ersatzzuweisungsverfahren auf das ersatzpflichtige Personal weitgehende Rücksicht; es setzt die Verwaltung in die Lage, das fehlige Personal nicht, wie bisher, zum ganzen Schaden heranziehen zu müssen, sondern ihm gleich von vornherein nur einen Teil desselben zum Ersatz zuzuweisen. Die Höhe dieses Teilbetrages wird darin nach dem Grade des Verschuldens, der dienstlichen Führung, den Vermögens- und sonstigen Verhältnissen des Fehligen in der Weise bemessen, daß die Möglichkeit besteht, ihn entweder sofort oder doch innerhalb eines verhältnismäßig kurzen Zeitraums abzutragen. Hiermit trägt die Verwaltung auch den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs volle Rechnung, und es berechtigt diese wohlwollende Beschränkung der Ersatzleistungen des Personals daher zu der Annahme, daß seine Dienstfreudigkeit dadurch gewinnen wird.

Den einzelnen Abschnitten gedachter Bestimmungen entnehmen wir im Auszuge nachstehendes: a) Sobald ein Schadenfall feststeht, ist zu prüfen und zu erheben, ob der Schaden infolge fahrlässiger Verletzung einer Dienstvertragsverpflichtung eines Beamten, Bediensteten oder einer gegen tageweise Entlohnung beschäftigten Person verursacht worden und ob die betreffende Person zum Ersatze des erwachsenen Schadens verpflichtet ist; hierüber hat die einschlägige Eisenbahnbetriebsdirektion nach Maßgabe der bestehenden Zuständigkeitsbestimmungen entweder selbst Entscheidung zu treffen oder Antrag an die Generaldirektion zu stellen. Bei allen diesen Erhebungen hat die Eisenbahnbetriebsdirektion ihrer Ansicht Ausdruck zu geben, in welcher Überschreitung der dienstlichen Befugnisse oder in welcher Unterlassung dienstlicher Obliegenheiten sie die Ursache des Schadens als gegeben erachtet, oder welche Außerachtlassung der gewöhnlichen Sorgfalt und Aufmerksamkeit im Rahmen der Dienstpflichten vermißt wird. b) Der Fehlige ist unter Vorbehalt des gesamten gegen ihn vorliegenden Beweismaterials zu hören; in wichtigen Fällen sind die zu Vernehmenden darauf aufmerksam zu machen, daß sie ihre Angaben gegebenenfalls auch vor Gericht auf Eid wieder-

holen und daher beide Aussagen übereinstimmen müssen. c) Ist die Höhe des Schadens, für dessen Ersatz die Fehligen in Betracht kommen, ziffermäßig nicht bekannt, so ist der eingetretene Schaden zu ermitteln. Für diese Schadenermittlung tritt, soweit es sich nicht um feststehende Beträge, wie solche beispielsweise bei dem Preisverzeichnis zum Wagenübereinkommen bestehen, handelt, ein abgekürztes Verfahren in der Weise ein, daß eine sorgfältige, auf allgemeine Erfahrungssätze begründete Abschätzung des Schadens durch die Eisenbahnbetriebsdirektion erfolgt, welche den weiteren Verhandlungen zugrunde zu legen ist. Von dem Schätzungsbetrag hat diese sodann innerhalb der Grenzen ihrer Zuständigkeit einen Teilbetrag vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion so zu bemessen, daß er entweder sofort oder doch in verhältnismäßig kurzer Zeit zur Erstattung gebracht werden kann. d) Hierauf ist der nach dem Ergebnis der Untersuchung als schuldtragend erkannte Beamte oder Bedienstete zur Anerkennung seiner Ersatzverbindlichkeit für den ganzen Schadenbetrag zu veranlassen und ihm hierbei gleichzeitig zu eröffnen, daß im Anerkennungsfalle nur der bemessene Teilbetrag von ihm eingehoben werden würde. e) Erkennt der Ersatzpflichtige seine Verbindlichkeit an, so ist die Erhebung des bestimmten Teilbetrages vorbehaltlich der Genehmigung der Abschreibung des Restbetrages durch die Generaldirektion zu verfügen; erkennt er jedoch trotz entsprechender Belehrung seine Ersatzverbindlichkeit für den Schaden nicht an, so ist der ganze Schaden zu ermitteln und ihm in einem Bescheide, der auch die Strafverfügung enthält, zuzuweisen; ergreift er gegen diesen Bescheid die Berufung, so sind die Verhandlungen der Generaldirektion zur Entscheidung vorzulegen. Unterwirft er sich auch dem seine Berufung ablehnenden Bescheide nicht, so ist mit der Beitreibung des ihm von der Generaldirektion zugewiesenen Betrages zu beginnen, ihm aber die Betretung des Rechtsweges anheimzustellen. f) Ist die Ersatzpflicht einer gegen tageweise Entlohnung beschäftigten Person in Frage, so ist zu unterscheiden, ob das jährliche Lohneinkommen 1500 ℳ übersteigt, in welchem Falle wegen Heranziehung des höheren Lohneinkommens wie im vorstehenden aufgeführt zu verfahren ist. Beträgt dieses nur 1500 ℳ oder weniger, so ist der Ersatzpflichtige ebenmäßig zur Anerkennung der Ersatzpflicht hinsichtlich des ganzen Schadens und zur Erklärung über die Tilgung des ihm zur Last zu legenden Teilbetrages zu veranlassen; erkennt er beides an und erklärt er sich bereit, den Teilbetrag seiner Schuld bei jeder Lohnzahlung durch bestimmte Beträge freiwillig abzutragen, so sind diese zur Sicherung der Eisenbahnverwaltung vom Lohne einzubehalten. Von solcher Lohnzurückbehaltung ist jedoch, wie schon bisher geschehen, in mildester Weise Gebrauch zu machen. Bei Nichtanerkennung der zugewiesenen Ersatzverbindlichkeit und im Falle der Ergreifung der Berufung ist jedoch gleichfalls das oben beschriebene Verfahren einzuhalten. g) Wenn sich die Schadenersatzforderung gleichzeitig gegen Angehörige der Staatseisenbahnverwaltung und gegen Private richtet, ist von dem Schätzungsverfahren abzusehen, der Schadenbetrag im einzelnen zu ermitteln, im übrigen aber dem Bediensteten gegenüber das obenstehend angeordnete Verfahren anzuwenden.

Diese Bestimmungen haben vom 1. Mai d. J. an in Kraft zu treten und zwar nicht nur für die künftig anfallenden Schadenersatzforderungen, sondern auch für schwebende Fälle, in denen die Ersatzfrage noch nicht endgültig geregelt ist.

— **Der Geschäftsbericht der Pfälzischen Eisenbahnen für das Jahr 1902** umfaßt das 58. Betriebsjahr seit dem Bestehen der Stammbahn Ludwigshafen-Bexbach und das 33. seit ihrer Vereinigung mit der Maximiliansbahn und den Pfälzischen Nordbahnen. Die gesamte Betriebslänge betrug 762 (762) km. Die Betriebseinnahmen stellten sich auf 35 411 060 (34 247 274) ℳ, ergaben also einen Mehrertrag von 1 163 786 ℳ oder von 3,40 %. Von diesen Einnahmen entfielen auf den Personen- und Gepäckverkehr 7 806 112 (7 801 087) ℳ, auf den Güterverkehr einschließlich des Kohlenverkehrs 22 001 521 (22 096 237) ℳ, auf die Überlassung von Bahnanlagen 987 348 (745 345) ℳ, auf Überlassung von Betriebsmitteln 1 505 982 (1 557 027) ℳ. Befördert wurden im ganzen 11 748 700 (11 564 227) Personen, und die durchschnittliche Einnahme für die einzelne beförderte Person ergab 61,47 (62,66) ₰, ein Rückgang, der durch die erheblich vergrößerte Benutzung der Rückfahrkarten veranlaßt wurde. An Reisegepäck gelangten 14 007 010 (13 660 145) kg zur Beförderung und ergaben einen Durchschnittsertrag von 2,19 (2,26) ₰ für je 100 kg. Der Güterverkehr umfaßte im ganzen 8 494 956 (8 576 607) t; davon entfielen 46 759 (47 653) t auf Eil- und Expreßgut, 425 646 (408 983) t auf Stückgut, 5 848 651 (5 910 049) t auf Wagenladungsgut und 2 102 370 (2 154 240) t auf Kohlen. Er wies also, abgesehen vom Stückgut, in allen seinen Zweigen gegen das Vorjahr einen Rückgang auf, der auch in der im ganzen um 95 000 ℳ oder um 0,43 % verminderten Frachteinnahme zum Ausdruck kam. Erheblichere Gewichtsausfälle zeigten sich beim Verkehr mit Getreide, Mehl, Mühlenfabrikaten, Obst und insbesondere bei den Zuckerrüben, da die Landwirte die von den Zuckerfabriken angebotenen Preise vielfach als ungenügend zurückgewiesen hatten. Die Betriebsausgaben betrugen 24 267 333 (24 330 000) ℳ, der diesjährige Betriebsüberschuß stellte sich auf 11 143 727 (9 917 274) ℳ und der Betriebskoeffizient war somit 68,5 (71,0) %. Auf das Kilometer Betriebslänge berechnet, betrugen die Betriebsausgaben durchschnittlich 31 930 (32 013) ℳ. An Lokomotivnutzkilometern wurden geleistet 7 682 398 (7 707 770). Die Ausgaben für das Nutzkilometer betrugen 3,16 (3,16) ₰, die Einnahmen dagegen 4,61 (4,44) ₰, der Reinertrag belief sich also durchschnittlich auf 1,45 ₰ gegenüber 1,28 ₰ im Vorjahre. Die für Prioritäten und Aktien zu zahlenden Zinsen betrugen 9 390 146 ℳ, so daß sich nach Deckung aller Ausgaben ein Reinertrag von 1 753 580 ℳ ergeben hat. — Der Betrieb elektrischer Akkumulatorwagen hat sich auch im Berichtsjahre als eine zweckmäßige und beim Publikum beliebte Einrichtung erwiesen. Durch die Neubeschaffung zweier Motorwagen konnte die Zahl der Fahrten vermehrt und auf den Betrieb der Linien Landau-Germersheim, Speyer-Schifferstadt und Landau-Annweiler ausgedehnt werden. — Unter den zur Zeit im Bau begriffenen Bahnstrecken ist die doppelgleisige Bahn von Münster a/Stein bis zur pfälzischen Grenze bei Scheidt die wichtigste. Auf bayerischem Gebiete konnte auf der ganzen Strecke mit den Bauarbeiten begonnen werden, nachdem der Grunderwerb hier in der Weise gefördert worden war, daß das Gelände zum Teil käuflich erworben, zum Teil durch Bauerlaubnis vorbehaltlich der Entschädigungsfrage zur Verfügung gestellt ist.

— **Sommerfahrplan der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.** Durch Einlegung neuer und Beschleunigung bestehender Schnellzüge treten am 1. Mai insbesondere auf den folgenden Strecken wichtige Verbesserungen ein:

Cöln-Mannheim-Karlsruhe-Basel und Schwarzwald. Die Nachtzüge Cöln ab 10^{36} Nachm. und Cöln an 5^{28} Vorm. erhalten ab und bis Bingerbrück Fortsetzung über Mainz und Karlsruhe mit folgenden Zeiten: Cöln ab $10.^{36}$ Nachm., Basel B. B. an 6.27, Basel S. B. B. an 6.45, Zürich an 9.15, Schaffhausen an 9.28; über den Schwarzwald Konstanz an 10.43, St. Moritz an $7.^{10}$, Innsbruck an $6.^{20}$, Schaffhausen an 11.03, Zürich an 1.04. Umgekehrt über den Schwarzwald Zürich ab $6.^{10}$, Schaffhausen ab $7.^{23}$, Innsbruck ab 1.00, St. Moritz ab 10.50, Konstanz ab $7.^{20}$; Basel S. B. B. ab $8.^{54}$, Basel B. B. ab $9.^{22}$, Cöln an 5^{28} Vorm. Der von Cöln um 9.50 Vorm. abgehende Schnellzug erreicht künftig Basel B. B. um $6.^{11}$, Basel S. B. B. um 6^{30}, Genf über Neuchâtel an $12.^{45}$ und erhält Schnellzugfortsetzung über den Schwarzwald: Konstanz an $8.^{35}$, Schaffhausen an 8^{00}, Zürich an 9^{07}, Mailand an 7.20. Mit diesen neuen Verbindungen neben den schon bestehenden ist die Möglichkeit geboten, in beiden Richtungen entweder die Rheingegend und den Schwarzwald oder den Schwarzwald und den Gotthard oder Arlberg in ein und derselben Fahrt bei Tage zurückzulegen. Durch die neuen Nachtzüge entstehen ferner sehr rasche Verbindungen zwischen Cöln und München: Cöln ab $10.^{36}$ Nachm., Karlsruhe ab $3.^{50}$, Ulm an 7.27, München an 10.15, München ab 4.55, Ulm ab $8.^{28}$, Karlsruhe an $12.^{18}$, Cöln an 5^{28} Vorm. und eine verbesserte Nachtverbindung München ab $8.^{15}$, Stuttgart ab $1.^{10}$, Basel an 6.27.

Frankfurt-Heidelberg-Basel und Schwarzwald. Der von Frankfurt bisher um 1.45, künftig um 12.42 Nachm. abgehende Schnellzug erreicht Basel B. B. um $6.^{11}$, Basel S. B. B. um $6.^{30}$ und erhält Schnellzugfortsetzung über den Schwarzwald: Konstanz an 8^{35}, Schaffhausen an $8.^{00}$, Zürich an $9.^{07}$, Mailand an 7 20. In umgekehrter Richtung erhält der in Frankfurt um 11.40 Vorm. zum Anschluß an die Mittagszüge nach Berlin, Hamburg und Cöln eintreffende Schnellzug Anschluß von Basel mit Abfahrt vom badischen Bahnhof um $4.^{50}$ Vorm.

Berlin und Dresden-Würzburg-Metz-Paris und Basel. Durch Zusammenschluß von Schnellzügen in Würzburg und Mannheim entsteht folgende neue Verbindung: Berlin über Ritschenhausen ab 8.20, Dresden über Bamberg ab 7.20, Karlsbad ab 6.25, Würzburg ab 4.56, Heidelberg an $7.^{58}$, Mannheim an $8.^{25}$, Metz an $12.^{58}$, Paris an 8.45, ferner Heidelberg ab 8^{10}, Straßburg an $10.^{50}$. Ein neuer Abendschnellzug vermittelt günstige Anschlüsse: Breslau ab 6.14, Dresden über Bamberg ab 11.05, Würzburg ab 8^{30}, Heidelberg an $12.^{00}$, Basel S. B. B. an 6.25, ferner Wien ab 7.45 über Passau, Nürnberg ab $6.^{10}$, München über Ansbach ab 4.05, Heidelberg an $12.^{00}$. Der Tagesschnellzug nach Berlin über Ritschenhausen und Dresden über Bamberg erhält Abfahrt von Basel B. B. um $4.^{50}$ Vorm. und der Frühschnellzug von Mannheim (ab 5^{55} Vorm.) und Heidelberg (ab 6.20 Vorm.) Anschluß in Würzburg nach Nürnberg an 11.31 und Wien an $9.^{15}$ Nachm.

Unter den neuen durchgehenden Wagenkursen sind hervorzuheben: Wagen I./II. Klasse Amsterdam-Konstanz (hin über Basel, zurück über Triberg) und III. Klasse Mainz-

Konstanz in den neuen Nachtzügen; Wagen I./II./III. Klasse Berlin-Würzburg-Neunkirchen in den Zügen 32 und 33; Wagen I./II. Klasse Dresden - Würzburg - Heidelberg - Mannheim in den Zügen 30 und 31; Wagen I./II. Klasse Brüssel-Straßburg-Salzburg: Brüssel ab 12.00, Salzburg an 8.32 und Salzburg ab 9.05, Brüssel an 6.00.

— **Der Sparverein der Angehörigen der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung** kann im gegenwärtigen Jahre auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Auf Anregung des Stationsverwalters Bock zu Brake wurde er, wie die „Nachrichten für den Verein oldenburgischer Eisenbahner" melden, im Jahre 1878 mit Genehmigung des Staatsministeriums zunächst für die Strecke Hude-Nordenham ins Leben gerufen, dann aber bereits im folgenden Jahre auf das ganze oldenburgische Bahnnetz ausgedehnt. Er bezweckt, den Eisenbahnbediensteten die Möglichkeit zu erleichtern, durch kleine monatliche Einlagen Ersparnisse anzusammeln und ihnen eine möglichst günstige Verzinsung zu sichern. Demgemäß hat der Verein auf 13 verschiedenen Stationen des Verwaltungsbezirks Annahmestellen (Abteilungen) errichtet; die Mitglieder können hier Einlagen von 1 ℳ an, für ihre Frauen und Kinder aber auch in Beträgen von 50 und 25 ₰ machen und erhalten hierüber Einlagebücher ausgefertigt. Die Kassenverwaltung erfolgt durch die Großherzogliche Eisenbahnhauptkasse unentgeltlich, so daß die entstehenden Geschäftskosten die denkbar niedrigsten sind. Die Zahl der Teilnehmer hat im Laufe der Jahre zwischen 700 und 1000 geschwankt, ist aber im Jahre 1902 auf 1071 angewachsen. Der Bestand der Einlagen stellte sich Ende Dezember 1902 einschließlich der zugeschriebenen Zinsen auf 300 586 ℳ und betrug also durchschnittlich für das Mitglied 281 ℳ. Der den Mitgliedern gewährte Gewinnanteil belief sich durchschnittlich jährlich auf 3,80 %, überstieg also den von den meisten öffentlichen Sparkassen gewährten Zinssatz. Der Verein, dem unter dem 6. September 1890 die Rechtsfähigkeit verliehen wurde, wird von einem Vorstand verwaltet, der aus einem Vorsitzenden, dem Rechnungsführer und 12 Vertrauensmännern besteht.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung sind folgende Veränderungen eingetreten:

Versetzt sind: der Regierungsrat Rasch, bisher als Hilfsarbeiter im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten beschäftigt, als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion nach Elberfeld; die Regierungs- und Bauräte Lohmeyer, bisher in Arnstadt, als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion nach Frankfurt a/M., Gustav Wegner, bisher in Düsseldorf, als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion nach Breslau, Haas, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion nach Berlin, Karl Kirchhoff, bisher in Frankfurt a/M., als Mitglied (auftrw.) der Königlichen Eisenbahndirektion nach St. Johann-Saarbrücken, Eckardt, bisher in Bromberg, als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion nach Posen, Wambsganß, bisher in Frankfurt a/O., als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 nach Berlin, und Freye, bisher in Magdeburg, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion nach Arnstadt; die Eisenbahndirektoren Alfred Meyer, bisher in Kattowitz, als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion nach Breslau und Schayer, bisher in Breslau, als Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Frankfurt a/M.; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Leonhard, bisher in Aachen, als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion nach Kattowitz, Labes, bisher in Nordhausen, als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion nach Kattowitz, Janensch, bisher in Berlin, als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion nach Cöln, Mahn, bisher in Waldenburg i/Schl., als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 nach Nordhausen, Rosenberg, bisher in Lennep, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 3 nach Düsseldorf, Beermann, bisher in Dortmund, als Vorstand der Eisenbahn - Betriebsinspektion nach Lennep, Berndt, bisher in Hirschberg, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 nach Frankfurt a/O., Baur, bisher in Berlin, nach Brandenburg als Vorstand (auftrw.) der dorthin verlegten Eisenbahn-Betriebsinspektion Berlin 14, Meilly, bisher in Hannover, nach Dramburg als Vorstand (auftrw.) der daselbst errichteten Eisenbahn - Betriebsinspektion, Teichgraeber, bisher in Flensburg, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion nach Waldenburg i/Schl., Wendenburg, bisher in Neumünster, als Vorstand der Eisenbahn - Betriebsinspektion 2 nach Flensburg, Bulle, bisher in Schleusingen, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 4 nach Magdeburg, Klutmann, bisher in Frankfurt a/M., als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 nach Aachen, Peters, bisher in Altona, nach Neumünster zur Wahrnehmung der Geschäfte der an die Eisenbahn-Betriebsinspektion daselbst angegliederten Bauabteilung, Heinemann, bisher in Leipzig, zur Königlichen Eisenbahndirektion in Cassel, Ulrich, bisher in Bremen, zur Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, Riemann, bisher in Helmstedt, zur Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., Stahl, bisher in Elze, zur Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, Czygan, bisher in Hannover, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Verden, Scheffer, bisher in Salzdetfurth, zur Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 nach Bremen, Böttrich, bisher in Magdeburg, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Schleusingen, August Staud, bisher in Neumark i/Westpr., zur Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 nach Cöln, Hugo Lehmann, bisher in Lauenburg i/Pomm., zur Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, Lavezzari, bisher in Velpke, zur Eisenbahn-Bauabteilung nach Wiesbaden, Hartwig, bisher in Lauenburg i/Pomm., zur Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg und Reinhold Horn, bisher in Hannover, als Streckenbaumeister nach Schwarmstedt (Eisenbahn - Bauabteilung Verden); die Eisenbahn - Bauinspektoren: Detzner, bisher in Cassel, zur Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, Kucherti, bisher in Stolp, als Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion nach Arnsberg, Karl Müller, bisher in Arnsberg, nach Bromberg als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst; Rosenthal, bisher in Altona, als Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Stolp, Grund, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Maschineninspektion 1 nach Breslau, Kleimenhagen, bisher in Breslau, nach Cassel als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn - Hauptwerkstätte daselbst, Staehler, bisher in Posen, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn Maschineninspektion nach Ostrowo und Ritze, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn - Maschineninspektion nach Bremen; die Regierungsassessoren Dr Rundnagel, bisher in Cottbus, als Mitglied (auftrw.) der Königlichen Eisenbahndirektion nach Posen, Lorenz, bisher in Berlin, als Mitglied (auftrw) der Königlichen Eisenbahndirektion nach St. Johann-Saarbrücken, Warsitz, bisher in Stargard i/Pom., als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 4 nach Berlin, Dr Fischer, bisher in Posen, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion nach Meiningen, Boetticher, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion nach Cottbus, und Dr Hoffmann, bisher in Bromberg, zur Königlichen Eisenbahndirektion in Danzig; der Eisenbahn-Telegrapheninspektor Maring, bisher in Cöln, zur Königlichen Eisenbahndirektion in Halle a/S.; die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Max Buchholz, bisher in Breslau, nach Ostrowo als Vorstand der daselbst errichteten Eisenbahn - Verkehrsinspektion, Bahmann, bisher in Erfurt, als Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion nach Stargard in Pommern, Evers, bisher in Hannover, als Vorstand der Eisenbahn - Verkehrsinspektion 2 nach Allenstein, Nerger, bisher in Allenstein, als Vorstand der Eisenbahn - Verkehrsinspektion nach Waldenburg i/Schl. und Morawe, bisher in Waldenburg i/Schl., als Vorstand der Eisenbahn - Verkehrsinspektion nach Erfurt; der Eisenbahn - Betriebskontrolleur Prochaska, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn - Verkehrsinspektion 2 nach Hannover sowie der Geheime expedierende Sekretär und Kalkulator Eduard Herrmann, bisher in Berlin, als Rechnungsdirektor (auftrw.) zur Königlichen Eisenbahndirektion nach Hannover; die Regierungs-Baumeister des Ingenieurbaufaches Nebelung und Bleiss, bisher in Königsberg i/Pr., als Vorstände der Eisenbahn-Bauabteilungen 1 und 2 nach Heilsberg, die Regierungs - Baumeister des Eisenbahnbaufaches Holland, bisher in Prechlau, und Wolfhagen, bisher in Kattowitz, beide in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. sowie die Regierungs-Baumeister des Maschinenbaufaches Tesnow und Ihlow, bisher in Breslau, in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Posen bezw. Erfurt.

Verliehen ist: dem Eisenbahndirektor Michalke die etatsmäßige Stelle eines Eisenbahndirektors in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, den Regierungsassessoren Ernst Meyer in Cöln die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst und Dr Falkenberg in Mainz die Stelle eines Mitgliedes der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion daselbst; den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Graeger in Halle a/S. die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst, Emil Meyer in Jülich die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion daselbst und Franzen in Glogau die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn - Betriebsinspektion 1 daselbst; dem Eisenbahn-Betriebsinspektor Lorey in Frankfurt am Main die Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors bei der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst sowie den Eisenbahn-Bauinspektoren Wolfen in Wittenberge die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst und Schramke in Berlin die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 2 daselbst.

Der Eisenbahn-Bauinspektor Harr in Frankfurt a/M. ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst betraut. — Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Denicke, bisher zu den Anatolischen Eisenbahnen beurlaubt, ist der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover zur Beschäftigung zugeteilt. — Der Regierungsassessor Dr v. Ritter-Záhony bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin ist dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur aushilfsweisen Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen überwiesen.

Ernannt sind: die bisherigen ständigen bautechnischen Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabteilungen des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Regierungs- und Bauräte Eduard Scholkmann und Alexander Rüdell zu Geheimen Bauräten und vortragenden Räten im Ministerium; zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: die Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Hans Nebelung in Heilsberg, Peter Hildebrand, z. Z. bei der Schantung-Eisenbahngesellschaft in Kiautschou (China), und Franz Jacobs in Hersfeld, bisher in Cassel, ferner zu Eisenbahn-Bauinspektoren die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Julius Alexander in Berlin, bisher in Magdeburg, Ernst Krüger in Stettin, August Riebicke in Neumünster, Emil Wimmer in Essen a/Ruhr, Albert Christ in Hamburg und Otto Nellessen in Berlin; zu Eisenbahn-Hauptkassenrendanten die Eisenbahnsekretäre Rechnungsrat Hoenig bei der Königlichen Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken und Rechnungsrat Arens bei der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz; zu Regierungsbaumeistern die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Wilhelm Müller aus Cöln und Eduard Köttgen aus Schwelm.

Zur Beschäftigung sind überwiesen die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Wallbaum und Brunner, bisher zur Marineverwaltung beurlaubt, der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona bezw. Breslau, sowie Schreyer, bisher zur Militärverwaltung beurlaubt, der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau.

Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Heinrich Lehmann aus Eisenach und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Gustav Fischer in Berlin, letzterer infolge Ernennung zum etatsmäßigen Professor an der landwirtschaftlichen Hochschule daselbst, sind aus dem Staatseisenbahndienste ausgeschieden. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist erteilt: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Richard Lieder in Posen, Johannes Cleve in Crefeld und Heinrich Zaar in Charlottenburg sowie dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Paul Paap in Flensburg.

Gestorben sind: Der Regierungs- und Baurat Richard Schwedler, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Fulda, und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Alexander Thomas, Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung in Coblenz.

Österreich.

— **Verstaatlichung und Organisation der österreichischen Staatsbahnen.** Gelegentlich der Beratungen des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses über die Verstaatlichung wurde in der Öffentlichkeit vielfach von einem „Defizit" der österreichischen Staatsbahnen im Betrage von 62 000 000 Kr. und im Zusammenhange damit von der angeblichen Unzulänglichkeit der bisherigen staatlichen Eisenbahnverwaltung gesprochen. Gegenüber derartigen Behauptungen weist das „Fremdenblatt" zur Vermeidung von Mißverständnissen darauf hin, daß es sich nicht um ein tatsächliches Betriebsdefizit, d. h. um ein Mehrerfordernis für die Ausgaben gegenüber den Einnahmen, sondern nur um den unter den gegebenen Verhältnissen wohl nicht zu vermeidenden Abgang im Erträgnisse gegenüber den Kapitalslasten handeln könne.

Aber auch dieser Abgang erfahre eine ansehnliche Verringerung, wenn die Steuerzahlungen, die Tilgungsbeträge u. m. a. berücksichtigt werden, ebenso die vielfachen unmittelbaren und mittelbaren Vorteile, welche die staatliche Eisenbahnverwaltung für den Staatsschatz mit sich bringe. Der trotzdem noch erübrigende nicht unbeträchtliche Abgang gegenüber den Kapitalslasten sei hinlänglich aufgeklärt und begründet durch die Höhe der Kapitalslasten, durch die damals fast ausnahmslos bestandenen ungünstigen Geldbeschaffungsverhältnisse sowie durch den sattsam bekannten Umstand, daß eine große Anzahl von Bahnen nicht im Hinblick auf ein zu gewärtigendes Erträgnis, sondern mit Rücksicht auf gesamtstaatliche Erwägungen hergestellt werden mußte. Schließlich dürfe auch nicht vergessen werden, daß vielfach bei den bereits verstaatlichten Bahnen die staatliche Garantie in sehr erheblichen Beträgen in Anspruch genommen worden sei und bei Fortbestand der Privatverwaltung auch derzeit und in weiterer Zukunft in Anspruch genommen werden müßte.

Es müsse aber insbesondere als eine durch nichts begründete Behauptung bezeichnet werden, daß angeblich früher (das heißt im Privatbetriebe) einträglich gewesene Linien, wie beispielsweise die Böhmische Westbahn oder die Karl Ludwigsbahn, unter der staatlichen Verwaltung in ihrer Erträgnisfähigkeit zurückgegangen seien. Es fehle für diese Behauptung jeder sachliche Anhaltspunkt, während anderseits Privatbahnen, die, im privaten Betriebe stehend, nur wenig Ertrag abwerfen, wie z. B. die Duxer Bahnen, nachweisbar zu namhaften Erträgnissen gebracht werden konnten, seitdem sie dem staatlichen Betriebe unterstehen.

Angesichts dieser Erwägungen dürfte wohl auch die Behauptung über die Unzulänglichkeit der bisherigen staatlichen Eisenbahnverwaltung leicht auf das richtige Maß zurückzuführen sein. Fußend auf den bisherigen Erfahrungen könne man mit voller Beruhigung vorhersagen, daß die allfällige Übernahme weiterer Privatbahnen in den staatlichen Betrieb, vom Standpunkt der sachlichen Richtigkeit und der Wirtschaftlichkeit der staatlichen Eisenbahnverwaltung allein betrachtet, keinerlei besondere Nachteile besorgen lasse, wenn die Preisbildung bei Erwerbung der neuen Bahnen dem künftigen Ertrag dieser Bahnen entspreche und in bezug auf den staatlichen Betrieb nicht seitens der unmittelbaren Interessenten zu weitgehende Anforderungen gestellt werden. Es sei doch allgemein bekannt, daß hier zu Lande gerade vom staatlichen Eisenbahnbetriebe, der in anerkennenswerter Weise den Wünschen der Landwirtschaft und Industrie entgegenkomme, Leistungen verlangt werden, die man dem privaten Eisenbahnbetriebe niemals zumuten würde.

Wenn nun aus diesem Anlaß mehrfach auf die Notwendigkeit einer entsprechenden Umgestaltung der Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung als Voraussetzung für die künftige Erreichung eines ausreichenden Ertrags des erweiterten Staatsbahnnetzes hingewiesen worden sei, so könne allerdings mit Grund angenommen werden, daß die fortschreitende Verstaatlichung auch eine entsprechende Ausgestaltung der staatlichen Eisenbahnverwaltung mit sich bringen werde. Man vergesse aber immer bei den öffentlichen Erörterungen dieser Fragen, daß bei den verschiedenen politischen Strömungen, die sich in Österreich geltend machen, derartige Organisationsfragen in Österreich viel schwieriger zu lösen seien, als in anderen Ländern. Ob insbesondere die geplante Änderung wirklich im Wege einer „geschickten Zentralisation" zu erreichen wäre, wie dies von einer Seite behauptet worden sei, scheine um so fraglicher, als doch bekanntlich anderweitige Reformbestrebungen gerade im Gegenteil auf eine stets fortschreitende Dezentralisation und damit im Zusammenhange auf eine Erweiterung der Befugnisse der unteren Betriebsstellen abzielen.

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im März d. J.** Dieselben stellten sich nach den vorläufigen Einnahmenausweisen im Vergleiche mit dem Vorjahre wie folgt:

	März 1903 Kr.	gegen März 1902 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	6 440 503	+ 116 602
Südbahngesellschaft	8 758 137	+ 69 183
Österr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 435 963	+ 47 320
Österr. Nordwestbahn:		
garantierte Linie	1 898 604	+ 57 551
Ergänzungsnetz	1 165 418	+ 85 289
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	608 589	— 42 255
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	1 239 024	+ 105 482
Lokalbahn Teplitz-Reichenberg .	160 405	+ 6 502
Buschtêhrader Eisenbahn Lit. A	523 724	— 5 600
„ „ „ B	1 027 562	+ 48 900
Böhmische Nordbahn	819 967	+ 14 556

— **Der Bau der neuen Alpenbahnen** schreitet zeitgerecht vorwärts. Da die Tunnelbauten bis auf jene des Tauerntunnels vergeben sind, gelangt nunmehr die zweite offene Strecke, die Teilstrecke Podbrdo-Görz der Linie Klagenfurt-Görz-Triest, zur Ausschreibung. Die Vollendungsfristen sind derart festgesetzt, daß ab 1. Dezember 1904 mit der Aufstellung der eisernen Tragewerke der Brücken, ab 1. Januar 1905 mit der Montierung der mechanischen Einrichtung der Wasserversorgungsanlagen begonnen werden kann, bis 1. September 1905 alle Hochbauarbeiten vollendet sind und vom 1. Oktober 1905 an die Betriebseröffnung stattfinden kann. Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmaß

gegen Vergütung von Einheits- und Pauschpreisen. Voraussichtlich werden auch noch in diesem Frühjahre die Bauarbeiten der offenen Strecke Klaus-Windischgarsten der Pyhrnbahn vergeben werden.

— **Der Expreßzug St. Petersburg-Wien-Nizza-Cannes** wird in diesem Frühjahr von St. Petersburg am 26., von Warschau am 27. d. M. zum letzten Male abgehen und in Cannes am 29. d. M. eintreffen. In der Gegenrichtung wird der Expreßzug das letzte Mal von Cannes am 25. d. M. abgehen und in Warschau am 27., in St. Petersburg am 28. d. M. eintreffen.

— **Die schlesischen Lokalbahnpläne.** In Schlesien regen sich seit einigen Jahren allenthalben lebhafte Wünsche nach Erbauung neuer Bahnen. Insbesondere ist der Bau folgender Bahnen geplant: Troppau-Grätz-Wigstadtl mit Abzweigungen nach Wagstadt und Fulnek, Mladetzko bezw. Schönstein-Johannisbrunn-Mohradorf-Tschirm zum Anschluß an die Bahn Zauchtel-Bautsch, Troppau-Landesgrenze-Piltsch-Bauerwitz, Bennisch-Kriegsdorf, Bennisch-Freudenthal, Freudenthal-Heidenpiltsch, Zuckmantel-Würbenthal, Zuckmantel-Olbersdorf, Weidenau-Landesgrenze nach Neiße, Jägerndorf-Landesgrenze-Katscher, Schönbrunn-Königsberg, Teschen-Polnisch-Ostrau, Dobrau-Praschma bezw. Morawka, Friedland-Bielabrücke bezw. Althammer, Skotschau-Chybi-Schwarzwasser mit Abzweigung Skotschau-Brenna.

— **Kundgebungen gegen die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Troppauer Handels- und Gewerbekammer hat hinsichtlich der Verstaatlichung der Nordbahn sich dahin ausgesprochen, daß die von der Kammer vertretenen wirtschaftlichen Interessen eine Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn derzeit nicht erheischen. Für den Fall der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn jedoch fordert die Kammer, daß die sämtlichen Staatsbahnen ein einheitlich zu verwaltendes Verkehrsgebiet bilden und daß die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn keinerlei Verteuerung und keinerlei Erschwerung des Eisenbahnverkehrs im Gefolge haben dürfe. Zur Sicherung der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung Schlesiens beansprucht die Kammer ferner die Errichtung einer Staatsbahndirektion für Schlesien mit dem Sitze in Troppau und den Bau der Bahnverbindung von Troppau nach Wigstadtl zum Anschluß an die Linie Bautsch-Zauchtl auf Staatskosten sowie die Erfüllung der von der Kammer und dem schlesischen Landtage sowie von zahlreichen Städten Schlesiens wiederholt geäußerten, von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unberücksichtigten Wünsche in bezug auf die Erstellung günstiger Personen- und Eilzugverbindungen zwischen den einzelnen Teilen des Landes untereinander und im Anschluß an den Weltverkehr. Von diesen Beschlüssen sind der Ministerpräsident, der Eisenbahnminister und der Handelsminister sowie der schlesische Landesausschuß, alle schlesischen Reichsrats- und Landtagsabgeordneten, die Handels- und Gewerbekammern in Wien, Brünn, Olmütz und Krakau, wie auch die Stadtgemeinden Schlesiens verständigt.

Wie aus Mährisch-Ostrau berichtet wird, hat sich der dortige Gemeindeausschuß gleichfalls gegen die Verstaatlichung der Nordbahn ausgesprochen.

— **Streit zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn.** Bei der Wiener Handels- und Gewerbekammer fand kürzlich eine Schiedsgerichtsverhandlung statt, welche Streitigkeiten zwischen der Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn hinsichtlich des Verkehres im Bahnhofe zu Oderberg zum Gegenstande hatte. Nach mehrstündiger Verhandlung wurde von dem Vorsitzenden der Antrag gestellt, die Angelegenheit durch einen Vergleich auszutragen. Es erfolgte sodann die Vertagung behufs Einleitung von Verhandlungen.

— **Stadtbahn in Triest.** In der Sitzung des Triester Gemeinderats vom 7. d. M. wurde der Bau einer elektrischen Straßenbahn mit zwei Tunneln von der Piazza Goldoni nach Santa Sabba und zurück mit einem Kostenaufwande von 4 800 000 Kr. beschlossen. Das Kapital wird von der Triester Sparkasse zur Verfügung gestellt. Die Bahn soll von der Gemeinde in eigener Regie betrieben oder mit Gewinnbeteiligung an eine Privatgesellschaft verpachtet werden.

— **Lebensmittelmagazine der Staatsbahnbediensteten in Wien.** Bei der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung der registrierten Genossenschaft „Lebensmittelmagazin für Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen" machte der Vorstand die Mitteilung, daß die Bilanz der Genossenschaft, deren Mitgliederstand sich auf 5600 beläuft, einen Fehlbetrag von 133 367 Kr. aufweise. Der Vorstand erklärte, vor Abschluß der eingeleiteten Erhebungen außerstande zu sein, über die Ursache des Abgangs genauen und endgültigen Aufschluß zu geben. Da aber mit einem ungünstigen finanziellen Ergebnisse gerechnet werden müsse, habe es der Vorstand zunächst für seine Aufgabe gehalten, die notwendigen Schritte zu unternehmen, um die sachlichen Unterlagen für eine künftige gedeihliche Gebarung darzustellen, um die Mitglieder vor Schaden zu bewahren. Die Schritte, welche der Vorstand zu diesem Zwecke unternommen hat, haben dazu geführt, daß ein Finanzinstitut sich bereit gefunden hat, dem Lebensmittelmagazin nicht nur den fehlenden Betrag, sondern auch einen entsprechenden Betriebsfonds unter sehr günstigen Bedingungen zur Verfügung zu stellen.

Ungarn.

— **Die ungarischen Industriellen über die österreichische Eisenbahnverstaatlichung.** Der Bund der ungarischen Fabrikindustriellen hat im Oktober 1902, unmittelbar nach der durch die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft erfolgten Kündigung der ungarisch-österreichischen Verbandstarife, die öffentliche Aufmerksamkeit auf diesen Gegenstand und auf dessen Bedeutung für die ungarische Ausfuhr gelenkt. Da der neue Tarif, welcher auf Grund der zwischen den ungarischen Staatsbahnen und der Staatseisenbahngesellschaft zustande gekommenen vorläufigen Vereinbarung am 1. März d. J. eingeführt wurde, nach Ansicht des genannten Bundes für die ungarischen Staatsbahnen und die ungarische Ausfuhr ungünstig erscheint, hat der Bund Anlaß genommen, in einer Denkschrift an den ungarischen Handelsminister seine diesfälligen Wünsche zum Ausdruck zu bringen.

Die Denkschrift führt das für Ungarn ungünstige Übereinkommen mit der Staatseisenbahngesellschaft darauf zurück, daß diese Gesellschaft vor der Verstaatlichung stehe und infolgedessen gezwungen sei, sich der österreichischen Regierung zu fügen. Die Denkschrift äußert sich sodann über die Rückwirkung einer Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung in Österreich auf die ungarischen Verhältnisse und verlangt für den Fall der Verstaatlichung in Österreich nach zwei Richtungen Schutz der ungarischen Interessen. Zunächst soll gewährleistet werden, daß die Vereinbarungen in dem Gesetzentwurfe über das Zoll- und Handelsbündnis nicht nur für die bereits derzeit im Staatsbesitze befindlichen Eisenbahnen, sondern auch für jene Eisenbahnen, welche während der Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses verstaatlicht werden, Geltung haben. Es müssen ferner Bürgschaften dafür vorhanden sein, daß die ungarischen Waren, welche über österreichisches Gebiet nach dem Auslande befördert werden, nicht nur in tarifarischer Beziehung, sondern auch in sonstiger Hinsicht die vertragsmäßige Behandlung erfahren und nicht jener schädigenden Behandlung ausgesetzt werden, welche von maßgebenden österreichischen Körperschaften mehr oder minder verblümt in Aussicht gestellt wird.

Der Bund der ungarischen Fabrikindustriellen faßt in der Denkschrift seine Wünsche wie folgt zusammen:

1. Das mit der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft getroffene vorläufige Übereinkommen ist durch ein endgültiges Übereinkommen zu ersetzen, welches die ungarischen Interessen gebührend berücksichtigt.

2. Ehe der Gesetzentwurf über das Zoll- und Handelsbündnis Gesetzeskraft erlangt, sind die sämtlichen noch schwebenden Eisenbahnfragen in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise klarzustellen und für die Dauer des Bündnisses derart zu regeln, daß die österreichischen Eisenbahnverstaatlichungen auf den ungarischen Verkehr in keiner Weise mehr schädigend wirken können.

— **Abschluß der ungarischen Staatsbahnen für 1902.** Es liegen bereits die endgültigen Ausweise der ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1902 vor. Die Einnahmen betrugen 222 027 055 Kr., um nahezu 7 000 000 Kr., d. i. um 3,2 % mehr als im Vorjahre, und um nahezu 4 000 000 Kr. mehr als die veranschlagten Einnahmen. Das Reinerträgnis betrug nahezu 82 000 000 Kr., was einer 4 prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals der ungarischen Staatsbahnen von 2,3 Milliarden Kronen entspricht.

— **Verwendung von Briketts bei den ungarischen Staatsbahnen.** Wie in der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der Ungarischen Allgemeinen Kohlenbergbaugesellschaft von der Direktion mitgeteilt wurde, werden mit den Totiser Briketts schon demnächst bei den Schnellzügen der ungarischen Staatsbahnen umfassende Versuche angestellt werden.

Niederlande.

— **Der Streik** hat — wie wir bereits in Nr 29 S. 449 d. Ztg. vermutungsweise aussprachen — am 10. d. M. ein rasches Ende genommen, indem der „Zentral-Abwehrausschuß“ zu Amsterdam an diesem Tage die Aufgabe des von ihm zwei Tage vorher erklärten allgemeinen Arbeiterausstandes ausgesprochen und hiervon die Streikenden drahtlich benachrichtigt hat. Die Kraftprobe ist also auch diesmal völlig mißlungen. Inzwischen haben die Kammern die Beratung über die Streikgesetze unbeirrt durch die dagegen angezettelte Bewegung zum Abschluß gebracht; die Vorlagen wurden in der zweiten Kammer mit überwiegender Mehrheit und am 11. d. M. in der ersten Kammer einstimmig angenommen, auch am selben Tage von der Königin Wilhelmina vollzogen und in Geltung gesetzt. Die Tatkraft und Umsicht, mit welcher in diesem Falle alle Behörden und namentlich die Eisenbahnverwaltungen den Machenschaften der Umsturzpartei entgegenwirkten, bildete einen erfreulichen Gegensatz zu der Rat- und Hilfslosigkeit, welche sich bei Ausbruch des Streiks im Januar zeigte und die Transportgesellschaften zwang, den Forderungen der Streikenden bedingungslos nachzugeben. Gleich damals hatte — wie bekannt — der Ministerpräsident Dr Kuyper der zweiten Kammer drei Gesetzentwürfe zugehen lassen, durch welche der Wiederholung derartiger Vorkommnisse vorgebeugt werden sollte. Der erste dieser Entwürfe bezweckte die Errichtung einer Eisenbahnbrigade, welche im Notfalle den Bahndienst zu übernehmen hätte, der zweite verordnete die Einsetzung einer staatlichen Kommission zur Prüfung der von den Bahnangestellten aufgestellten Forderungen und Beschwerden und der dritte enthielt ergänzende Bestimmungen zum Strafrecht. Danach soll jeder, der einen anderen an der Arbeit hindert, mit einer Gefängnisstrafe bis zu 3 Monaten oder 100 Gulden bestraft werden. Tun sich zu diesem Zwecke mehrere zusammen, so verdoppelt sich die Strafe. Ein Eisenbahnbeamter oder auch nur zeitlich im Eisenbahndienst Angestellter, welcher den Gehorsam verweigert, wodurch Betriebsstörungen entstehen können, kann zu einer Gefängnisstrafe bis zu 6 Monaten oder einer 300 Gulden-Geldstrafe verurteilt werden. Begehen mehrere gemeinschaftlich diese Tat, so werden sie mit Gefängnisstrafe bis zu 4 Jahren belegt. Wird durch solche Weigerung eine Betriebsstockung herbeigeführt, so erhalten Einzelpersonen $1\frac{1}{2}$ Jahre, Gruppen und Führer bis zu 6 Jahren Gefängnis. Wer in Zukunft Eisenbahnarbeiter oder -Beamte zur Arbeitseinstellung auffordert, macht sich der Aufwiegelung schuldig und wird mit Gefängnis bis zu 5 Jahren bestraft.

Die beiden erstgedachten Entwürfe wurden in dem zu ihrer Vorberatung eingesetzten Ausschusse anstandslos genehmigt und auch der dritte wurde nach einigen Abmilderungen in der Höhe des Strafmaßes der Kammer zur Annahme empfohlen. Zur endgültigen Beschlußfassung hierüber waren die Kammern auf Anfang April einberufen worden, und von den Gegnern der Vorlage waren alle Anstrengungen gemacht, um sie von einer Zustimmung zu diesen Vorlagen abzuschrecken. Zu diesem Zwecke wurde von dem Zentralausschuß zu Amsterdam am 6. d. M. der Ausstand der Transportarbeiter einschl. der Eisenbahner erklärt. Als es sich dann aber zeigte, daß der Verkehr durch diese Maßnahme nicht, wie im Januar, völlig unterbunden wurde, sondern dank der Umsicht der leitenden Behörden und der Pflichttreue einer großen Zahl ihrer Bediensteten in beschränktem Maße aufrecht erhalten werden konnte, machte der Ausschuß am 8. d. M. noch den Versuch, seine verlorene Sache dadurch zu retten, daß er den allgemeinen Arbeiterausstand erklärte. Aber, wie zu erwarten, erwies sich auch dies lediglich als ein Schlag ins Wasser, und es blieb daher den Führern nur übrig, den aussichtslosen Streik für beendet zu erklären. Allerdings haben sich die Streikenden in Amsterdam und Rotterdam nur widerwillig dieser Anordnung gefügt, aber da sie keinerlei Unterstützung fanden, mußten sie auf weiteren Widerstand verzichten. Der ganze Verlauf der Angelegenheit hat gezeigt, daß die holländische Regierung die öffentliche Meinung in ihrem Lande völlig auf ihrer Seite hat, wenn sie sich entschließt, derartigen Störungen der allgemeinen Wohlfahrt mit Nachdruck entgegenzutreten. Der Verkehr auf den Bahnen ist im alten Umfange wieder aufgenommen, und die entlassenen Angestellten der beiden großen Eisenbahngesellschaften haben an die Gesellschaften das Gesuch gerichtet, in ihren alten Stellungen wieder angestellt zu werden, und eine Anzahl hervorragender Personen gebeten, dieses Gesuch zu unterstützen.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnfahrplan in Belgien.** Die Verwaltung der belgischen Eisenbahnen hat jüngst den Sommerfahrplan einen Monat früher beginnen lassen. Jetzt schiebt sie den Beginn des Winterfahrplans einen Monat weiter hinaus; er soll künftig statt im Oktober erst im November beginnen.

— **Elektrische Versuchsfahrten zwischen Brüssel und Ostende.** Die Firma Gardner-Serpollet läßt in den Werkstätten der Internationalen Schlafwagengesellschaft einen elektrischen, sich selbst bewegenden Wagen System Serpollet bauen, der 40 Plätze enthalten und wahrscheinlich zwischen Brüssel und Ostende erprobt werden wird, welche Entfernung er angeblich in einer Stunde zurücklegen soll.

— **Internationale Schlafwagengesellschaft.** Nachdem das Unternehmen, welches bald auf eine 30 jährige, immer weiter ausgedehnte und von vielseitiger Anerkennung begleitete Tätigkeit zurückblicken kann, jüngst von der österreichischen Regierung die Erneuerung eines wichtigen Vertrages auf eine Frist von 30 Jahren erlangt, hat soeben, wie wir der „Indépendance belge“ entnehmen, der Generaldirektor Nagelmakers mit der ungarischen Regierung gleichfalls einen Vertrag auf 30 Jahre abgeschlossen. Das Brüsseler Blatt fügt hinzu, mittels dieser beiden Verträge sei der Internationalen Schlafwagengesellschaft die Aufrechterhaltung ihres Betriebsmonopols auf einem der wesentlichsten Teile ihres Netzes für die internationalen Verbindungen gesichert.

Auch mit der russischen Regierung hat die Gesellschaft einen Vertrag auf 12 Jahre abgeschlossen, nach welchem sie vom 1. Mai d. J. an fünfmal wöchentlich und vom 1. Mai 1904 an siebenmal, also täglich, in die Züge der sibirischen Eisenbahn von Moskau bis zu den Endstationen je einen Schlafwagen und einen Speisewagen einstellt. Ferner ist die Gesellschaft verpflichtet, wöchentlich einmal einen Luxuszug von Moskau ab zu stellen. Sie erhält dafür für jede von den Reisenden in II. Klasse durchfahrene Werst 0,4 Kop. und 0,5 Kop. in I. Klasse.

— **Hie Frasne-Vallorbe, hie Faucille.** Das „Journal des transports“ läßt in seiner letzten Märznummer in der Frage: Frasne-Vallorbe oder Faucille folgenden für deutsche Ohren geradezu komischen Schmerzensschrei ertönen: „Die in einer französischen Enklave fern von der Sonne Berns liegende kleine Republik Genf, in der noch die letzten lebhaften Sympathien für Frankreich vorhanden sind, schmachtet einsam an den blauen Ufern des Genfer Sees und entsendet hinauf zu den savoyischen Alpen all ihre Verzweiflung und ihren Groll über ihre bejammernswerte Lage als Aschenputtel. Der durch die Durchbohrung des Gotthard gewährte deutsche Einfluß ist schnell und sicher aus dem Norden in die Täler der Schweiz eingezogen, und die Germanisierung, die durch die Errichtung des Schillersteins im Vierwaldstätter See bezeugt ist, breitet sich jetzt nach dem Süden bis ins Herz des Kantons Waadtland, bis an die Grenze unserer Landschaft Gex aus. Die Republik Genf, die das deutsche Gift kennt und sich vor Vergiftung hüten will, glaubte nun, daß die demnächstige Eröffnung des Simplon ihr Gelegenheit geben würde, einerseits Frankreich, anderseits Italien die Hand zu reichen und dadurch ein Band zwischen diesen beiden Völkern lateinischer Rasse zu schließen, auf die sich naturgemäß alle ihre Interessen und Bedürfnisse richten. Deshalb will sie mit all ihren Kräften und Mitteln an der Verwirklichung des Faucilleplanes helfen, der Lons-le-Saulnier mit Genf verbinden soll.“ Das „Journal des transports“ setzt nun die Vorteile dieser Linie auseinander und geht im einzelnen auf die Verhandlungen zwischen der Republik Genf und dem schweizerischen Bundesrat in betreff des Faucilleplanes ein. Der schweizerische Bundesrat erklärte, daß er den Plan nicht unterstützen würde, da er Lausanne, das sich der Führung Berns angeschlossen hat, schädigen würde, während Genf sich ihr zu entziehen strebe. Dies bedeute, wie unsere Quelle meint, in kurzen Worten: Frasne-Vallorbe oder nichts, la bourse ou la vie.

Das „Journal des transports“ gibt sodann die in Frankreich herrschenden Meinungen wieder und erklärt, daß die Linie Frasne-Vallorbe nach einstimmiger Ansicht eine unbedeutende Abkürzung des Fahrplans Paris-Mailand bedeute, die sogar in ein Nichts zerfließen würde, sobald man den Lötschberg, der nur eine Ergänzung des Gotthard sei, zum Nutzen Deutschlands und Belgiens und zum geringen Nutzen für den Norden und Osten Frankreichs durchbohrt haben wird. Niemand zweifle daran, daß dieser Plan sehr bald ausgeführt sein werde, denn der Kanton Bern halte 40 000 000 Fr. dafür bereit und der Bundesrat werde aus Gefälligkeit gegen Deutschland diesem Plan soviel Wohlwollen und Eifer entgegenbringen, wie er Abneigung gegen den französischen Faucilleplan gezeigt habe. Frasne-Vallorbe verkürze die Entfernung von Paris nach Genf um nur 17 km und umfasse Steigungen von 2 %; sei das die Linie, welche der internationale Verkehr erfordere? Deshalb müsse die französische Regierung die Initiative in der Sache ergreifen und die schweizerischen Nachbarn mit ihren Absichten und Plänen erfüllen. Beharre die Regierung bei der Linie Frasne-Vallorbe, so wisse man wenigstens, daß sie nichts tun wolle, um in der Schweiz den letzten Rest französischer Sympathien zu erhalten, und daß sie für die Verbesserung der Handelsbeziehungen des westlichen, nordwestlichen und mittleren

Frankreichs — des ganzen Dreiecks zwischen le Havre, St. Nazaire und Lyon — mit Italien nichts mehr tun wolle. Wenn dagegen die Regierung ihre Pflicht erkenne, so werde sie bereit sein, mit der Schweiz über die Durchbohrung des Jura und den Faucilleplan zu verhandeln, für welche der Kanton Genf große Opfer bringen wolle und welche der schweizerische Bund unterstützen müsse, wenn er nicht seine feierlichsten Verpflichtungen (?) verleugnen wolle.

— **Personenfahrpreise auf den schweizerischen Bundesbahnen.** Am 1. Mai d. J. treten auf sämtlichen im Eigentum der Bundesbahnen befindlichen Linien die neuen Taxen für den inneren Personenverkehr in Kraft: für einfache Fahrten in I. Wagenklasse 10,4, II. Klasse 7,3, III. Klasse 5,2 Rappen für das Kilometer Bahnlänge; für Hin- und Rückfahrt in I. Klasse 15,6, II. Klasse 10, III. Klasse 6,5 Rappen (5 Rappen schweizerischer Rechnung entsprechen ungefähr 4 ₰ der deutschen Reichsrechnung). Diese Sätze entsprechen den im Bundesgesetz von 1901 betreffend das Tarifwesen vorgesehenen Höchstsätzen. Die Verwaltung der Bundesbahnen glaubte, wie mitgeteilt wird, mit Rücksicht auf die vom Gesetz bereits gebrachten Verminderungen und Einnahmeausfälle sowie auf verschiedene derzeit die finanzielle Lage der Bundesbahnen ungünstig beeinflussende Verhältnisse, vorerst von weiteren Tarifherabsetzungen absehen zu müssen. Für die Brüningbahn bleiben die höheren Preise bestehen. Die am 1. Mai d. J. auf allen Stationen der Bundesbahnen zur Ausgabe kommenden neuen Fahrkarten erhalten andere Farben: für die erste Klasse gelb, für die zweite grün, für die dritte braun (wie in Deutschland). Kinder bis zu 12 Jahren (bisher 10) zahlen die halbe Fahrtaxe; Kinder bis zu 4 Jahren (bisher 3) fahren frei. Sämtliche Eisenbahnstationen sind ermächtigt, die über eine innere Strecke laufenden Fahrkarten zur Fahrt über eine andere innere Strecke nach der gleichen Endstation umzuschreiben.

— **Arbeitszeit beim Betriebe der schweizerischen Transportanstalten.** Nachdem die Frist für das „Referendum" (Volksabstimmung) über das neue Bundesgesetz unbenutzt abgelaufen, wird demnächst der Zeitpunkt seines Inkrafttretens bestimmt werden.

— **Simplontunnel.** Der Fortschritt im März d. J. beträgt 335 m, davon auf der Nordseite 158, auf der Südseite 177 m. Auf der Nordseite mußte die Maschinenbohrung für 212 Stunden unterbrochen werden wegen ungünstigen Gesteins. Der Wasserabfluß hat auf der Nordseite zu-, auf der Südseite abgenommen: 465 bezw. 799 Sekundenliter.

— **Albulabahn.** Der erste Zug der Albulabahn, die in diesem Sommer zur Eröffnung gelangt und als herrliche Gebirgsbahn das Oberengadin an den Eisenbahnverkehr anschließt, ist am 4. d. M. durch den Tunnel gefahren und im Beverser Tal feierlich empfangen worden.

— **Verstaatlichung der Jura-Simplonbahn.** In der Schweiz fühlt man sich durch die Tatsache, daß endlich die italienische Regierung gemäß ihrem früheren Versprechen der Übertragung der Konzession für die italienische Strecke bis Domodossola an den Bund zugestimmt hat, von einem unangenehmen Drucke befreit. Wenn nun auch formell bis zum 1. Mai nicht alles zur Verstaatlichung geregelt sein kann, so steht doch tatsächlich fest, daß, wie die Zentralbahn, Nordostbahn und Unionbahn, nun auch die Jura-Simplonbahn ohne weitere Streitigkeiten und Schwierigkeiten auf die Eidgenossenschaft übergehen wird. Diese Besitzübertragung erfolgt zum vorausgesehenen Termin, 1. Mai, auf dem Wege freier Verständigung auf Grund des unter dem 5. Mai 1902 zwischen den Vertretern des Bundesrats und der Bahn aufgesetzten Protokolls; irgendwelcher Zwang durch konzessionsmäßigen Rückkauf, der ja gleichfalls zum 1. Mai durchgeführt werden könnte, wird vermieden. Formell bleiben noch Einzelabmachungen mit Italien, die Zustimmung der italienischen Zahler von Beihülfen und die Zustimmung durch die schweizerische Bundesversammlung, die erst im Juni wieder zusammen tritt, und durch das italienische Parlament sowie seitens der Generalversammlung zu erledigen. Da die Direktion am 1. Mai sich auflöst, wird zur Erfüllung der nötigen Formalitäten eine Liquidationskommission eingesetzt werden. Indessen geht der Umtausch der Jura-Simplon-Aktien in schweizerische Bundesobligationen, wie schweizerische Blätter mitteilen, schon lebhaft vor sich.

— **Die Lohnbewegung bei der Gotthardbahn**, die monatelang angedauert hat und sich verschiedentlich zuzuspitzen schien, ist nun nach neuerlichen Zugeständnissen der Verwaltung erledigt. Am 8. d. M. sandte die Direktion ein Telegramm an sämtliche Dienststellen, daß die zwischen ihr und den Vertretern des Personals geführten Verhandlungen über die noch schwebenden Differenzpunkte zu einer vollkommenen Einigung geführt haben. Bezeichnend ist, daß anfänglich in dem von einem Führer der Bewegung geleiteten Preßorgan deutlich mit Streik gedroht war; dann aber wurde in einer großen Versammlung des Personals einfach behauptet, man habe niemals an einen Streik gedacht; jetzt gegen Schluß aber wurden wieder in einer Versammlung unverhüllte Streikdrohungen laut. Die Zugeständnisse, die allerdings die Direktion anfänglich in solcher Ausdehnung nicht machen zu können erklärte, sind recht erhebliche. Schließlich scheinen aber alle Teile und auch die vorwiegende öffentliche Meinung in der Schweiz mit der Lösung zufrieden. In der öffentlichen Erörterung dieser Dinge ist übrigens u. a. daran erinnert worden, daß in Art. 6 des Schlußprotokolls der internationalen Konferenzen von 1869 zwischen der Schweiz, dem Norddeutschen Bunde, dem Großherzogtum Baden, dem Königreich Württemberg und dem Königreich Italien bestimmt ist: „Den Fall höherer Gewalt ausgenommen, soll der Betrieb der Gotthardbahn gegen jede Unterbrechung sichergestellt werden . . ." Der Berner „Bund" meint freilich, es könnte unter Umständen sehr wohl zur Streitfrage werden, inwieweit der Streik als Fall höherer Gewalt zu gelten habe.

— **Schweizerisches Eisenbahnwesen.** Der in einigen Einzelheiten schon erwähnte Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements des schweizerischen Bundesrats bringt eine Reihe von allgemein interessanten Mitteilungen über das schweizerische Eisenbahnwesen. Bezüglich des Unterbaues der Hauptbahnen lauten die Darlegungen im ganzen befriedigend. Die noch rückständigen Verstärkungen und der Ersatz eiserner Brücken sind weitergeführt worden, auf der Gotthardbahn und der Jura-Simplonbahn programmäßig, auf der Nordostbahn weniger. Die zeitweiligen Probebelastungen der Brücken zeigten durchweg befriedigende Ergebnisse für den Stand der Betriebssicherheit. Doch macht folgende Bemerkung betreffs der Materialproben einen etwas befremdlichen Eindruck: Trotz wiederholter Hinweisung auf die bestehenden Vorschriften würden die Prüfungsbescheinigungen nicht selten erst vorgelegt, wenn die Brücken schon montiert sind; beim Aufhören oder bei einer wesentlichen Vernachlässigung der Proben würde die Schweiz voraussichtlich zum Abschiebeplatz für minderwertige Eisenqualitäten des Auslandes werden. Schon jetzt könne festgestellt werden, daß das zur Verwendung kommende Material hin und wieder den bestehenden Vorschriften nicht entspreche. Mit Recht hält sich die schweizerische Presse über diese Mitteilung auf; so verlangt z. B. die N. Zürcher Ztg., daß überhaupt die Ausführung einer Brücke nicht erfolgen dürfe, bevor die Materialproben gutgeheißen worden sind. Übrigens sollten, meinen wir, beteiligte deutsche Lieferer auch sich zur Sache äußern. Betreffs des Oberbaues wird hervorgehoben, daß ein kräftiger Schritt zur Verbesserung der Gleise der Hauptbahnen getan sei durch die Einführung neuer Bauarten für die Hauptlinien der Bundesbahnen. Im Kreis III sind etwa 8,5 km Gleise in den neuen Schienenarten von 45,9 und 48,8 kg umgebaut worden. Daß indes an Gleiseumbauten und -Vermehrungen, Bahnhofsausbauten usw. noch viel zu tun ist, wird zugegeben. Bei den Nebenbahnen lasse die Durchführung der Verbesserung des Oberbaues vielerorts zu wünschen übrig, ebenso das Rollmaterial der Hauptbahnen, namentlich betreffs der Schnellzüge. Mit passendem Material für diesen Zweck (vierachsigen Wagen) ist bisher allein die Gotthardbahn versehen. Größere Sicherheit hat das Eisenbahndepartement verlangt betreffs der Abschließung von Schienenübergängen. Daß über die bedenkliche Zunahme der Zugverspätungen geklagt wird, ist schon erwähnt worden. Da der Mai vorigen Jahres eine recht schlechte Witterung und dementsprechend schwachen Personenverkehr hatte, ist der 1902 zum erstenmal gemachte Versuch, den Sommerfahrplan am 1. Mai in Kraft treten zu lassen, noch nicht als genügend erprobt zu erachten und wird daher 1903 fortgesetzt.

— **Druck der Frachtbriefe in der russischen Reichsdruckerei.** Wie die amtliche „Torg. Prom. Gaseta" mitteilt, ist beschlossen worden, um den in letzter Zeit häufig vorgekommenen Fälschungen von Formularen für Eisenbahnfrachtbriefe und deren Duplikate vorzubeugen, den Druck dieser wichtigen Dokumente vom 1. Januar 1904 ab in der „Expedition zur Anfertigung von Staatspapieren" bewerkstelligen zu lassen, und zwar werden nicht nur die Staatsbahnen, sondern auch die Privatbahnen von dieser Staatsbehörde mit den betreffenden Formularen versorgt werden.

Durch diese Neuerung werden die Eisenbahnen Rußlands zweifellos mit Formularen versorgt werden, die technisch, was Druck und Papier anlangt, außerordentlich gut hergestellt sind, denn es ist bekannt, daß die „Expedition zur Anfertigung von Staatspapieren" eine fast unerreicht dastehende Druckerei ist. Eine andere Frage ist es allerdings, ob die Bahnen die Formulare ebenso billig wie jetzt geliefert erhalten werden, denn billig hat die Expedition nie gearbeitet.

— **Verbindung der sibirischen Bahn mit der im Bau begriffenen Bahn von Wjätka nach Petersburg.** Im Augenblick werden in den beteiligten Ministerien, wie die amtliche „Torg. Prom. Gaseta" in ihrer Nr 68 berichtet, außerordentlich wichtige Verhandlungen geführt, in denen es sich darum handelt, eine möglichst kurze und leistungsfähige Verbindungsbahn zwischen der von St. Petersburg aus im Bau begriffenen Bahn nach Wjätka und der westsibirischen Eisenbahn herzustellen.

Die Frage ist wichtig und interessiert nicht nur die Kreise der russischen Techniker, sondern hat mindestens dieselbe Bedeutung und vorerst dasselbe Interesse bei der russischen Handelswelt, denn es kann nicht übersehen werden, daß dem jetzt vorhandenen Schienenweg von Westsibirien nach der z. Z. im Bau begriffenen Petersburg-Wjätka- und der bekanntlich schon seit mehreren Jahren im Betriebe befindlichen Perm-Kotlasbahn drei große Mängel anhaften: Erstens kann die Teilstrecke von Kurgan bis Tscheljäbinsk die Ansprüche, die der stetig wachsende Verkehr an ihre Leistungsfähigkeit stellt, nicht mehr befriedigen, zweitens ist die Steigung der Strecke, die über den Ural zwischen Perm und Jekaterinburg führt, sehr stark ($^{16}/_{1000}$), was die Transportfähigkeit der Strecke beeinträchtigt, und schließlich macht die Linie zwischen Kurgan und Perm einen derartigen Umweg, daß die Waren 200 Werst (= 213,6 km) zu durchlaufen haben, die nach der geographischen Lage erspart werden müßten. Gerade der letztgenannte Umstand schädigt die Absender der Frachten ziemlich empfindlich. Wenn man die Durchschnittsmenge der zu befördernden Güter auf 50 000 000 Pud (= 819 000 t) im Jahr veranschlagt, so wird der Handel alljährlich mit 2 000 000 R. belastet, die es natürlicherweise erschweren, dem Wettbewerb mit Erfolg entgegenzutreten. Es ist daher verständlich, daß die St. Petersburger Kaufmannschaft in dieser Frage beim Finanzministerium vorstellig geworden ist und auf Abhilfe drängt.

Was die bisher in dieser Richtung vorgeschlagene Linienführung für die neue Verbindungsbahn betrifft, die die Punkte Krassnoufimsk und Kyschtym verbinden soll, so entspricht sie kaum ihrem Zweck, da sie die Strecke Kurgan-Tscheljäbinsk nicht zu entlasten vermögen. Der Bau einer Bahn zwischen Kurgan-Schadrinsk und Jekaterinburg erscheint dagegen schon aus dem Grunde empfehlenswert, weil er die bisherige Strecke um 124 Werst (= 132,3 km) abkürzt. Für einen Weiterbau dieser Linie nach Westen von Jekaterinburg sind zwei Vorschläge gemacht, die beide gewisse Vorzüge besitzen. Das ist die Linienführung von Tschepza über Krassnoufimsk, die den Ural in einer ungemein schwachen ($^{6}/_{1000}$) Steigung überschreitet, und die Linienführung Perm-Kungur, die noch um 7 Werst kürzer als die erstgenannte Linie ist und auch nur geringe Steigungen hat. Die zweite Linie hat außerdem den großen Vorzug, daß sie nicht den Bau einer großen Eisenbahnbrücke über die Kama, der gegen 2 000 000 R. erfordern würde, notwendig macht, während der Bau einer solchen bei der Führung der Linie auf Krassnoufimsk erforderlich wäre.

Nach diesen Ausführungen gewinnt man den Eindruck, daß die Entscheidung über die wichtige Frage anscheinend keine allzugroßen Schwierigkeiten bieten kann, weil die letztbezeichnete Linienführung die gestellten Ansprüche — Abkürzung der Verbindungsbahn, geringe Steigungen beim Überschreiten des Uralgebirges usw. — erfüllt. Wenn dennoch die Verhandlungen über die Herstellung dieses Gliedes in der großen Kette von Eisenbahnen, die Asien und Europa miteinander verbinden, verhältnismäßig viel Mühe und Arbeit in Anspruch nehmen, so wird der Grund gewiß darin zu suchen sein, daß neben den vorgenannten hauptsächlichsten Bedingungen, die der Bahnbau erfüllen muß, noch Nebenrücksichten eine Rolle spielen, die auch nicht ganz beiseite geschoben werden können, so namentlich der Anschluß von Werken, das Heranführen der Bahn an Städte usw.

Jedenfalls wäre es im Interesse der Entwicklung des Verkehrs zwischen Sibirien und St. Petersburg dringend zu wünschen, daß die vorliegende Frage bald eine glückliche Lösung fände, damit bei Fertigstellung des Bahnbaues Petersburg-Wjätka auch eine leistungsfähige Verbindungsbahn nicht mehr lange auf sich warten ließe.

Fremde Weltteile.

— **England und die Bagdadbahn.** Gibson Bowles (k.) richtete in der Sitzung des Unterhauses vom 8. d. M. an den Ministerpräsidenten Balfour die Anfrage, welche Mitteilungen zwischen der englischen Regierung und auswärtigen Regierungen gewechselt worden seien mit Bezug auf die deutsch-anatolische oder Bagdad-Eisenbahn und ihre Verlängerung bis nach Koweit am persischen Meerbusen. Balfour erstattete seine Antwort schriftlich, dahin lautend, daß keine formellen Mitteilungen in dieser Sache ergangen seien. Die in Frage stehende Bahn sei nicht, wie in der Anfrage angenommen werde, eine rein deutsche. Die Angelegenheit sei nur in zwei kurzen Unterredungen, einer mit dem französischen, der anderen mit dem deutschen Botschafter, ungefähr vor 13 Monaten zur Sprache gekommen. Staatssekretär Lansdowne habe damals ausgeführt, man sollte dem Unternehmen nicht unfreundlich gegenüberstehen, vorausgesetzt natürlich, daß britischem Kapital und britischen Interessen mindestens die gleichen Rechte eingeräumt würden wie denen irgend einer anderen Macht. Es hat, bemerkt Balfour, in der Sache ein Austausch von Mitteilungen mit englischen Kapitalisten stattgefunden, der auch jetzt noch fortgesetzt wird. Eine endgültige Regelung der Angelegenheit ist noch nicht zustande gekommen. Die zur Beratung stehenden Vorschläge enthalten keine Garantieübernahme für die ausschließliche Zuweisung der Postbeförderung oder irgend eine andere Unterstützung. Dem Vernehmen nach sollen uns folgende Vorschläge gemacht werden: 1. daß in der Frage des Kapitals und der Kontrolle über die Bahn England jeder anderen Macht vollkommen gleichgestellt wird; 2. daß bei den Verhandlungen über einen neuen Handelsvertrag mit der Türkei, welche jetzt eingeleitet sind und die ohne jede Beziehung auf die Bagdadbahn die Frage einer Erhöhung der türkischen Zölle akut gemacht haben, die englische Regierung sich einer begründeten Erhöhung dieser Zölle nicht widersetzen wird, obgleich ein Teil der Mehreinnahmen zur Garantierung der für die Handelsinteressen der Türkei so wichtigen Bahn verwendet werden soll; 3. daß, wenn die Bahn sich tatsächlich zur schnelleren Beförderung der Post nach Indien geeignet erweist, sie zur Beförderung dieser Post verwendet werden soll unter Bedingungen, über die später eine Einigung zu erfolgen haben würde; 4. daß die englische Regierung nicht durch Geld oder Geldversprechungen, sondern nur durch ihre guten Dienste bei der Beschaffung einer geeigneten Endstation in oder in der Nähe von Koweit beteiligt sein soll. Die Vorschläge werden sorgfältig erwogen werden.

In der Verhandlung über den von Balfour gestellten Vertagungsantrag hob Gibson Bowles nochmals die politische und wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn hervor, die ein deutsches Unternehmen sei.

Balfour erklärte, die Regierung sei mit der Prüfung der Fragen bezüglich der Bagdadbahn beschäftigt. Der Verdacht, daß die Regierung an dem Rock deutscher Finanzmänner hänge, sei durchaus unbegründet. Deutsche, französische und gleich interessierte Finanzgruppen seien sich darüber einig, daß das Unternehmen früher oder später ausgeführt würde, welche Stellung auch die englische Finanzwelt und die Regierung dazu einnehmen. England könne wohl dem Projekt Unbequemlichkeiten bereiten, aber nicht seine schließliche Durchführung verhindern. Die Hauptfrage, über welche sich die Regierung entscheiden müsse, sei, ob es nicht wünschenswert wäre, daß bei der Bahn, welche die Stützpunkte des Mittelmeeres für militärische Operationen mit dem persischen Golf verbindet, britisches Kapital und britische Interessen in gleich hohem Maße vertreten sind, als von irgend einer anderen Macht. Alles andere seien Nebenfragen. Der Minister betonte, die geplante Erhöhung der türkischen Eingangszölle werde bei dem Abschluß des neuen Vertrages mit der Türkei den Gegenstand von Verhandlungen englischer Gegenforderungen im Interesse des britischen Handels bilden. Bezüglich der Bahn, die der kürzeste Weg nach Indien sein würde, sei vor allem zu erwägen, ob es ratsam sei, den Reiseverkehr gänzlich unter der Kontrolle anderer Nationen zu lassen, mit denen England auf dem freundschaftlichsten Fuße stehe, die aber mit diesem nicht die gleichen Interessen haben. Die englische Politik hinsichtlich der weniger zivilisierten Weltteile gehe dahin, eher eine oder mehrere andere Nationen dort tätig zu sehen, als allein zu handeln. Es sei besser, wenn die Länder, die England sicher nicht aufsaugen könne, in den Händen dreier großer Mächte sind, als zweier oder einer, und wenn sie in europäischen Händen sein sollten, so spreche vieles dafür, daß sie teilweise in den Händen Englands, Deutschlands und Frankreichs wären. Über die baldige Entscheidung der Regierung könne er nichts sagen. Nach kurzer Debatte nahm das Haus den Vertagungsantrag bis zum 21. d. M. an.

— **Eisenbahn Bangkok-Ratburi-Petschaburi in Siam.** Über diese im Bau begriffene, jetzt beinahe fertiggestellte Eisenbahnlinie können wir aus einem Bericht des Kaiserlich deutschen Ministerresidenten zu Bangkok über eine in der Weihnachtszeit 1902 stattgehabte Inspektionsfahrt des Generaldirektors der Kaiserlich siamesischen Bahnen, Baurat Gehrts, folgendes mitteilen: Die Bahn, die 1 m Spurweite hat, ist 152 km lang. Sie überschreitet auf zwei großen Brücken den Tachim- und den Meklongfluß. Die erstere hat mit den Maßen 25 + 90 + 25 m die bis jetzt größte Spannung in Siam, während die letztere mit ihrer ganzen Länge von 150 m (3 × 50) die längste Brücke in Siam ist.

Die sämtlichen Brücken sind von Harkort in Duisburg geliefert, die Schienen von Krupp. Die Betriebsmittel, die zur

Zeit der Berichterstattung (Januar d. J.) gerade aus dem Schiff entlöscht wurden, sind von Gottfried Lindner in Halle a/S. und van der Zypen & Charlier in Deutz, so daß an der ganzen Bahn kein Nietbolzen und keine Achse ist, die nicht aus Deutschland wäre. Baurat Gehrts hofft, die Bahn im April oder Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben zu können. Die Bahn führt durch ein Land, das dichter bevölkert und mehr angebaut ist, als die Gebiete, die von der Bahn nach Korat durchschnitten werden, so daß die Erwartung des Generaldirektors, sie werde von Anfang an einen stärkeren Verkehr haben, als die Koratbahn in ihren ersten Betriebsjahren, durchaus berechtigt erscheint.

— **Eisenbahnbau in der Lagoskolonie.** In seiner letzten Botschaft an die gesetzgebende Versammlung von Lagos hat der Gouverneur der Kolonie Sir William Mc Gregor eine Übersicht über den Stand der Eisenbahnbauten in seinem Verwaltungsbezirk gegeben, der nicht besonders schmeichelhaft für die englischen Kolonialbehörden ist. Von der ursprünglichen Forderung, die ganze Teilstrecke von Ibadan nach Ilorin, 129 englische Meilen lang, mit einem Male in Angriff zu nehmen, ist man längst abgekommen, aber der Gouverneur fordert wenigstens die Verlängerung der Strecke über Ibadan hinaus bis Oshogbo, 71 engl. Meilen. Dieser Neubau würde fruchtbare Landstriche erschließen, die bevölkerten Plätze Iwo, Ede und Oshogbo sowie die reichen Bezirke Ilescha, Ikirun und das ganze Ekitiland in Verbindung mit der Küste bringen. Die Kosten für diesen Bahnbau werden in der Botschaft auf 429 000 £ oder 6000 £ für die Meile angesetzt. Sir William Mc Gregor fordert von der englischen Regierung zwar keine direkten finanziellen Zuschüsse, wohl aber eine moralische Unterstützung des Kapitals, das dem Bahnbau noch nicht genügendes Vertrauen entgegenbringt. Eine solche Bahnkonzession würde das Schatzamt in London nicht belasten, den Bahnbau aber bedeutend erleichtern. Bei der Kostenaufstellung werden die entsprechenden Zahlen vom Bau der Ugandabahn zum Vergleich herangezogen und betont, daß die englische Regierung acht Jahre lang in Uganda arbeiten ließ, mehr als 5 500 000 £ dafür auswarf und damit noch nicht die letzten Ausgaben für die Ugandabahn gedeckt hat. Dabei wies sie das Anerbieten der Firma Pauling im Jahre 1895 zurück, welche sich verpflichtete, dieselbe Bahnstrecke in vier Jahren für 2 250 000 £ zu bauen. Ähnlichen Erfolg hat das System der Regierung, selbst die Eisenbahn zu bauen, an der Goldküste gehabt. Dort brauchte sie $3\frac{1}{2}$ Jahre, um ganze 40 englische Meilen Schienenweg fertig zu stellen und zwar zu dem nicht geringen Preise von 15 000 £ für 1 Meile, während die Firma Pauling die Strecke Tarkwa-Kumasi, im ganzen 140 Meilen, für 6680 £ die Meile herstellen wollte. Dabei beanspruchte sie nicht die Hälfte Bauzeit als die Regierung gebrauchte. Man sieht, bemerkt dazu die B. B.-Ztg., der wir diese Mitteilung entnehmen, es sind nicht nur die deutschen Kolonien, die ihre Eisenbahnnöte haben.

— **Bahnverbindung zwischen Karibib und Otavi.** Während noch vor kurzem an der Hand des Geschäftsberichts der Direktion der Diskontogesellschaft feststand, daß die Otaviminen- und Eisenbahngesellschaft sich trotz des bedeutenden Kupfervorkommens im Otavigebiet nicht zur Übernahme der Bergbaukonzession zu dem festgesetzten Termin bereit erklärt hatte, da die Verhandlungen über den Transportweg zu keinem Ergebnis geführt hatten, kommt jetzt, wie die D. Kolonialztg. mitteilt, die erfreuliche Nachricht, daß die Verhandlungen nun doch zu dem befriedigenden Ergebnis gelangt sind, daß ein Bahnanschluß an die Station Karibib der Eisenbahn Swakopmund-Windhuk hergestellt werden soll. Der Bau der Anschlußstrecke Otavi-Karibib soll schon in nächster Zeit begonnen werden. Das Projekt einer Eisenbahn von einem Hafen der portugiesischen Küste (Port Alexander) durch den nördlichen Teil des deutschen Schutzgebietes nach Bulawajo wird durch den vorerwähnten Bahnbau angeblich nicht beeinflußt werden.

— **Die Brücke über den Lorenzstrom bei Quebec** ist jetzt, wie „Engg. News“ mitteilen, hinsichtlich der Gründungs- und Pfeilerbauarbeiten vollendet. Der Gedanke, die Ufer des Lorenzstromes in oder bei Quebec durch eine feste Brücke zu verbinden, hat die beteiligten Kreise über ein halbes Jahrhundert beschäftigt. Schon 1851 wurde der erste Entwurf aufgestellt. Aber erst 1887 bildete man eine Gesellschaft für den Brückenbau „The Quebec Bridge Co.“, welche 1897 mit dem endgültigen Entwurf hervortrat und den Bau jetzt ausführt. Die Brücke liegt etwa 11 km oberhalb Quebec, an der engsten Stelle des Lorenzstromes unterhalb Montreal, wo der Strom bei Ebbe 579 m und bei höchster Flut 762 m breit ist. Der gewöhnliche Flutwechsel beträgt 4,3 m, der äußerste 6,1 m. Die größte Wassertiefe im Stromstrich ist 54,9 m. Die Schiffahrt verlangt eine lichte Höhe von 45,7 m über hoher Flut. Die Ufer erheben sich steil, besonders auf der Nordseite, bis zu Höhen von 45 bis 60 m. Diese Verhältnisse waren dem Bau einer großen Brücke günstig, weil Pfeiler im Strom vermieden werden konnten. Gewählt wurde eine Auslegerbrücke mit einer Hauptöffnung 549 m weit von Mitte zu Mitte der Pfeiler. An diese Hauptöffnung schließen sich jederseits eine 152 m weite Ankeröffnung und eine 64 m weite, mit gewöhnlichen Trägern überbrückte Öffnung. Die ganze Brücke einschließlich der Endwiderlager ist 1005 m lang. Mit dieser Gesamtlänge bleibt sie hinter der Forthbrücke erheblich zurück. Dagegen übertrifft sie jene hinsichtlich der größten Spannweite um 27,4 m.

Die Brücke wird eine zweigleisige Eisenbahn tragen zwischen den Hauptträgern in 19 m Abstand, und außerhalb der Hauptträger je ein elektrisches Straßenbahngleis und eine Straßenfahrbahn. Das Mauerwerk der Pfeiler besteht aus Beton mit Granit-Quaderverblendung. Die Endwiderlager stehen auf dem oberen, die Ankerpfeiler am unteren Rande des steilen, felsigen Uferhanges. Sie sind auf festem Felsen unmittelbar aufgemauert, mit Ausnahme des südlichen Ankerpfeilers, der auf einem ungefähr 25 m mächtigen Lager von steifem Ton steht. Die beiden Hauptpfeiler ruhen auf hölzernen, mittels Druckluft versenkten Caissons. Diese sind für beide Pfeiler gleich und zwar 45,7 m lang, 14,9 m breit, 7,6 m hoch. Die Luft- oder Arbeitskammer ist 1,9 m hoch. Sie ist durch Scheidewände in sechs Abteilungen geteilt. Die Konstruktion der Caissons bietet keine neuen Gesichtspunkte. Nur machte das starke Eindringen von Wasser in die Schächte infolge des hohen Flutwechsels außergewöhnliche Sorgfalt bei den Dichtungen erforderlich.

Die Caissons wurden am nördlichen Ufer etwas unterhalb der Brückenbaustelle zusammengezimmert, dann vom Stapel gelassen und zur Versenkungsstelle geschleppt. Der Stapellauf für den nördlichen Pfeiler fand am 20. Juni 1901, der für den südlichen am 26. Mai 1902 statt. Das Senken hatte durch einen Boden zu erfolgen, der aus Sand, Kies und Gerölle bestand. In letzterem befanden sich aber Steine, welche viele Tonnen wogen. Das Senken des Südcaissons, im ganzen rund 18 m, dauerte vom 7. Juni bis 17. Oktober 1902 oder 131 Tage, was eine durchschnittliche Tagesleistung von 0,137 m ergibt. Da hierbei eine Tiefe von rund 25 m unter höchster Flut erreicht wurde, so war unter einem Überdruck von 2,5 Atmosphären zu arbeiten, was ohne ernste Erkrankungen von statten ging. Bei dem Nordcaisson, das nur auf 18,3 m unter Hochwasser zu senken war, lagen ähnliche Verhältnisse vor.

Die Lieferung des Brückenüberbaues ist der Phönix Bridge Co. in Phönixville (Pa.) vertraglich übertragen.

— **Die Rutland-Canadianbahn** ist eine am 16. Dezember 1900 eröffnete, 56 km lange Abkürzungs- oder Ergänzungslinie des „Rutlandnetzes“ im Staate Vermont in Nordamerika, welche nach einer Beschreibung in „Engg. News“ nicht ohne allgemeines Interesse ist. Sie liegt auf dem Wege zwischen Newyork und Montreal (Kanada) und beseitigt das Hindernis, welches bisher der Champlainsee dem Eisenbahnverkehr bereitet hat. Von Burlington am östlichen Ufer mußte man die Nordoststrecke des Sees umfahren, um nach Alburg und von da weiter nach Norden zu gelangen. Hier wird eine Wegelängenersparnis von 24 km erzielt, indem die Rutland-Canadian unter Benutzung einiger Inseln mitten durch den See beinahe die Luftlinie verfolgt.

Es waren drei Dämme von 5,18, 0,8 und 1,33 km Länge im Wasser zu schütten. Hierzu wurde Steinschotter verwendet, den man auf einem Vollspurgleis auf zeitweiligem Gerüst anfuhr und seitlich auskippte. Die Planumbreite der Seedämme beträgt 4,57 m, das Böschungsverhältnis durchschnittlich 1 : 1,3. Die Planumhöhe liegt 3,66 m über Niedrigwasser, an den Brücken jedoch 0,15 m höher, da sich dort die Schienenunterkante auf 4,11 m über Niedrigwasser erhebt. Der Wasserstandwechsel im See ist ungefähr 2,13 m. Danach liegt das Dammplanum nur 1,53 m über Hochwasser. Diese Höhe könnte knapp erscheinen, da man die höchsten Wellen des Sees zu 1,68 m, von Tal zu Berg gemessen, annehmen muß. Man hielt aber die gewählte Dammhöhe nach den eingezogenen Erkundigungen und gemachten Beobachtungen für ausreichend, den Bestand des Werkes zu gewährleisten, und glaubte nicht, noch bedeutende Summen ausgeben zu sollen, um das Gleis gegen Spritzwasser zu sichern.

In jedem der drei Seedämme ist eine zweiarmige Drehbrücke angelegt. Die drei Brücken sind nach gleichem Entwurf gebaut. Die Brückentafel ist 59,9 m lang. Die beiden Öffnungen haben je 24,4 m Lichtweite in Wasserhöhe. Die Drehung erfolgt von Hand. Diese Brücken dürften zu den größten gehören, bei deren Bewegung man von Maschinenkraft abgesehen hat.

Zur Lagerung der Brückentafel auf dem Drehpfeiler dient ein Zapfen und ein Rollenkranz. Letzterer hat 5,69 m Durchmesser, das oberste Drehpfeilermauerwerk 6,71 m. Die Hauptträger der Brücke sind 5,03 m von Mitte zu Mitte von einander entfernt. Den gleichen Abstand haben die beiden mittelsten Querträger, und so entsteht ein steifer, quadratischer Rahmen, welcher an acht Punkten auf dem Rollenkranz liegt. Zwischen

den Querträgern sind die Längsträger eingenietet und zwischen diesen wiederum kurze Querträger aus I-Eisen, welche die Brückenlast an vier Schrauben und durch diese an den Drehzapfen abgeben. Die Schrauben sind so eingestellt, daß sie das Gewicht der unbelasteten Brücke ganz aufnehmen und daß die Rollen eben nur noch berührt werden und beim Drehen als Führung dienen. Fährt aber ein Zug auf die Brücke, so werden die Ecken des quadratischen Rahmens auf die Rollen hinabgedrückt, welche nun als Auflagerpunkte wirken und den Drehzapfen vor stärkerer Belastung bewahren.

Die Enden der Brücke werden durch Rollen gestützt, welche durch Kniehebel gehoben und gesenkt werden. Der Hub dieser Rollen ist so geregelt, daß die Brückenenden zum festen Aufliegen kommen und daß sie beim Befahren nicht „schlagen“, daß aber darüber hinaus ein Anheben der Enden nicht stattfindet.

Die Drehbewegung wird durch einen am Ende der Brückentafel befindlichen, senkrechten Riegel begrenzt, welcher selbsttätig in eine Hülse auf dem Widerlager fällt. Die Hülse hat seitlich einen Anlauf, auf welchen der an seinem unteren Ende mit einer Rolle versehene Riegel aufläuft. Letzterer ist so abbalanziert, daß er nur dann in die Hülse einfällt, wenn die Drehbewegung schon fast bis zum Stillstand verlangsamt ist.

Alle zum Öffnen und Schließen der Brücke dienenden Vorrichtungen einschl. der Signale sind so mit einander in verriegelnde Verbindung gebracht, daß sie nur in der richtigen Reihenfolge betätigt werden können.

Allgemeines.

— **Kohlenförderung und -Verbrauch der Welt.** Dem durchweg auf amtlichen Quellen beruhenden Jahresbericht des britischen Handelsamtes entnimmt die „K. V.-Ztg.“ einen Überblick über den Umfang der Förderung und des Verbrauchs von Kohlen in den wichtigsten Ländern der Erde, den zu kennen für weite Kreise von Interesse sein dürfte. Die in nachstehendem wiedergegebenen Zahlen umfassen die Jahre 1900 und 1901, wobei für 1901 aber manchmal nur vorläufige Zahlen eingestellt werden konnten. Die nachstehende Aufstellung zeigt den Umfang der Steinkohlengewinnung in den fünf wichtigsten Kohlen fördernden Ländern der Welt (wobei englische Tons zu 1016 kg zu rechnen sind):

Großbritannien Tons	Deutschland Tonnen	Frankreich Tonnen	Belgien Tonnen	Vereinigte Staaten Tons
		1899		
220 095 000	101 640 000	32 256 000	22 072 000	226 554 000
		1900		
225 181 000	109 290 000	32 721 000	23 463 000	240 966 000
		1901		
219 047 000	108 539 000	31 613 000	22 074 000	260 929 000

Diese Zahlen lassen erkennen, daß die Kohlenförderung der Vereinigten Staaten fortgesetzt erheblich gewachsen und in jedem der genannten drei Jahre größer gewesen ist, als diejenige Großbritanniens, während die Kohlenförderung von Großbritannien, Deutschland, Frankreich und Belgien im Jahre 1901 eine Abnahme erfahren hat. Deutschlands Kohlenförderung ist nicht einmal halb so groß wie diejenige Großbritanniens; die Kohlenförderung Frankreichs und Belgiens zusammen macht noch nicht einmal den vierten Teil der Großbritanniens aus. Die gesamte Steinkohlengewinnung der Welt erreicht gegenwärtig die Höhe von rund 700 000 000 t (zu je 1016 kg) im Jahr; davon bringt Großbritannien nicht ganz ein Drittel, die Vereinigten Staaten von Amerika aber mehr als ein Drittel hervor. Dagegen ist Großbritanniens Steinkohlenförderung, auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, größer als die der Vereinigten Staaten; von der ersteren entfallen $5\frac{1}{2}$ Tons auf den Kopf im Jahre 1900 und $5\frac{1}{4}$ Tons im Jahre 1901, dagegen in dem letzteren Lande nur $3^1/_3$ Tons. Für Belgien lautet die entsprechende Zahl $3^1/_3$ Tons, für Deutschland etwas weniger als 2 Tons, für Frankreich etwa $^4/_5$ Ton. Alles auf den Kopf der Bevölkerung. Was die Preisbewegung betrifft, so stellte sich der Durchschnittspreis der Kohle ab Grube (in englischer Münze) im Jahre 1900 auf 10 Sh. $9^3/_4$ P. die Ton in Großbritannien, auf 8 Sh. 10 P. die Ton in Deutschland, auf 12 Sh. $^1/_4$ P. in Frankreich und auf 13 Sh. $11^1/_4$ P. in Belgien, dagegen in den Vereinigten Staaten von Amerika nur auf 5 Sh. $3^3/_4$ P. die Ton. Diese Durchschnittspreise sind in allen Fällen höher, als sie im Jahre 1899 waren. Im Jahre 1901 fiel dann der Preis in Großbritannien auf 9 Sh. $4^1/_4$ P.; dagegen ließen die für Deutschland und für die Vereinigten Staaten berechneten Zahlen eine Erhöhung des Preises auf 9 Sh. $4^1/_4$ P. in Deutschland und auf 5 Sh. $6^3/_4$ P. in den Vereinigten Staaten erkennen. Bei acht Ländern überstieg die Ausfuhr von Kohle die Einfuhr, und zwar im Jahre 1900 erheblicher bei Deutschland um 10 021 000 Tons, bei Großbritannien um 58 395 000 Tons, bei den Vereinigten Staaten um 6 392 000 Tons und bei Belgien um 3 339 000 Tons. Im Jahre 1901 betrug der Überschuß der Ausfuhr in Großbritannien 57 776 000 Tons, in Deutschland 11 103 000 Tons und in den Vereinigten Staaten 5 467 000 Tons.

Die wichtigsten Länder, welche mehr Kohlen ein- als ausführen, sind Rußland, Schweden, Frankreich, Spanien, Italien und Österreich-Ungarn; von britischen Kolonien, bei welchen dies im Jahre 1900 ebenfalls eintraf, sind Kanada, Viktoria, die Kapkolonie u. a. zu nennen. Bei Rußland betrug der Überschuß der Einfuhr 4 475 000 t, bei Frankreich 13 401 000 t, bei Österreich-Ungarn 5 786 000 t, bei Kanada 2 485 000 t. Den bei weitem größten Kohlenverbrauch in 1901 weisen die Vereinigten Staaten mit 255 462 000 t auf, dann folgen: Großbritannien mit 161 368 000 t, Deutschland mit 97 439 000 t, Frankreich mit 44 631 000 t. Auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, stellt er sich in 1901 am höchsten in Großbritannien, nämlich auf 87,13 Zentner gegen 73,69 Zentner in den Vereinigten Staaten und nur 34,20 Zentner in Deutschland und 33,00 Zentner in Frankreich. Daß in Frankreich und in Deutschland der Verbrauch an Steinkohle so auffallend gering ist, muß darauf zurückgeführt werden, daß in diesen Ländern viel Holz, Braunkohle und Torf als Brennstoff Verwendung finden.

Schließlich mag noch ein Blick auf die Braunkohlengewinnung am Platze sein, bei welcher Deutschland die führende Rolle zufällt; daneben kommen vorzugsweise Österreich-Ungarn, Frankreich und Italien in Betracht. Im Jahre 1900 betrug sie in Deutschland 40 498 000 t gegen 26 670 000 t in Österreich-Ungarn und nur 683 000 t in Frankreich. Für 1901 stieg Deutschlands Braunkohlenproduktion auf 44 480 000 t.

— **Marconische drahtlose Telegraphie.** Die „Times“ leitete am 30. März d. J. ihre ausländischen Nachrichten mit zwei Depeschen von ungefähr je 200 Worten unter der Überschrift ein: „Durch Marconigraph erhalten.“ In einem Leitartikel hierüber schreibt die „Times“: Diese Depeschen bezeichnen die erstmalige Herstellung einer regelrechten geschäftsmäßigen Übermittlung der Nachrichten durch die Marconigesellschaft auf Grund eines Vertrages, und sie bedeuten eine Epoche in der Entwicklung der drahtlosen Telegraphie. Das Blatt weist ferner darauf hin, daß von jetzt ab drahtlose Marconidepeschen von England nach Amerika abgesandt werden können, deren Kosten die Kabelgebühren zwischen England und Frankreich nur ein wenig übersteigen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin (Stettiner Bahnhof)-Bernau zwischen den Stationen Buch und Zepernick neuerrichtete Haltepunkt Röntgental für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des neuen Haltepunkts werden daselbst sämtliche Vorortzüge der Strecke Berlin - Bernau in beiden Richtungen halten.

Berlin, den 7. April 1903. (929)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Vorortstrecke Berlin-Groß-Lichterfelde-Ost zwischen den Stationen Berlin Potsdamer Ring- und Vorortbahnhof und Papestraße neuerrichtete Haltepunkt Yorkstraße für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des neuen Haltepunkts werden sämtliche Vorortzüge der Strecke Berlin Potsdamer Ringbahnhof - Groß-Lichterfelde - Ost und Zossen in beiden Richtungen halten.

Berlin, den 7. April 1903. (930)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Mai 1903 ab.

Berlin-Jüterbog. Jüterbog-Berlin.

1. II. u. III. Kl. Ankunft	1. Abfahrt	3. II. u. III. Kl. Ankunft	3. Abfahrt	5. II. u. III. Kl. Ankunft	5. Abfahrt	7. II. u. III. Kl. Ankunft	7. Abfahrt	Entfernung km	Stationen	2. II. u. III. Kl. Ankunft	2. Abfahrt	4. II. u. III. Kl. Ankunft	4. Abfahrt	6. II. u. III. Kl. Ankunft	6. Abfahrt	8. II. u. III. Kl. Ankunft	8. Abfahrt
	6.14		7.00		12.45		5.05	0,0	ab Berlin (Militär-Bahnhof) . an	7.42		11.47		1.26		7.27	
6.26	6.27	7.10	7.11	12.57	12.58	5.17	5.18	7,5	Marienfelde	7.28	7.29	11.34	11.35	1.15	1.16	7.14	7.15
6.36	6.37	|	|	1.07	1.08	5.27	5.28	14,5	Mahlow	7.17	7.19	11.24	11.25	|	|	7.04	7.05
6.46	6.47		|	1.18	1.19	5.37	5.38	22,0	Rangsdorf	7.07	7.08	11.14	11.15	|		6.54	6 55
6.57	6.59	7.35	7.36	1.29	1.30	5.48	5.49	30,5	Zossen	6.56	6 57	11.03	11.04	12.52	12.53	6.43	6.44
7.05	7.06	|	|	1.36	1.37	5.55	5.56	35,0	Mellen=Saalow	6.49	6 50	10.56	10.57	|	|	6.36	6.37
7.10	7.13	7.44	7.45	1.41	1.42	6.00	6.02	37,5	Rehagen=Clausdorf . . .	6.43	6.45	10.50	10.52	12.43	12.44	6.30	6.32
7.17	7.19	7.48	7.49	1.46	1.47	6.06	6.08	40,0	Sperenberg	6.37	6.39	10.44	10.46	12.39	12.40	6.24	6.26
7.26	7.28	7.55	7.56	1.54	1.55	6.15	6.16	45,5	Schießplatz (Cummersdorf)	6.28	6.30	10.36	10.37	12.32	12.33	6.16	6.17
7.33	7.34		|	2.00	2.01	6.21	6.22	49,0	Schönefeld	6.22	6.23	10.30	10.31			6.10	6.11
7.42	7.43	8.07	8.08	2.09	2.10	6.30	6.31	56,0	Jänickendorf	6.13	6.14	10.21	10.22	12.20	12.21	6.01	6.02
7.49	7.50	|	|	2.16	2.17	6.37	6.38	60,0	Kolzenburg	6.06	6 07	10.14	10.15	|	|	5.54	5.55
|	|	|	|	|	|	|	|	65,0	Werder=Kloster Zinna†) .	|	|	|	|	|	|	|	|
8.04		8.22		2.32		6.52		70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnhof) ab		5.52		10.00		12.06		5.40

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

| Zug hält nicht.

†) Die Station Werder=Kloster Zinna wird vorläufig dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben, die Beförderung von Militärpersonen und Militärgut von und nach der Station ist zulässig.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (931J)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Konitz-Laskowitz zwischen den Stationen Lianno und Dritschmin gelegene Haltepunkt Falkenhorst, welcher gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, auch für den Eil- und Frachtstückgutsowie Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird er Haltepunkt Falkenhorst in den G ppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Danzig, den 11. April 1903. (932)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verkehrsstörungen.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen.

Mit Bezug auf die Bestimmungen von § 11 Abs. 2b und Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens zeigen wir hiermit an, daß seit 6. April 1903 der regelmäßige Betrieb auf sämtlichen Strecken unseres Bahnnetzes durch Arbeitsverweigerung behindert ist. Die Dauer vermögen wir nicht anzugeben und soll die Aufhebung des eingetretenen Hindernisses demnächst bekannt gegeben werden. (933)

Der Generaldirektor.

5. Abfertigungsbefugnisse von Bahnhöfen in Hamburg.

Infolge des Umbaues der Hamburger Bahnhofsanlagen wird der seitherige Personenbahnhof Hamburg B. (Berliner Bahnhof) vom 1. Mai d. J. ab nicht mehr benutzt. Die Abwicklung des Verkehrs erfolgt bis auf weiteres auf dem Bahnhof Hamburg K. (Klostertor) und dem an der Lippeltstraße neuerbauten Notbahnhof Hamburg B. (Lippeltstraße).

Auf dem Bahnhof Hamburg K. (Klostertor) findet die Abfertigung der zwischen Altona und Berlin in beiden Richtungen verkehrenden Züge, und zwar sämtlicher Schnellzüge sowie der Personenzüge 205 nach Berlin und 206 von Berlin statt.

Auf dem Bahnhof Hamburg B. (Lippeltstraße) dagegen werden die sämtlichen übrigen Personenzüge von und nach Berlin sowie die auf der Strecke Hamburg-Büchen verkehrenden Vorortzüge abgefertigt. Der Bahnhof Lippeltstraße ist für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Leichen sowie für die Annahme von Privatdepeschen eingerichtet.

Eine Änderung der Tarifsätze tritt durch diese Maßnahme nicht ein.

Altona, den 9. April 1903. (934)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Gruppentarif VIII.
(Cöln und St. Johann=Saarbrücken.)

Im Kopfe des Ausnahmetarifs 5a für Steine des Spezialtarifs II — Seite 228 und 230 des Tarifs — liegt ein Druckfehler vor, indem an Stelle der Station Ehrang die Station Erdorf=Bitburg und an Stelle dieser die Station Ehrang aufgeführt ist.

Durch Umstellung der Stationsnamen ergeben sich Änderungen der bisherigen Frachtsätze. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die jetzigen Frachtsätze noch bis zum 1. Juni d. J. in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 9. April 1903. (935)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreußische Südbahn.

Vom 24. Mai 1903 erhält die Bestimmung zu C. IV. 2 Absatz 1 auf Seite 19 unseres Binnengütertarifs die folgende Fassung: „Für das Einsacken und für die Hergabe der Säcke zu den aus Rußland nach Königsberg und Pillau eingehenden Getreide- usw. Sendungen, falls die Sackung derselben nicht aus Betriebsrücksichten erforderlich wird, sondern von Interessenten beantragt wird, a) für Getreide nach Königsberg und Pillau" usw. Nähere Auskunft geben unsere Güterabfertigungsstellen.

Direktion. (936H&V)

Gruppentarif IV/VI und V/VI.
Süddeutscher Privatbahnverkehr.
Main-Neckarbahn-pfälzischer Güterverkehr.
Staatsbahntierverkehr und Staatsbahn-Privatbahntierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Neu=Isenburg in obige Tarife einbezogen.

Auskunft erteilt das Verkehrsbureau.

Mainz, den 9. April 1903. (937)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Schweizerisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Am 1. Juni 1903 tritt der Nachtrag 1 zu dem vom 1. März 1900 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, sowie von Maschinen und Maschinenteilen des obenbezeichneten Grenzverkehrs in Kraft.

Der Nachtrag enthält außer bereits veröffentlichten Ergänzungen Änderungen der Vorbemerkungen. Infolge anderweiter Abgrenzung der russischen Verkehrsgebiete treten neben Frachtermäßigungen bei Sendungen nach einigen russischen Empfangsstationen auch Frachterhöhungen ein.

Abdrücke des Tarifnachtrages können von den Verwaltungen der Endbahnen, sowie von unserer hiesigen Fahrkartenausgabestelle zum Preise von 0,05 Fr. oder 0,05 ℳ bezogen werden.

Bromberg, den 10. April 1903. (938)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht

nicht mehr besteht, so werden vom 1. Juli 1903 an die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitte B (zu §§ 7—9 der Allgemeinen Tarifvorschriften) der Gütertarife für den Berlin-Stettin-sächsischen, Norddeutsch-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, Rheinisch- und Frankfurt-sächsischen, Sächsisch-südwestdeutschen, Schlesisch-sächsischen, Thüringisch-hessisch-sächsischen, Nordostdeutsch-sächsischen und bayerisch-sächsischen Verkehr von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung“ bis „überwiesen“ gestrichen.

Dresden, am 14. April 1903. (939)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Juni 1903 kommt an Stelle des Hefts 4 vom 1. August 1898 mit Nachträgen für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz einerseits und der Prinz Heinrichbahn anderseits ein neues Heft 4 zur Einführung, durch welches auch die Frachtsätze für die Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbhf., Darmstadt Südbhf. (Bessungen), Eberstadt, Isenburg und Pfungstadt im Heft 9 vom 1. September 1898 mit Nachtrag I aufgehoben und ersetzt werden.

Durch das neue Tarifheft, welches bereits zum Preise von 65 ₰ von unserer Drucksachenverwaltung bezogen werden kann, kommen für einige Stationsverbindungen geringe Tariferhöhungen zur Einführung.

Straßburg, den 9. April 1903. (940)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. ist zum Saarkohlentarif Nr 2 der Nachtrag 1 erschienen, welcher u. a. Frachtsätze ab der lothringischen Station Beningen, sowie für die pfälzischen Stationen der neuen Strecke Grünstadt-Altleiningen enthält. Verkaufspreis 10 ₰. (941)

St. Johann-Saarbrücken, 11. April 1903.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung.

Derselbe enthält im wesentlichen:

1. Die Einbeziehung bayerischer und württembergischer Stationen,
2. Ergänzungen und Änderungen der Ausnahmetarife und
3. Anleitung zur Abfertigung von Sendungen nach nicht in den Tarif aufgenommenen württembergischen bezw. hohenzollernschen Neben- und Kleinbahnstationen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1903.

München, den 9. April 1903. (942)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Die im mitteldeutsch-linksrheinischen Gütertarif (Gruppe V/VIII) vom 1. April 1899 nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen für die preußischen Stationen Marxgrün, Meiningen, Probstzella und Stockheim i/Oberfr. gelten, soweit selbe billiger sind, auch für die gleichnamigen bayerischen Stationen im Saarbrücken-bayerischen Verkehr.

München, den 9. April 1903. (943)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai 1903 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Borke (Rinde) zwischen Stationen der

k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien, einschließlich der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn), der Station Wien St. E. G. transit der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, der Station Wien K. F. N. B. transit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowie der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft (Linie Salzburg-Lamprechtshausen)

einerseits und Stationen der

k. württembergischen Staatseisenbahnen, der Großh. badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Luxemburg und der pfälzischen Eisenbahnen

anderseits unter der Bezeichnung Teil IV, Heft Nr 1 zur Einführung.

Der Tarif enthält auch direkte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Mainz, Frankfurt a/M. und St. Johann-Saarbrücken; diese Sätze können aber — mit alleiniger Ausnahme jener für die Stationen Mannheim (D.-B. Mainz) und Mannheim-Neckarvorstadt — zunächst keine Anwendung finden, und erfolgt wegen Einführung derselben weitere Bekanntmachung.

Der Preis des Tarifs beträgt 3,60 ℳ. = 4,30 Kr.

München, den 9. April 1903. (944)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Tiertarif.

Die Station Neu-Ruppin K. W. E., welche dem Tarif zur Zeit nur als Station der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn angehört, wird mit Gültigkeit vom 15. April d. J. auch als Station der Ruppiner Kreisbahn in den Tarif aufgenommen.

Altona, den 8. April 1903. (945)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. wird die Station Zwickau i/S. der sächsischen Staatsbahnen in den im Heft 3 des Verbandsgütertarifs vorgesehenen Ausnahmetarif 11 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I aufgenommen. Nähere Auskunft über die zur Einführung gelangenden Ausnahmesätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 11. April 1903. (946)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ab 15. April d. J. wird die Station Thorn Uferbahn für den Wagenladungsgüterverkehr nach und von der Thorner Uferbahn in den Gütertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verkehr einbezogen. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 11. April 1903. (947)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

(Ausgabe vom 1. Mai 1902.)

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. ab wird in den obenbezeichneten Tarif auf Seite 2 unter B 3 hinter a als neuer Absatz aufgenommen:

„b) Für Düngemittel, die lediglich ein Gemisch (mechanisches Gemenge) von zwei oder mehreren der unter I A oder I B oder in beiden Abschnitten aufgeführten Stoffe darstellen, wird die Fracht für das Gesamtgewicht zum Satze des in dem Gemenge enthaltenen höchsttarifierten Düngemittels nach den Bestimmungen dieses Tarifs berechnet.“

Der jetzt mit „b“ bezeichnete Absatz erhält die Bezeichnung „c“.

Auf Seite 1 des Tarifs werden ferner unter A die Positionen „Kalisalze, rohe usw.“ und „Kartoffeldünger usw.“ gestrichen.

Berlin, den 8. April 1903. (948)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

In den Tarifen für den sächsischen Binnengüterverkehr, den Berlin-Stettin-sächsischen, Norddeutsch-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, Rheinisch- und Frankfurt-sächsischen, Sächsisch-südwestdeutschen, Schlesisch-sächsischen, Nordostdeutsch-sächsischen und thüringisch-hessisch-sächsischen Güterverkehr erhält vom 15. April 1903 an die Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung: „6. Holz wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl.“

Dresden, am 11. April 1903. (949)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898.

(Getreideverkehr Österreich-Bayern.)

Auf Seite 7 und 15 des Nachtrages V sind bei den Frachtsätzen in Heller (Kronenwährung) die Dezimalstriche zu streichen.

München, den 10. April 1903. (950)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Bleihüttenbetrieb von Herdecke Nord nach Station Frankenscharra-Hütte (Direktionsbezirk Magdeburg) tritt am 15. April d. J. ein Ausnahmesatz von 0,48 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Essen, den 7. April 1903. (951)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Eilgutsendungen von Bautzen nach Cottbus (Magdeburg-Halle-sächsischer Verkehr) können vom 15. April 1903 an auch über Görlitz direkt abgefertigt werden, wenn dieser Beförderungsweg vom Absender im Frachtbriefe vorgeschrieben ist. Der Frachtberechnung wird in diesem Falle eine Entfernung von 140 km zugrunde gelegt.

Dresden, am 9. April 1903. (952)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 15. d. M. werden die Stationen Carlshafen r. U. des Direktionsbezirks Cassel, Allersberg und Selbitz der bayerischen Staatsbahnen und Zeulenroda der sächsischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen und die Stationen München Zentralbhf. und München Südbahnhof in den Ausnahmetarif 1 einbezogen. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 6. April 1903. (953)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Tierverkehr.

Mit dem 15. d. M. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Triebelwitz (Dir.-Bez. Breslau) und den Stationen Dresden-Alt-, Friedrich- und Neustadt der sächsischen Staatsbahn direkte Frachtsätze in Kraft.

Über die Höhe derselben geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 7. April 1903. (954)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. werden folgende Stationen unter Einrechnung deutscher normaler Anteile in den Tarif einbezogen:

1. In den Ausnahmetarif A für Holz usw. die Stationen Bossány trs. (U. St. B.) (für Sendungen von der Station Ozor), Trencsén trs. (U. St. B.) (für Sendungen von der Station Trencsén-Baán), Fürstenwalde (K. E.-D. Berlin), Meseritz und Neusalz a/O. (K. E.-D. Posen).
2. In den Ausnahmetarif B für Holz usw. die Stationen Fürstenwalde (K. E.-D. Berlin), Meseritz und Neusalz a/O. (K. E.-D. Posen).
3. In den Ausnahmetarif C (a und b) für Rinde: die Station Tempelburg (K. E.-D. Stettin).

Nähere Auskunft erteilen die bekannten Dienststellen.

Breslau, den 7. April 1903. (955)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Frachtzuschlag für Sendungen von und nach der Birkenfelder Zweigbahn.

Der für alle auf Station Birkenfeld (Stadt) ein- und ausgehenden Wagenladungsgüter der ermäßigten Tarifklassen (Spezial- und Ausnahmetarife) zu gunsten der Stadtgemeinde Birkenfeld zur Erhebung kommende Frachtzuschlag von 6 ℳ. für jede Wagenladung von 10 000 kg wird für die Artikel „gewöhnliche Backsteine“ und „Sand“ vom 15. April 1903 ab auf 2 ℳ. ermäßigt. (956)

St. Johann-Saarbrücken, 7. April 1903.
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Teil II. Heft 7, 8 und 9 des Verbands-Gütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Am 1. Mai 1903 gelangt der
Nachtrag V zum Tarifheft Nr 7,
„ IV „ „ „ 8,
„ VI „ „ „ 9

zur Einführung. Die Nachträge enthalten außer Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der seitherigen Nachträge in der Hauptsache eine Neuauflage des Ausnahmetarifes Nr 33 für Kaolin, Ton, Schieferton. Sofern hierdurch in einzelnen Verkehrsbeziehungen infolge Wegfalles der direkten Frachtsätze Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juni 1903 in Kraft.

München, den 7. April 1903. (957)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Teil II vom 1. Januar 1899.

Am 1. Mai l. J. gelangt der Nachtrag IV, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs und der Nachträge I—III, zur Einführung.

München, den 9. April 1903. (958)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien, Holland.

Ausnahmetarif für Obst, getrocknetes, etc. vom 1. Dezember 1892.

Die Station Sabacz der K. U. St. B. wird vom 1. Mai l. J. mit nachfolgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Nach	von Sabacz Mark für 100 kg
Frankfurt a/M.-Hafen . .	4,79
Gustavsburg tr.	4,86
Mainz Hafen, Kastel Hafen	4,87
Mannheim tr., Ludwigshafen tr. . . .	4,88

München, den 9. April 1903. (959)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Teil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 gelangt der Nachtrag IX zur Einführung, welcher Änderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält. Durch denselben treten auch einige Tariferhöhungen ein.

München, den 12. April 1903. (960)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die nach Ziffer 10 der Vorbemerkungen zum Gütertarif 4 für gewisse Frachtgegenstände vorgesehene Gleichstellung der Frachtsätze der Station Mannheim Industriehafen mit jenen der Station Mannheim wird, soweit der Umschlagsverkehr in Betracht kommt, mit Wirkung vom 15. April d. J. ab auf alle Güter ausgedehnt.

Straßburg, den 8. April 1903. (961)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Geltung vom 15. April 1903 erhält die Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) im Teil II des Verbands-Gütertarifs folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl.“

Straßburg, den 9. April 1903. (962)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. werden von einer weiteren Anzahl württ. Stationen ermäßigte Frachtsätze für Getreide etc. nach den badisch-schweizerischen Übergangsstationen eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 13. April 1903. (963)
Großh. Generaldirektion.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. wird die besondere Bestimmung zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Abschnitt C (Nebengebührentarif) unter IX Absatz 2: „In Fällen, in welchen für zollpflichtiges Gut usw.“ — siehe Tarifheft 1 Seite 22 und Tarifheft 2 Seite 12 — aufgehoben. (Vergl. die Zusatzbestimmung II zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A vom 1. April 1903.)

Mainz, den 4. April 1903. (964)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Am 25. April 1903 treten im obengenannten Tarifhefte für Maschinenteile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirtschaftliche) von Eisen oder Stahl folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von	nach Payerbach-Reichenau Südb. — bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg	b) 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen	
Warmbrunn .	293	275

Breslau, den 15. April 1903. (965)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Der Frachtsatz für Grabowen im Schnittpunkt 6 des Ausnahmetarifs 10 für Getreide usw. auf Seite 365 des Gruppentarifs I, II/V (ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr) wird vom 1. Juni 1903 ab von 1,32 auf 1,82 ℳ. erhöht.

Magdeburg, den 15. April 1903. (966)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen V/VIII).

Am 1. Mai d. J. wird die Station Neustadt a. d. Orla des Direktionsbezirks Erfurt in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen als Empfangsstation aufgenommen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren.

Cöln, den 14. April 1903. (967)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband treten am 1. Juni 1903 die Nachträge IV zum Tarifheft 2 und III zum Tarifheft 4 in Kraft. Durch sie werden die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen

Reichenberg, Station der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn, einerseits und den an den Strecken südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen, Gießen und Gelnhausen sowie an der Strecke Hanau-Aschaffenburg gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Station Cronberg der Cronberger Eisenbahn, ferner sämtlichen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken anderseits aufgehoben.

Dresden, am 18. April 1903. (968)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif der Tarifgruppe I; ostdeutscher Gütertarif I/II; Berlin-Stettin-nordostdeutscher Gütertarif I/III; Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif I, II/V; Ausnahmetarife für den ostdeutsch-oberschlesischen Kohlenverkehr, sowie für den niederschlesischen Kohlenverkehr aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk.

Im Übergangsverkehr mit der Haffufer-Kleinbahn kommen widerruflich mit Gültigkeit vom 25. April 1903 ab bei der Beförderung von Holz des Spezialtarifs II und III; Düngemitteln, wie in den Ausnahmetarifen 2, 3, 4, 4 a, 4 b und 4 c genannt; Kartoffeln des Rohstofftarifs; Steinkohlen und Braunkohlen einschließlich Koks und Briketts, wie im Spezialtarif III genannt, Torf; Torfstreu und Torfmull; Wegebaustoffen, wie im Ausnahmetarif 5 genannt; Ziegelsteine, wie im Spezialtarif III genannt; in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg, die um 0,02 ℳ für 100 kg ermäßigten Frachtsätze der Staatsbahnstationen Braunsberg und Elbing zur Anwendung. Es gelten hierbei die Tarifbedingungen, die für einzelne der vorgenannten Artikel bei ihrer Beförderung zu Ausnahmefrachtsätzen bestehen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güter-Abfertigungsstellen. Königsberg i/Pr., den 14. April 1903. Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen. (969)

Vom 15. April d. J. ab werden die Stationen Hansdorf, Münchhausen, Schalke Süd, Tirschenreuth und Untersteinach in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstationen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 4. April 1903. (970)

Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 erhält die Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl.“ (971)

St. Johann-Saarbrücken, 7. April 1903.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Stationen der Reichseisenbahnen nach Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Am 15. d. M. erscheint zum Kohlentarif Nr 11 der Nachtrag IV, welcher Frachtsätze ab der lothringischen Station Beningen enthält.

Verkaufspreis 10 ₰. (972)

St. Johann-Saarbrücken, 9. April 1903.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. April d. J. werden weitere württ. Stationen in den Ausnahmetarif 10 für Getreide usw. nach Friedrichshafen transit aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den Stationen zu erfahren.

Stuttgart, den 8. April 1903. (973)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland - Mittel- und Westschweiz ist mit Gültigkeit vom 15. April l. J. der VIII. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für eine Anzahl schweizerischer Stationen und kann von den beteiligten Verwaltungen und von unserem Verkehrsbureau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 7. April 1903. (974)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Am 1. Mai 1903 tritt der III. Nachtrag zum Tarif Teil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899 in Wirksamkeit.

Dieser Tarifnachtrag enthält unter anderem Änderung des Vorwortes, Änderung der Nomenklatur des Abschnittes I (Holz, europäisches), Aufhebung von Frachtsätzen der Serie II des Abschnittes I, dann Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, Änderungen von Stationsnamen etc.

Exemplare des III. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 8. April 1903. (975)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Holz des Ausnahmetarifs Nr 5 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Swetla	49 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Swetla	44 „
Nach Dresden-Elbkai von Swetla	74 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 ₰, im übrigen 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 7. April 1903. (976)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Am 1. Mai 1903 tritt der III. Nachtrag zum Tarife Teil IV, Heft 4 vom 1. Dezember 1898 in Wirksamkeit, welcher unter anderem die Einbeziehung der Station Brixlegg als Reexpeditionsstelle, neue Frachtsätze, Änderungen von Stationsnamen etc. enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 6. April 1903. (977)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr der Station Helenenschacht mit Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Lindau.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen nachfolgende Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	nach oder von: Bregenz				Dornbirn				Feldkirch				Lindau			
	Eilgut	Klasse			Eilgut	Klasse			Eilgut	Klasse			Eilgut	Klasse		
	gewöhnl.	I	II	A	gewöhnl.	I	II	A	gewöhnl.	I	II	A	gewöhnl.	I	II	A
	Heller für 100 kg															
Helenenschacht .	1232	582	573	326	1265	595	583	334	1331	619	604	348	1182	564	557	315

Wien, am 6. April 1903. (978)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in der Kundmachung (3369) in Nr 100 dieser Zeitung vom 20. Dezember 1902 auf Seite 1533 enthaltenen Frachtsätze für Güter der Ausnahmetarife Nr 7 a und b werden mit 1. Mai 1903 außer Kraft gesetzt.

Die in derselben Kundmachung enthaltenen Frachtsätze für Garne der Pos. G—3a bleiben unverändert bestehen.

Wien, den 6. April 1903. (979)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 3 vom 1. April 1901.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 treten folgende Frachtsätze für die Beförderung von Cichorienwurzeln bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen in Wirksamkeit:

Von	nach Basel Bad. Bahnhof, Basel-St. Johann, Basel S. B. B. — Centimes für 100 kg
Caslau	268
Königgrätz	271
Kolin (Ö. N. W. B. und St. E. G.)	257
Pardubitz (Ö. N. W. B. und St. E. G.)	271
Smiritz	276

Wien, am 9. April 1903. (980)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichischer Grenzverkehr.

(Ermäßigung eines Frachtsatzes für Zucker aller Art.)

Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 wird für Zucker aller Art bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Heinersdorf nach Bodenbach B. N. B. und St. E. G. der Frachtsatz des Spezialtarifes III angewendet.

Wien, am 9. April 1903. (981)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

(Einführung des Nachtrages II zum Tarife.)

Mit 1. Mai 1903, für Frachterhöhungen mit 1. Juni 1903, tritt der Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem neue Ausnahmetarife für Getreide und Kleie, Stamm- und Stangenholz, Möbel aus gebogenem Holze und für Petroleum im Kartierungswege, ferner einen neuen Ausnahmetarif für Stamm- und Stangenholz im Rückvergütungswege mit der Bestimmung für Stationen zwischen Schönebeck und Hamburg.

Exemplare des Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 45 ₰ = 50 Heller per Stück erhältlich.

Wien, am 14. April 1903. (982)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 1. April d. J. tritt der 1. Nachtrag zum Tarif, Teil II für die Beförderung von lebenden Tieren in unserem Binnenverkehr auf deutschem Gebiete in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 31. März 1903. (983)

7. Personen- und Gepäckverkehr.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Einführung eines Nachtrages I zum Lokaltarife Teil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden.

Mit 1. Mai 1903 gelangt der Nachtrag I zu dem seit 1. Januar 1903 gültigen Tarife Teil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden im Lokalverkehr zur Einführung. Derselbe enthält Fahrpreise und Bestimmungen für Streckenkarten in einzelnen Relationen, Änderung des Stationsnamens Satkau-Teschnitz in „Satkau", Gebührenberechnung im Verkehre mit der neu zu eröffnenden Personenhaltestelle Teschnitz-Groß-Tschernitz, Bestimmungen über die Aufnahme von Reisegepäck und Expreßgut im Stadtbureau Karlsbad sowie sonstige Ergänzungen des Haupttarifs.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der Generaldirektion sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Hellern zu beziehen sein.

Prag, 4. April 1903. (984)

Infolge Erhöhung der Hafengebühren für die Handelskammer zu Dover erhöhen sich teilweise die Fahrpreise für den Verkehr zwischen London und Dover einerseits und elsaß-lothringischen und luxemburgischen Stationen (einschließlich Basel) anderseits über Calais/Ostende-Kleinbettingen. Nähere Auskunft über die geänderten Preise erteilen die Fahrkartenausgabestellen.

Straßburg, den 7. April 1903. (985)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Englisch-belgisch-deutsch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischer Personenverkehr.

Teil II, Heft F.

Ab 1. Juni d. J. wird die Hafengebühr in Dover für den Verkehr nach und von London über Calais-Dover und Ostende-Dover auf 1,90 Fr. = 1,55 ℳ für einfache Fahrkarten und auf 3,80 Fr. = 3,10 ℳ für Rückfahrkarten erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 9. April 1903. (986)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion, namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Personenverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge.

Am 1. Mai 1903 tritt zu dem Tarife für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag II in Kraft.

Durch ihn wird der bisherige Abfertigungsumfang mit den Inseln erweitert.

Münster i/W., den 4. April 1903. (987)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Oberrheinisch-belgisch-französisch-englischer Personen- und Gepäckverkehr.

Teil II, Heft H.

Ab 1. Juni d. J. wird die Hafengebühr in Dover für den Verkehr nach und von London über Calais-Dover und Ostende-Dover auf 1,90 Fr. = 1,55 ℳ für einfache Fahrkarten und auf 3,80 Fr. = 3,10 ℳ für Rückfahrkarten erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 9. April 1903. (988)

Königlich preuß. und Großh. hess. Eisenbahndirektion, namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die Überfahrtgebühren für das Trajekt zwischen Rüdesheim-Bingen/Bingerbrück sowohl für den eignen wie auch für den Durchgangsverkehr teilweise erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 15. April 1903. (989)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

8. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Bentheimer Kreisbahn.

Am 1. Juni cr. gelangt ein Nachtrag 1 zu unserem Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Tieren und Gütern zur Einführung, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften für die Beförderung von Zuchttieren, Weidetieren und Tieren in Stallungswagen. Der Nachtrag ist zum Preise von 5 ₰ pro Stück bei den Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Bentheim, den 15. April 1903. (990)

Der Betriebsdirektor.

9. Generalversammlungen.

Ausschließend priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Einladung

zur 57., als ordentlichen 50. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschließend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 14. Mai 1903, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag II, Bredauergasse Nr 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1902.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1902.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes
4. Wahl in den Verwaltungsrat.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1903.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Lit. A oder Genußscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Lit. B oder die betreffenden Depositen-

scheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zwar:
bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt in Wien,
„ „ allgemeinen deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ bayerischen Vereinsbank in München,
„ „ Diskontogesellschaft in Frankfurt a/M.
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg
längstens bis 6. Mai 1903 zu hinterlegen.
Prag, am 11. April 1903. (991)
Der Verwaltungsrat.
Nachdruck wird nicht honoriert.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 38. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 27. Mai 1903, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:
1. Geschäftsbericht für das Jahr 1902;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1902 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrates, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktiencoupons;
4. Wahl von Verwaltungsratsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1903.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäß die Aktien bis längstens Montag, den 27. April l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponieren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponierten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien Lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittels Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponierten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.
Wien, im April 1903. (992)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Der Verwaltungsrat beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 52. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 26. Mai 1903, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamten-Vereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:
1. Geschäftsbericht für das Jahr 1902.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1902 gewählten Revisionsausschusses
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsratsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1903.

Gemäß § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien samt den nicht fälligen Coupons längstens bis Dienstag, den 12. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponieren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponierten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.
Wien, im April 1903. (993)
Der Verwaltungsrat.
Nachdruck wird nicht honoriert!

10. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 6 Centesimal-Brückenwagen für die Stationen Rosenberg, Naclo, Namslau, Konstadt, Bolatitz und Zembowitz sollen vergeben werden. Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen technischen Bureau zur Einsicht aus oder können gegen Erstattung von 1 ℳ in bar von dort bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Centesimalwagen für Rosenberg, Naclo etc." sind bis zum Eröffnungstermin den 6. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.
Kattowitz, den 13. April 1903. (994)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für die Werkstatt Gleiwitz soll vergeben werden. Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen technischen Bureau zur Einsicht aus oder können gegen Erstattung von 2,00 ℳ in bar von dort bezogen werden. Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Lokomotivwerkstätte Gleiwitz" sind bis zum Eröffnungstermin, den 9. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.
Kattowitz, den 14. April 1903. (995)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung dreier Lokomotivdrehscheiben von 16,076 m Nutzlänge für die Bahnhöfe Kreuzburg, Borsigwerk und Friedrichsgrube soll verdungen werden. Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen technischen Bureau in Kattowitz zur Einsicht aus oder können gegen Erstattung von 2 ℳ in bar von dort bezogen werden. Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Drehscheiben für Kreuzburg, Borsigwerk und Friedrichsgrube" sind bis zum Eröffnungstermin, den 30. April d. J., Mittags 12 Uhr versiegelt und portofrei an uns einzureichen.
Kattowitz, den 11. April 1903. (996)
Königliche Eisenbahndirektion.

11. Verkauf von Altmaterialien.

Von den zum 23. d. M., Vormittags 10 Uhr, zum Verkauf gestellten Oberbaumaterialien werden die Lose Nr 1 bis einschließlich 65 vom Verkauf zurückgezogen.
Erfurt, den 15. April 1903. (997)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten noch verwendbaren und unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Eisen-, Guß- und Stahlschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 23. April d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserem Zentralbureau eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) vom Vorstand des genannten Bureaus bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Erfurt, den 1. April 1903. (998)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. April Vorm. gemeldet.

Nr 11 — Berlin, am 18. April 1903. — Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	—	1	—	Schwungrad —	10	1	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	rot gestr.
2	A & C	1624	1	—	Faß ohne Deckel, leer	ca 18	2	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
3	A G	2	1	Sack	Buxbaum —	26	3	Tischdorf	K. E.-D. Posen	
4	A K C	53577	1	Kiste	Kaffee —	16	4	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
5	A L K	826	1	„	gefüllt —	169	5	Neurode	K. E.-D. Breslau	
6	A N	—	2	Stück	Eisenstäbe —	29	6	Nordendorf	Bayerische Stsb.	
7	A N D F	4522	1	Korb	Wein —	125	7	Cassel	K. E.-D. Cassel	
8	A R	17812	1	Faß	Petroleum —	190	8	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
9	B	6904	1	„	gefüllt? —	78,5	9	Drygallen	K. E.-D. Königsberg	
10	B B	—	8 5	— —	Lokomotivfedern — Pufferfedern —	592 85	10	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
11	B v C	38	1	Korbfl.	gefüllt —	40	11	Marburg	K. E.-D. Cassel	
12	B F & C	1	1	eis. Faß	leer —	129	12	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
13	B J G	277	1	Ballot	Garn? —	24	13	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
14	B Z	573	1	Ballen	— —	118	14	Almelo	Holländische E.	beklebt: Bielefeld.
15	C A F K	1111	1	Kiste	4 l. Glasflaschen —	26	15	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
16	C B	30	1	Sack	l. a. schmutzige Säcke	27	16	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
17	C D	23	1	Stange	fl. Walzeisen —	12	17	Gunsleben	K. E.-D. Magdeburg	4,40 m lg.
18	C K	134/35	2	Kisten	leer —	64	18	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
19	• D	—	1	Stück	Gußrohr, schwarz —	11	19	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	1,80 m lg.
20	S	699	1	„	Pflugkörper —	13,5	20	Naumburg Hbf.	K. E.-D. Erfurt	
21	D	6423	1	Sack	Kaffee —	32	21	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
22	D B	4098	1	Stange	□-Stahl —	6	22	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
23	D H	—	1	—	schwarzlack. Blechkübel, leer	15	23	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
24	D O G	471/79	9	Stück	Eisenteile —	159,5	24	Bremen H.	„	
25	E H	20456	1	Kiste	leer —	61	25	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
26	E K	286	1	Ballen	Binsentaschen —	37	26	Aachen	K. E.-D. Cöln	
27	E S	33	1	Korb	verm. Kleider —	29	27	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
28	F	66	1	Bund	20 Brettchen —	20	28	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	F B	46417	1	Kiste	Feuersteine —	?	29	Völklingen	St. Johann=Saarbr.	
30	F G A	—	1	Bund	4 eis. Lampenkugeln	5	30	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
31	F M	16	1	Kiste	gebr. Kaffee —	29	31	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
32	F R	254	1	„	Käse —	5	32	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beklebt: Rtdm.-Dortmund.
33	G	1	3	Körbe	Gemüse —	?	33	Emmerich	Niederländ. Stsb.	
34	G A K	10897	1	Kiste	Plombenschnur —	11	34	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
35	G C	9993/4	2	Kisten	Mützenfournit. —	112	35	„	„	
36	G & C	19829	1	Sack	Leim —	50	36	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
37	G E H	645	1	Korb	leb. Pflanzen —	100	37	Osnabrück	K. E-D. Münster	
38	G & H	5017	1	Blechbüchse	ansch. Glaserkitt —	5	38	Köppersdorf=Oberl.	K. E.-D. Erfurt	
39	G H	827	1	Kiste	Strohhüte —	44	39	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beklebt: Emmerich-Goch.
40	W L	122	1	Pack	? —	?	40	Vlissingen Zeeland	Niederländ. Stsb.	
41	G L H	364	1	Korb	Strümpfe —	34	41	Hamburg	K. E.-D. Altona	
42	G N	—	1	Kiste	Zollgut —	—	42	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	Zollplombe v. Bocholt.
43	G P	3	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	32	43	Posen	K. E.-D. Posen	
44	G W	687	1	Kiste	— —	59	44	Bentheim	Holländische E.	
45	H	10340	1	„	Wein —	93	45	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
46	H C	10	1	„	Bleichsoda —	26	46	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
47	H D	—	1	Sack	Kaffee —	15	47	Czempin	K. E.-D. Posen	
48	H E	8330	1	—	Wein- oder Branntweinfaß, leer	17	48	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
49	H F & S	1187	1	Faß	ansch. Wein —	37	49	Salzuflen	K. E.-D. Hannover	
50	*H L*	1427 od. 1421	1	Stange	Stahl —	9	50	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	3,5 m lg.
51	H L	570	1	Kiste	? —	45	51	Pillkallen	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	H P	163	1	Kiste	Messingringe —	58	52	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
53	J	830	1	Sack	Samen —	40	53	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
54	J E G	318	1	Pack	Jalousien —	7	54	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	in Papier.
55	J M C	8259/60	2	Kisten	leer —	86	55	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
56	J N	10	1	Ballen	Wolle —	89	56	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
57	J P	5371	1	Weinfaß	leer —	43	57	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
58	J U & H C	19 u. 4023	1	Ölfaß	leer —	17	58	Mainz	Direktion Mainz	
59	K	169	1	—	eiserner Träger —	42	59	Jübeck	K. E.-D. Altona	
60	K 3 БАБА	—	1	Koffer	gefüllt —	25	60	Mülhausen N.	Reichsbahn	
61	K B	651	1	Ballen	leb. Pflanzen —	45	61	Burscheid	K. E.-D. Elberfeld	
62	K C	1322	1	Hobbok	flüss. graue Farbe —	14	62	Bondorf	Württemberg. Stsb.	
63	K K	1319	1	Stück	Rundstahl —	4	63	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
64	K & K	—	1	Sack	Kaffee —	50	64	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
65	K N	108	1	„	alte Kleider u. Samen	14	65	Bredelar	K. E.-D. Cassel	
66	K W	—	1	Pack	leere Körbe —	120	66	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
67	K Z L Sch	1	1	Sack	alte Säcke —	35	67	Briesen Westpr.	K. E.-D. Danzig	
68	L B	981	1	Korb	Eisenwaren —	37	68	Bentheim	Holländische E.	
69	L C	1158	1	Sack	Kleesamen —	86	69	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
70	L D	27	1	Reisekorb	gefüllt —	103	70	Basel B.	Badische Stsb.	
71	L R	72	1	Faß	Petroleum —	151	71	Bingerbrück	Direktion Mainz	
72	L S	III	1	Sack	Pflaumen —	50,5	72	Düsseldorf D.	K. E.-D. Elberfeld	
73	L S	514	1	Kiste	Eisenwaren —	172	73	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
74	L S	514	1	„	Eisenwaren? —	172	74	„	Bayerische Stsb.	
75	M S	33	1	Stück	leere Milchkanne —	—	75	Prien	„	
76	M H	15363	1	Kiste	Porzellan —	110	76	Bochum N.	K. E.-D. Essen	bez.: Frankfurt a/M.
77	M H	815/16	2	Kisten	gefüllt —	266	77	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	
78	M J	2057	1	Kiste	Papierwäsche —	119	78	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
79	M M	3	1	„	Packstroh —	12	79	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
80	M St H	1901	4	Stück	eis. Scheibenräder —	296	80	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	
81	M W M	2311	1	Ballen	Wollwaren —	31	81	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
82	M Z	739	1	eis. Faß	leer —	100	82	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
83	N B	383	1	Faß	Öl —	60	83	„		
84	N U B	2385	1	Bierfaß	leer —	19	84	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
85	O B	42	1	Korb	Fleisch, Eier, Kleider	45	85	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
86	P	3*)	1	Sack	leere Säcke —	33	86	Zabeltitz	Sächsische Stsb.	1)
87	P B	9479	1	Kiste	1 Glasplatte —	11	87	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
88	P L	5309	1	„	? —	?	88	Vlissingen Zeeland	Niederländ. Stsb.	beklebt: Crefeld-Vlissingen.
89	R	93	1	Korb	Fische —	51	89	Emmerich	„	beklebt: Zwolle-Metz.
90	R	5418	1	Kiste	Zichorien —	30	90	Homburg v/Höhe	K. E.-D. Frankf. a/M.	zu 2 Kisten Apfelsinen zu 85 kg.
91	R K	893	1	Korb	Feigen —	?	91	Lauterbach	„	
92	R M	1328/29	2	Kisten	leer —	102	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	S	I IV	2	Säcke	leb. Pflanzen —	83	93	Driburg	K. E.-D. Cassel	
94	S	—	1	Kiste	Zaumzeug, Ketten —	37	94	Zinten	K. E.-D. Königsberg	
95	S	340	1	Korb	Blechkanne —	7	95	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
96	S	7	1	Kiste	vermutl. Maschinenteile	22	96	Schoppinitz R.	K. E.-D. Kattowitz	Zollb. Herbesthal.
97	S	16	1	Tafel	Schwarzblech —	22	97	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
98	S C	12609	1	Kiste	leer —	29	98	Dresden=Altst.	Sächsische Stsb.	
99	S G	534	1	Ballen	ansch. Betten —	53	99	Jellowa	K. E.-D. Kattowitz	
100	S O	164	1	Kiste	Teile einer automatischen Rattenfalle	33	100	Recklingh.=Bruch	K. E.-D. Essen	
101	S O C	9815	1	„	Putzschmirgel —	30	101	Munster	K. E.-D. Hannover	
102	S S	2443	1	„	Olivenöl —	15	102	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
103	S S	10	1	Korb	gefüllt —	103	103	Tetschen	Sächsische Stsb.	
104	St K	47	1	Kiste	Steine —	63	104	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
105	St H	3383	1	Sack	Tabak —	30	105	Kamenz i/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
106	[illegible]	29	1	Kiste	Teigwaren —	19	106	Meiderich	K. E.-D. Essen	
107	Th R M	—	4	Bund	leere Säcke —	104	107	Nannhofen	Bayerische Stsb.	
108	W	10252	1	Sack	roher Kaffee —	44	108	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
109	8 W, 3 H, 14 F B, 8 B, 4 I K	—	37	Körbe	Gemüse —	?	109	Emmerich	Niederländ. Stsb.	beklebt: Amsterdam-Düsseldorf.
110	W A	II	1	Sack	Kartoffeln —	50	110	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
111	W B	3	1	Koffer	Lederwaren —	70	111	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
112	W B	1 2	1 1	Kommode Sack	Kleider — Betten —	74	112	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
113	W C	3678	1	Ballen	Hohlglas (Flaschen)	65	113	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
114	W S	14	1	Stück	gußeis. Rohr —	20	114	Jülich	K. E.-D. Cöln	4,5 m lg.
115	W St	I	1	Pack	6 Spankörbe —	20	115	Neufahrwasser	K. E.-D. Danzig	
116	W U	8	1	Sack	Bettfedern —	9	116	Düsseldorf D.	K. E.-D. Elberfeld	
117	Z	533	1	„	Kartoffeln —	50	117	Zülpich	K. E.-D. Cöln	

1) Fein Portzucker, Fr. Meyer & Sohn, Tangermünde.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					B. Güter m. Adr. bez.:					
118	Bindel I W	2	1	Sack	Seemannsgut	22	118	Harburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
119	Liebas, Breslau	—	2	Pack	l. g. Getreidesäcke	44	119	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
120	C. K. Busch	9209/7208 u. 8360	3	Bierfässer	leer	56	120	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	L E C od. L E Conradi	—	1	Reisekorb	gefüllt	54	121	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
122	Hammonia	25414	1	—	Fahrrad	—	122	Cöln	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
123	Jac. Hilgers	—	1	—	Kette	35	123	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
124	Jalies	899	1	Faß	Wein	41	124	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
125	Oberschl. Zementfabr.	—	8	—	Zementfässer, leer	64	125	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
126	Oswald Ratz	—	1	Koffer	gefüllt	47	126	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
127	F. Reiche	—	3	Körbe	leer	15	127	Posen	K. E.-D. Posen	
128	P R Paul Rose	—	1	Korb	Kleider	26	128	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
129	Heinr. Schüller	—	1	Koffer	Kleidung, Pfeifenrohr	19	129	Norf	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
130	Sulgan	33600	1 1	Schachtel Säckchen	Samen Kartoffeln	7	130	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
131	Trebs N.	—	1	Spankorb	Betten u. Wäsche	71,5	131	Sömmerda	K. E.-D. Erfurt	
132	Wilking	—	75	Ballen	l. g. Zementsäcke	525	132	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
133	Gebr. Z.	11984	1	Pack	leb. Pflanzen	19	133	Tetschen	Sächsische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
134	—	rot 1	2	Stangen	Flacheisen	41	134	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
135	—	weiß 1	2	Stück	gußeis. Ofentüren	6,5	135	Neudamm	Stargard-Cüstriner	
136	—	rot I	1	Stange	Stahl	17	136	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	5 m lg.
137	grün I	18	2	Tafeln	Eisenblech	29,5	137	Huntlosen	Oldenburgische Stsb.	
138	—	8 u. 128	1	Ölfaß	leer	26	138	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
139	—	20	1	—	Wagendecke	—	139	Obernkirchen	Rinteln-Stadthagen	
140	—	32	1	Sack	Krampen	9	140	Gemünden	Bayerische Stsb.	
141	—	34 a	1	Kiste	Kaffee	16	141	Saarlouis	St. Johann=Saarbr.	
142	—	67	1	„	leere Weinflaschen	16	142	Cochem	„	
143	—	457	1	Korbfl.	leer	15	143	Basel F. L. B.	Reichsbahn	
144	—	714	1	Kiste	Apfelsinen	82	144	Strelno	K. E.-D. Bromberg	
145	—	720	1	Sack	Flaschen	55	145	Loetzen	Ostpreuß. Südb.	
146	—	796	8	Stück	neue Holzlatten	24	146	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
147	—	2042 – 333	1	Pack	Jalousieführungen	20	147	Essen West	K. E.-D. Essen	in Papier.
148	—	2698 u. 9501	1	Ballen	reine Schafwolle	143	148	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
149	—	4064 od. 4067	1	„	ger. Schinken	7	149	Essen W.	K. E.-D. Essen	
150	mit Kreide	4393	1	Bund	20 Schaufeln	21	150	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	ohne Stiele.
151	—	4720	1	Faß	Petroleum	180	151	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
152	—	6784	1	Kiste	Blechtöpfe, Gläser etc.	16	152	Baden	Badische Stsb.	
153	—	7297	1	„	Kognak	37	153	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
154	—	13010	1	Sack	anscheinend Futterkalk	24	154	Birnbaum	K. E.-D. Posen	
155	weiß	2/14496	1	Bund	2 eis. Pflugschare	12	155	Husum	K. E.-D. Altona	
156	—	18670	1	Kiste	vermutl. Zündhölzer	95	156	Montabaur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
157	X	—	2	Stück	Kammräder	64	157	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
158	grün u. rot	—	1	Bund	Stabeisen	15,5	158	Beutersitz	K. E.-D. Halle a/S.	
159	SD S	118	1	Ballen	Zollgut	100	159	Aachen	K. E.-D. Cöln	
160	B G J	277	1	„	ansch. ungebl. Garn	24	160	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
161	—	—	1	Stück	Automobilkette	16	161	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
162	—	—	1	Sack	Baststricke	5	162	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
163	—	—	1	Ballot	lebende Bäume	27	163	Hof	Bayerische Stsb.	
164	—	—	1	Paket	Beschläge	1	164	Weiden	„	
165	—	—	1	Sack	Betten	14,5	165	Altona	K. E.-D. Altona	
166	—	—	1	„	Betten	25,5	166	Horn	K. E.-D. Königsberg	
167	—	—	1	„	Betten u. Kleider	13	167	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
168	—	—	1	„	Betten	17	168	Castrop	K. E.-D. Essen	
169	—	—	1	„	Betten u. Wäsche	22	169	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
170	—	—	1	—	eis. Bettgestell	20	170	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
171	—	—	1	Sack	Bettzeug	20	171	Worms	Direktion Mainz	
172	—	—	1	Weidenkorb	leere Blechflasche	6,5	172	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
173	Petroleum	1900	1	—	Blechkanne, leer	0,5	173	Nagold	Württemberg. Stsb.	
174	—	—	1	—	Blechmilchflasche, leer	6	174	Plochingen		
175	—	—	1	Sack	Bleierz	52	175	Wülfrath	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können)
176	—	—	1	Korb	Blusen, Wäsche	8	176	Bielefeld Eilg.	K. E.-D. Hannover	
177	—	—	1	Stück	Brunnenbohrer	68	177	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
178	—	—	1	Kiste	Conserven, Handtücher	63	178	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
179	—	—	1	Schließkorb	Damenkleider	40	179	Nordstemmen	K. E.-D. Hannover	[1])
180	—	—	1	—	Diele, 4,65 m lang	—	180	Schwetzingen	Badische Stsb.	Bahnhofsfund.
181	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	43	181	Warburg	K. E.-D. Cassel	
182	—	—	1	Haspel	Drahtgeflecht	7	182	Forchheim	Bayerische Stsb.	
183	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	17	183	„	„	
184	—	—	1	Faß	Eier	46	184	Barmen=R.	K E.-D. Elberfeld	
185	—	—	1	Stange	Eisen m. Löchern	17	185	Remscheid	„	
186	—	—	1	Stück	Eisenlochplatte	13	186	Großenhain C. G.	Sächsische Stsb.	
187	—	—	1	Pack	Eisenteile	25,5	187	Stolp	K. E.-D. Danzig	[2])
188	—	—	1	Korb	Eisenw.	102	188	Grohn=Vegesack	K. E.-D. Hannover	
189	—	—	1	—	gebr. Fahrrad	18	189	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
190	—	—	1	Ring	eis. Federn	7,5	190	Schwarzenbeck	K. E.-D. Altona	
191	—	—	2	Stangen	Flacheisen	68	191	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
192	—	—	1	eis. Flasche	leer	5	192	Berlin Pobf.	K. E.-D. Berlin	
193	—	—	1	Sack	Futterkalk	50	193	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
194	—	—	1	—	Futterschwinge	1	194	Posen	K. E.-D. Posen	
195	—	—	1	—	leb. Gans	—	195	Vorsfelde	K. E.-D. Hannover	
196	—	—	1	Sack	Garn	15	196	Posen	K. E.-D. Posen	
197	—	—	1	Korb	Gartenschaufeln	23	197	Duisburg	K. E.-D. Essen	
198	—	—	1	Eimer	Gelee	10	198	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
199	—	—	1	Sack	25 alte Getreidesäcke	25	199	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
200	—	—	1	Pack	2 sackartige Gewebe mit 4 eis. Ringen	3,5	200	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
201	—	—	1	Stück	Gewichtsstein	10	201	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
202	—	—	1	Pack	Gewindeschneidekluppe u. hölz. Feilenhefte	11,5	202	Bergheim	K. E.-D. Hannover	
203	—	—	1	Sack	Gips	100	203	Eutin	K. E.-D. Altona	
204	—	—	2	Stück	Gußlager	11	204	Trier Hb.	St. Johann=Saarbr.	
205	—	—	1	Wagen	Gußrohre	10000	205	Werl	K. E.-D. Elberfeld	69745 Esn.
206	—	—	1	Bund	6 Hackenstiele	8	206	Kirchen	„	
207	—	—	1	Pack	4 gußeis. Haken	4	207	Düsseldorf=Der.	„	
208	—	—	1	—	eis. (Weichen-?) Hebel	2,5	208	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
209	—	—	1	Stück	Hebel (Masch.-Teil)	3	209	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
210	—	—	1	Bund	12 Henkel	6	210	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
211	—	—	1	Stück	Holzaufsatz	2	211	Steinach	Bayerische Stsb.	
212	—	—	2	Holzkoffer	—	24	212	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	braun, neu.
213	—	—	1	—	Holzkoffer mit Eisenbändern	33	213	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
214	—	—	1	Sack	Holzschuhe	12	214	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
215	—	—	1	Pack	runde Holzstäbchen	3	215	Mülhausen N.	Reichsbahn	
216	—	—	1	Sack	Kaffee	25	216	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
217	—	—	2	Stück	Kanalsteine	24	217	Bichenbach	Direktion Mainz	Streckenfund.
218	—	—	1	Sack	Kartoffeln	50	218	Listernohl	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	„	Kartoffeln	50	219	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
220	—	—	1	„	Kartoffeln	40	220	„ *)	„	*) Rgb.
221	—	—	1	„	Kartoffeln	50	221	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	—	1	„	Kartoffeln	62	222	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
223	—	—	1	„	Kartoffeln	50	223	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
224	—	—	1	Pack	Ketten	12	224	Bochum S.	„	Privatgut.
225	—	—	1	Stück	Kettenrad	19	225	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	1	—	Kinderfahrstuhl	9	226	Sulzbach S.	St. Johann=Saarbr.	
227	—	—	1	(in Papier)	Kindersportwagen	12	227	Liblar	K. E.-D. Cöln	
228	—	—	1	—	Kinderwagen	26	228	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
229	—	—	1	Korb	ansch. Kleider	25	229	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
230	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche	36	230	Posen	K. E.-D. Posen	
231	—	—	1	„	Kleider, Wäsche	65	231	„	„	
232	—	—	1	„	Kleider, Geschirr etc.	49	232	Halberstadt	K. E-D. Magdeburg	[3])
233	—	—	1	„	Kleider	35	233	Spandau	K. E.-D. Berlin	[4])
234	—	—	1	Korb	ansch. Kleider	14	234	Kreuzkrug	K. E.-D. Stettin	
235	—	—	1	Sack	Kleider u. Betten	46	235	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
236	—	—	1	„	alte Kleider	33	236	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
237	—	—	1	Korb	Kleider u. Betten	25	237	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
238	—	—	2	Stück	gebr. hölz. Kleiderrechen	—	238	Riesa Hafen	Sächsische Stsb.	mit je 4 eis. Haken.
239	—	—	1	—	Kohlenkippwagen	202	239	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	ein Rad abgebrochen.
240	—	—	1	Pack	Kohlenlöffel	10	240	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
241	—	—	1	Korb	?	6	241	Lahr	Badische Stsb.	Gepäck.
242	—	—	1	Korbfl.	leer (neu)	3	242	Hirschberg i/Sch.	K. E.-D. Breslau	
243	—	—	1	—	Korbflasche, gefüllt	14	243	Prien	Bayerische Stsb.	
244	—	—	1	Korbkanne	ansch. Öl	36	244	Bingerbrück	Direktion Mainz	

[1]) Korbdeckel innen: Marie Gawet bei Herrn Mark in Breslau.
[2]) Anscheinend zu einer landwirtschaftl. Maschine gehörend, rotbraun gestrichen.
[3]) Bes. wahrsch. Auguste Richter.
[4]) Brief, Adr. Frl. Marie Jadrkowiaz.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
245	—	—	26	Stück	eis. Kugeln	182	245	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	rund.
246	—	—	1	„	eis. Lampenkugel	4	246	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
247	—	—	1	Sack	16 gebr. Lohsäcke	15	247	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
248	—	—	1	Kiste	Margarine	15	248	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
249	—	—	4	Stück	gußeis. Maschinent.	15	249	Essen Hbf.	„	
250	—	—	1	„	Maschinenteil	27	250	Radolfzell	Badische Stsb.	schneckenförmig.
251	—	—	1	Pack	Maschinenteile	4	251	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	
252	—	—	1	Sack	1 rote Matratze	12	252	Posen	K. E.-D. Posen	
253	—	—	1	Ring	Messingdraht	15	253	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
254	—	—	1	—	Milchkanne, leer	11	254	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
255	—	—	1	Stück	Milchkübel, leer	20	255	Hagenbüchach	Bayerische Stsb.	
256	—	—	1	Korbflasche	Öl	54	256	Artern	K. E.-D. Erfurt	
257	—	—	1	Blechflasche	Öl	30	257	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
258	—	—	1	Korbfl.	Öl	17,5	258	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
259	—	—	1	Sack	Ösen	61	259	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
260	—	—	6	Bund	leb. Pflanzen	30	260	Singen	Badische Stsb.	
261	—	—	1	Korb	leb. Pflanzen	20	261	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
262	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen	67	262	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
263	—	—	1	„	leb. Pflanzen	24	263	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
264	—	—	1	„	leb. Pflanzen	20	264	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
265	—	—	1	Korb	leb. Pflanzen (Zichorien-)	18	265	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
266	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen	40	266	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
267	—	—	1	Korb	lebende Pflanzen	90	267	Langenisarhofen	Bayerische Stsb.	
268	—	—	1	Reisekorb	leer	8	268	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
269	—	—	1	Bund	20 gußeis. Ringe	25	269	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	17	Block	Rohgußteile	1054	270	Gr.-Hattingen	Reichsbahn	
271	—	—	1	Stück	gußeis. Rohr	43	271	Mannheim	Direktion Mainz	
272	—	—	6	„	eiserne Rohre	90	272	Gemünden	Bayerische Stsb.	
273	—	—	1	Bund	3 eis. Rohre	15	273	Lübeck	Lübeck-Büchener	4 m lg.
274	—	—	1	„	2 Rohrstühle	10	274	Hirschfelde	Sächsische Stsb.	
275	—	—	1	Kiste	eis. Röhrenteile	45	275	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
276	—	—	1	Sack	27 alte Säcke	25	276	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
277	—	—	1	Pack	25 gebr. Säcke	29	277	Bernburg	„	
278	—	—	1	Sack	Samen	48	278	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
279	—	—	1	„	Samen	5	279	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
280	—	—	1	Stück	eis. Saugrohr	14	280	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
281	—	—	1	Korbfl.	Säure	75	281	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
282	—	—	9	Stück	Schalbretter, 4,10 m lang	—	282	Altenburg	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
283	—	—	1	Korb	Schnittergut	7	283	Stettin C. G. B.	K. E.-D. Stettin	
284	—	—	1	Stück	Schuhmachertisch	5	284	Posen	K. E.-D. Posen	gelb gestr.
285	—	—	1	Ballen	Speck	69	285	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
286	—	—	1	„	Speck	59	286	Hattingen	„	
287	—	—	2	Stangen	Stahl	29	287	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
288	—	—	1	Stück	Stahlwalze	2,5	288	Metelen Ost	Westf. Landes-E.	
289	—	—	1	Wagen	Steine	—	289	Hamm	K. E.-D. Essen	9088 E. L.
290	—	—	1	Sack	Steinmärbel	5	290	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
291	—	—	1	Pack	6 Stielgabeln	12	291	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	in Papier.
292	—	—	2	Säcke	Stroh	30	292	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
293	—	—	1	Bund	2 gebr. Stühle	9	293	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	mit Rohrsitzen.
294	—	—	2	Stück	neue Tannendielen	35	294	Oberwesel	Direktion Mainz	Streckenfund.
295	—	—	1	Bund	10 neue Tannenlatten	12	295	Groß-Königsdorf	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
296	—	—	1	—	Tau	22	296	Cöln-Deutz	„	
297	—	—	1	Faß	Teer	231	297	Fröttstädt	K. E.-D. Erfurt	
298	—	—	1	—	Tisch	20	298	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	bez.: Weinheim 19./3.
299	—	—	1	Stück	Transmissionswelle	80	299	Cöln Bonnt.	K. E.-D. Cöln	alt.
300	—	—	1	—	steinerne Treppenstufe	ca 200	300	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
301	—	—	1	Paket	12 messingene Vorhangstängchen	1	301	Würzburg	Bayerische Stsb.	
302	—	—	1	Blechbüchse	Wagenschmiere	5	302	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
303	—	—	1	Kiste	Wandschränkchen	15	303	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	—	4	Pack	Waschpulver	2	304	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
305	—	—	2	—	gußeis. Wasserspülkasten	36	305	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
306	—	—	3	Weidenkörbe	leer, alt	15	306	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
307	—	—	1	Ballen	wilder Wein	24	307	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
308	—	—	1	Stück	eis. Welle	18	308	Nicolai	K. E.-D. Kattowitz	gebraucht.
309	—	—	1	„	eis. Welle	15	309	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
310	—	—	1	Ballen	Wellpapier	24	310	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
311	—	—	1	„	Werg	50	311	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
312	—	—	1	Bund	3 Winkeleisen	34	312	Idstein Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
313	—	—	1	„	6 Zieratstücke	17	313	Weißenburg	Reichsbahn	ansch. Dachverz.
314	—	—	2	Stück	Zinkröhren	11	314	Posen	K. E.-D. Posen	zusammenschraubbar.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 31. 22. April 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Trennung des Schrankendienstes von der Streckenbewachung durch staffelförmige Ablösung.

Vom Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor **Matthaei** in Bremen.

Die Trennung des Schrankendienstes von der Bahnbewachung wird zur Erfüllung der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands je mehr eine zwingende Notwendigkeit, je geringer die Pausen zwischen zwei sich folgenden Zügen werden, denn mit der Abnahme der Zugzwischenräume schwindet auch für den Bahnwärter die Möglichkeit, in den gegebenen größten Zeiträumen die vorgeschriebenen Streckenbegehungen einschließlich der Gleisunterhaltung bei pünktlicher Rückkehr zu seinem Schrankenposten nach Vorschrift auszuführen; ganz abgesehen von der Gleisunterhaltung leidet also entweder der Bewachungsdienst, oder es wird, was wegen der damit verbundenen Gefahren für Menschen und fremdes Gut als weit schwerwiegender zu erachten ist, der Schrankendienst vernachlässigt.

Solche Vernachlässigungen des Schrankendienstes bestehen nicht allein darin, daß der Wärter nicht rechtzeitig wieder nach seinem Posten zurückkehrt und somit die Fuhrwerke, Fußgänger usw. eine unbediente Schranke offen vorfinden, sondern es kann eine andere arge Vernachlässigung vom Wärter dadurch herbeigeführt werden, daß er in irrtümlicher Höherschätzung des Bewachungsdienstes — des Nummeraustragens — bereits vor Verlassen seines Postens die Schranken des vielleicht wenig benutzten Überweges in der Voraussicht einer nicht rechtzeitigen Rückkehr schließt. Die Überschreiter treffen dann die geschlossenen und unbedienten Schranken an, öffnen in der Ungeduld eines vergeblichen Wartens selbst die Schranken und gewöhnen sich, wenn solche Verstöße des Wärters öfter vorkommen, an diese sehr leicht gefahrbringende Selbsthilfe.

So lange sich der Betrieb in regelmäßiger Weise nach dem gültigen Fahrplan abwickelt sind die Nachteile des vereinigten Schranken- und Bewachungsdienstes weniger fühlbar, aber bei den geringsten Unregelmäßigkeiten sowie bei außergewöhnlichen oder bei vorfahrplanmäßigen Fahrten treten sofort die damit eng verbundenen, schwerwiegenden Mängel um so greller hervor. Auf den Haupteisenbahnen mit lebhafterem Verkehr müssen daher unter allen Umständen, so lange Überwege von den Gleisen noch in Schienenhöhe gekreuzt werden, die Schranken dieser Überwege ständig bewacht und muß zu diesem Zweck der Schrankendienst von dem Bewachungsdienst dauernd getrennt werden.

Diese Trennung ist auch bereits in verschiedener Weise unter mehr oder weniger erheblichem Kostenaufwande teils versucht, teils durchgeführt worden, indem man neben den Schrankenwärtern Streckenläufer behufs Bewachung der Bahn und Unterhaltung des Oberbaues einstellte oder auch die Frauen der nahe bei dem Posten wohnenden Wärter zur Bedienung der Schranken bei Tage verpflichtete oder gewisse Schranken mit Invaliden besetzte. Die beiden letzten Maßnahmen sollen die Durchführung der Trennung beider Dienstzweige billiger gestalten, doch ist namentlich die Einstellung der Frauen oft mit Schwierigkeiten verbunden.

Will man zur vollen Trennung beider Dienstzweige die Frauen einer Anzahl Wärter, einerseits um die Durchführung weniger kostspielig zu machen und um anderseits der Familie des Wärters eine bessere Einnahme zuzuwenden, mit zu dem Eisenbahndienste heranziehen, so liegt es in der Natur der Verhältnisse, daß die Wärterwohnungen möglichst nahe bei den von den Frauen bedienten Überwegen liegen, damit sie diesen dienstlichen Obliegenheiten neben ihren Pflichten als Hausfrauen und Mütter genügen können. Diese Bedingung ist daher häufig mit kostspieligen Neubauten von

Wärterhäusern verbunden und setzt noch voraus, daß der Boden ganz in der Nähe des Schrankenplatzes einigermaßen kulturfähig ist, da die Erhaltung der Familie zum großen Teil auch mit den Erträgnissen des noch so geringen landwirtschaftlichen Betriebes ganz unzertrennbar verbunden ist. Ferner ist die Besetzung solcher Wärterhäuser nicht immer leicht durchführbar, weil ein Teil der Wärter in den nächstliegenden Ortschaften Eigentum hat, oder weil die zahlreiche Familie oder der Gesundheitszustand der Frau usw. solche dienstliche Nebenbeschäftigung der Frau nicht oder nur zeitweise gestattet, endlich weil die einsame Lage des Hauses namentlich im Winter dem regelmäßigen Schulbesuch der Kinder hinderlich ist.

Um die Durchführung mit möglichst geringen Kosten zu bewirken, kann es sich selbstverständlich nur um eine Ergänzung der Anzahl vorhandener Wärterhäuser, die bereits den Bedingungen der Lage nach entsprechen, handeln; aber auch hier liegen in einzelnen Fällen Schwierigkeiten vor. Ich will hier nur beispielsweise anführen, daß die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft gleich bei dem Neubau der Strecke Bremen-Hamburg an zwei Stellen Bahnwärterkolonien zu je sechs Bahnwärterwohnungen mit Rücksicht auf die Einöde der Gegend hat errichten lassen und somit hier bei der Trennung des Schrankendienstes von dem Bewachungsdienste eine ganze Reihe von Gebäuden mit erheblichen Kosten und ohne obige wohlberechtigten Bedingungen zu erfüllen, aufzuführen waren.

Um die Trennung der Dienstzweige ferner noch billiger zu gestalten, kann es in vielen Fällen angezeigt sein, die bisher bestehenden Bahnwärterposten, mit denen keine Schrankenbedienung verbunden ist, eingehen zu lassen. Hierdurch sowie durch die Einstellung von Frauen bezw. von Invaliden wird eine Anzahl von Wärtern verfügbar, die zweckmäßig für die Streckenläufer Verwendung finden. Man wählt hierzu selbstverständlich die jüngeren Leute; diesen liegt dann die Begehung, Bewachung und die Unterhaltung des Oberbaues von einer Station bis zur anderen ob.

Wie bei der Einstellung von Frauen oft erhebliche Kosten durch Neubauten neben manchen Schwierigkeiten und Bedenken entstehen, so können auch die letzteren bei Einstellung von Streckenläufern in mancherlei Form, namentlich wenn die zu durchwandernden Strecken lang sind, erhoben werden.

Die Streckenläufer, die bis 20 km täglich bei Wind und Wetter zwischen den Gleisen unter Beobachtung aller Vorkommnisse und Umstände auf dem Bahnkörper zurücklegen sollen, werden bei diesen Begehungen kaum die Ausdauer haben, die gleichzeitigen Gleisunterhaltungsarbeiten vorzunehmen, sondern werden mehr danach trachten, das Endziel ihrer Begehung zu erreichen, zumal wenn eine Kontrolle über die pflichtmäßigen Gleisunterhaltungsarbeiten schwierig ist. Dieser Zustand tritt aber sofort ein, sobald mehrere Streckenläufer ein und dieselbe lange Strecke zu durchlaufen haben. Jeder wird die Schuld dem anderen zuzuschieben suchen, während er selbst, ermüdet durch den langen Weg und das tägliche Einerlei der stets gleichen Einzelarbeit, in den Gleisen nur mechanisch dem Endziel zusteuert, ähnlich wie es oftmals bei dem Austragen der Kontrollnummern durch die Bahnwärter geschieht.

In Ansehung der vorgeschilderten Schwierigkeiten usw. ist nun eine anderweitige Trennung des Schrankendienstes von der Streckenbewachung angezeigt, die sich als eine Trennung mit staffelförmiger Ablösung bezeichnen läßt. Diese sei in kurzem wie folgt geschildert.

Zwischen den zwei benachbarten Zugmeldestationen A und B befinden sich die Schrankenposten I, II, III usw., die neben der Schrankenbedienung nach beiden Richtungen hin seitwärts von ihren Buden auch ein Stück Gleisunterhaltung (von 200—250 m) zu besorgen haben (s. Abb. 1). Von der Station A aus wird nun bei jeder Doppelstreckenbegehung ein sogen. Anläufer, der sowohl die Streckenbewachung, als auch die Gleisunterhaltung zwischen zwei Posten mit Ausschluß jener den Schrankenwärtern zugeteilten kurzen Abschnitte zu besorgen hat, abgeschickt und begibt sich nach dem Posten I und übernimmt von diesem den Schrankendienst auf Posten I, während der bis dahin hier tätige Posten nun den Begehungs- und Bewachungsdienst übernimmt. Dieser verläßt sofort den bis dahin innegehabten Posten und geht nach der Dienstübergabe an den Anläufer unter Wahrnehmung aller Dienst- und

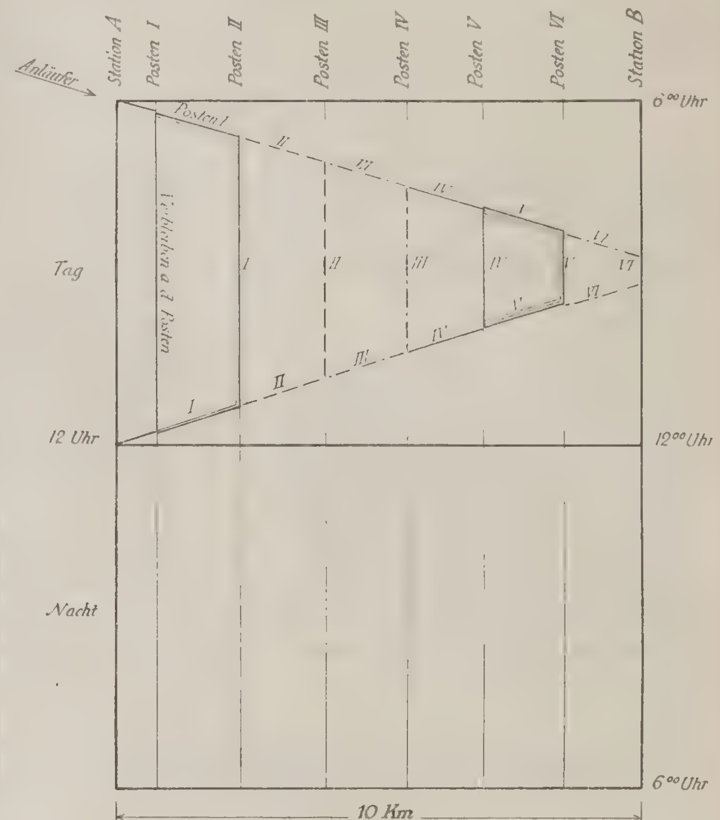


Abb. 1.

Unterhaltungsgeschäfte nach dem Posten II. Hier läßt er sich den Dienst von dem bis zu diesem Zeitpunkte diensthabenden Schrankenwärter übergeben, während dieser die Begehung nach Posten III vornimmt, und so geht das Spiel weiter bis zu dem Schrankenposten, der der Station B zunächst liegt. Nennen wir ihn Posten VI. Dieser Schrankenwärter, von Posten V abgelöst, begibt sich nach der Station B, wo er je nach den besonderen Verhältnissen und Vorschriften eine Zeit lang verbleibt, um alsdann seinen Rückweg nach seinem vorher verlassenen Posten VI wieder anzutreten, wo er Posten V wieder ablöst. Posten V löst Posten IV, dieser Posten III usw. ab, bis der erste Anläufer wieder seinen Rückweg nach Station A antreten kann; mithin ist das rückläufige Spiel ganz dasselbe wie zuvor.

Die Anzahl solcher Doppelbegehungen von A nach B und zurück richtet sich einmal nach den Bestimmungen der Betriebsordnung, zum anderenmal nach den jedesmaligen Strecken- und Betriebsverhältnissen. Jede Doppelbegehung kann der vorhergehenden nach deren stattgehabter ganzer Durchführung von derselben Richtung ausgehend folgen, aber es kann auch eine Doppelbegehung aus der entgegengesetzten Richtung beginnen, ehe der Rückkehrweg der vorhergehenden Doppelbegehung ganz ausgeführt ist (s. Abb. 2). Diese Anordnungen werden sich meistens nach der Tageslänge richten, um die Streckenbegehung für die Tages- und Nachtzeiten den verschiedenen Jahreszeiten entsprechend möglichst gleichmäßig zu verteilen.

Um noch mehr die Ungleichheiten in der Bemessung der Begehungsstrecken, sowie in der Gleisunterhaltung fortzuräumen, ist es wohl auch in einzelnen Fällen zweckmäßig, die

erste Doppelbegehung in der einen Woche von A und in der nächsten Woche von B aus beginnen zu lassen. Die weiteren Doppelbegehungen schließen sich dann wie vorerwähnt noch den besonderen Verhältnissen entsprechend an. Kurzum, durch derartige Anordnungen verschiedenster Art ist eine große Freiheit zur besten Ausnutzung der Kräfte gegeben.

Eine Kontrolle bei dieser staffelförmigen Begehung wird dadurch ausgeübt, daß dem Anläufer von der Station A ein Laufzettel mitgegeben wird, auf welchem sämtliche Ablösungen und Dienstübergaben sowohl als auch der Rückwegantritt von

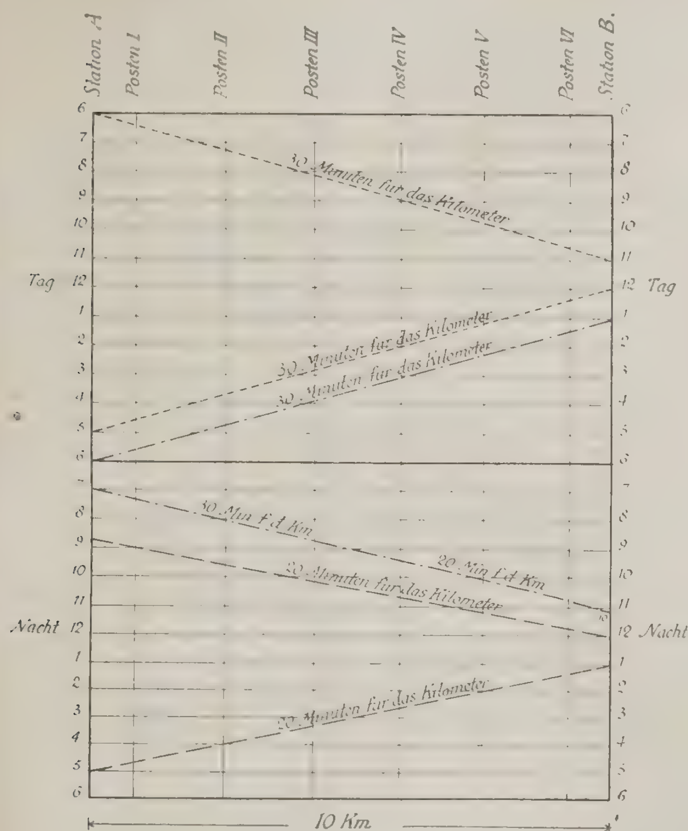


Abb. 2.

der Station B vermerkt werden. Die Ausgangsstation erhält den Laufzettel nach stattgehabter Doppelbegehung zurück und sammelt sie. Alle bisherigen Kontrollnummern, Schilder usw. fallen weg.

Selbstverständlich fordern außerordentliche Umstände auch besondere Maßnahmen; z. B. müssen bei sehr trockner Witterung wegen etwaiger Heide- und Waldbrände, im Winter bei heftigem Schneetreiben wegen der Verwehungen, bei plötzlichem Witterungsumschlag wegen der Schienenbrüche und bei sehr hoher Temperatur wegen zu befürchtender Gleisverwerfungen besondere Beobachtungsposten aufgestellt oder die Anzahl der Doppelbegehungen entsprechend ausnahmsweise vermehrt werden. Ebenso findet bei Reisen Allerhöchster Herrschaften ein vermehrter Bahnschutz statt. Im allgemeinen sollen bei der staffelförmigen Ablösungsart die Bahnwärterposten ohne jede Schrankenbedienung verschwinden und Frauen nur da zugelassen werden, wo sowohl das Wärterhaus bereits ganz in der Nähe der Schranke steht, als auch die Gesundheits- und Familienverhältnisse des Wärters die dienstliche Nebenbeschäftigung seiner Ehefrau unzweifelhaft gestatten. Solche Posten werden, ebenso wie die Blockstationsposten und die etwa von Invaliden besetzten Schrankenposten, von der staffelförmigen Ablösung unberührt gelassen, sondern werden bei ihr einfach überschlagen.

Die einzelnen Posten sind für den Zustand der Gleise in der Weise verantwortlich, daß z. B. der Posten IV für die Beschaffenheit der Strecke sowohl von III bis IV, als auch von IV bis V im allgemeinen aufkommen muß, da sich ja die Abrollung einmal in der einen und das anderemal in der anderen Richtung vollzieht. Besondere eingehende Bestimmungen über die Haftung sind dann dem Bahnmeister des Bezirks überlassen.

Aus den in Wegfall gekommenen Bahnwärterposten ohne Schrankenbedienung sowie aus den durch Besetzung mit Tagesschrankendienst durch Frauen und Invaliden ersparten Leuten werden die Anläufer genommen, so daß es nur eines einfachen Exempels bedarf, ob in einem Betriebsinspektionsbezirke eine Mehreinstellung von Köpfen notwendig ist oder nicht.

Bei der Besetzung der Posten durch Invaliden sei noch erwähnt, daß man hierfür zweckmäßig solche Posten wählt, deren Entfernungen von den benachbarten Schrankenposten möglichst gering sind, damit die Staffellänge nicht zu groß wird.

Die regelmäßige Ablösung der Tag- und Nachtposten ist einfach, den Leuten muß nur klar gemacht werden, auf welchem Staffelposten sie den Abzulösenden vorfinden. Der Übergang vom Tag- zum Nachtdienst geschieht durch Selbstablösung bei Einlegung von dreimaligem achtstündigen Dienst und sonst wie vorher. Jeden vierten Sonntag muß ein besonderer Ablöser einspringen, um den Bediensteten die vorgeschriebene Ruhezeit zu gewähren.

Um eine ordnungsmäßige Gleisunterhaltung durchzuführen, ist für die Streckenbegehung von Staffelposten zu Staffelposten eine Geschwindigkeit von 30 Minuten für das Kilometer angenommen, so daß bei einer Entfernung der Zugmeldestationen von rund 10 km zweimal fünf Stunden ausschließlich einer Rast für eine Doppelbegehung gebraucht werden. Die Begehungen in der Nacht, wo Gleisunterhaltungen ausgeschlossen sind, können in 20 Minuten für das Kilometer ausgeführt werden.

Zur weiteren Klarstellung sei folgendes Beispiel angeführt: Die erste von A ausgehende Doppelbegehung (siehe Abb. 2) beginnt um 6 Uhr Vormittags, um rund 11 Uhr (bei 10 km Entfernung) trifft der Posten VI in B ein und ruht sich dort bis 12 Uhr aus. Dann beginnt der Rückweg und die Ankunft des Anläufers in A findet um rund 5 Uhr statt. Um 1 Uhr Nachmittags hat eine Doppelbegehung von B aus begonnen, der Posten I trifft um rund 6.00 in A ein und kehrt von A aus um 7.00 Uhr zurück. Die Ankunft des Anläufers in B erfolgt um 11.10 Uhr Nachts. Eine dritte Doppelbegehung kann dann um 8.40 Uhr von A aus anfangend um 12.00 Uhr in B sein, von wo aus der Rückweg um 1.00 Uhr angetreten wird. Um 5.00 Uhr ist dann die staffelförmige Begehung in A zum Abschluß gekommen.

Die Ruhepausen müssen sich nach den Entfernungen der Zugmeldestationen richten. Aus obigem Beispiel ersieht man, daß selbst bei einem Abstand von 10 km und einer Geschwindigkeit bei Tage von 30 Minuten und bei einer solchen von 20 Minuten bei Nacht für das Kilometer eine dreimalige Doppelbegehung ohne Schwierigkeiten turnusmäßig stattfinden kann.

Fragen wir uns nun, welche Vorteile und Nachteile diese Art der Trennung dieser beiden Dienstzweige gegenüber der Einstellung von Streckenläufern, die von einer Station bis zur anderen tagtäglich ihren Weg zurücklegen müssen, aufweist, so glaube ich folgendes anführen zu dürfen.

Die staffelartige Ablösung bietet vor der früher angeführten Art neben allen Vorteilen vollständiger Unabhängigkeit von dem Betriebsdienst und steter Besetzung der Schranken nachfolgend aufgeführte Vorzüge:

a) Die Begehung und Bewachung der Strecke — verbunden mit der Gleisunterhaltung — fällt nicht den wenigen Streckenläufern zu, sondern sämtlichen sich staffelförmig ablösenden Schrankenwärtern mit Ausnahme der Blockwärter, Frauen und Invaliden. Es wird daher keiner durch das Gehen auf dem Bettungskies ermüdet, jeder kann mit neuen Kräften und geschärfter Aufmerksamkeit nach jeder Ablösung die Begehung und die Gleisarbeiten auf den kurzen Staffelabschnitten von 1,5 bis 3,00 km vornehmen. Nach dem stundenlangen Verweilen auf

dem Schrankenposten wird die Abwechslung des Gehens nur willkommen sein. Hierdurch scheint von vornherein die Tätigkeit während der Begehung eine ersprießliche sein zu müssen.

b) Eine solche kurze Streckenbewachung, Begehung und Unterhaltung kann jeder mittelkräftige Mann ohne weiteres ausführen, und wer von den älteren Bahnwärtern dies nicht mehr leisten oder sich an diese Neuerung nicht mehr gewöhnen kann, wird auch so wie so sich mit dem Gedanken, in Pension zu gehen, zu beschäftigen haben. Im übrigen entspricht eine Verjüngung dieser wichtigen Beamtenklasse nur den Forderungen im Betriebsdienste. Zu den Streckenläufern dagegen, die bis zu einer täglichen Höchstleistung von 20 km Wegstrecke verwendet werden sollen, können nur ausgesuchte, rüstige Leute genommen werden. Aber auch diese werden wohl bei Beginn des Marsches die Gleise gut unterhalten, jedoch wird dies mit der Länge der Strecke, je mehr die Ermüdung durch den Weg fortschreitet, abnehmen, bis nahe dem Ziele diese Unterhaltung fast ganz aufhört. Da die Streckenläufer ihren Weg von beiden Richtungen zu beginnen haben, so wird daher der mittlere Streckenteil im allgemeinen am wenigsten unterhalten sein.

c) Es muß als ein Vorteil angesehen werden, wenn jetzt die Schrankenposten mehrfach im Laufe eines Tages ihren Standort wechseln, denn es liegt bei dem jetzt meist anzutreffenden Zustande, daß der Schrankenposten fast den ganzen Tag in der Nähe seiner Dienstwohnung steht, die ernste Versuchung nahe, bei irgendwelchen Gelegenheiten, sei es zum Einnehmen der Mahlzeiten, sei es zur Verrichtung sonstiger häuslicher Geschäfte, verbotenerweise auf kurze Zeit seinen Posten zu verlassen, während es bei der in Vorschlag gebrachten Ablösungsart weit schwieriger ist, den Dienst in solcher gröblichen Weise zu vernachlässigen.

Jedoch muß auch anerkannt werden, daß die Herbeischaffung der Mahlzeiten mit der Zunahme der Entfernung vom Posten bis zur Wohnung für den Wärter schwieriger wird. Nimmt er sich den kleinen Eßtopf selbst mit, so wird er bei der Gleisunterhaltung behindert. Derartige Einwendungen werden jedoch bei allen Neuerungen nimmer ausbleiben und verstummen bald, nachdem sich die Leute entsprechend eingerichtet haben. In vielen Fällen werden zweckmäßig die Kinder zum Bringen des Essens anzuhalten sein.

d) Aber auch die Frauen werden Klage führen, daß ihre Ehemänner Nachts oft stundenlang von dem der Wohnung nächst gelegenen Schrankenposten fern sein müssen, doch werden sie auch diese ängstlichen Anwandlungen bald überwinden können, namentlich wenn sie sich klar machen, daß die Wohnung doch gewissermaßen durch den zunächst stehenden Schrankenwärter bewacht wird. Gegen Zudringlichkeiten müssen sie sich selbst schützen und nötigenfalls das Haus abschließen.

e) Als ein Nachteil der staffelförmigen Ablösung muß angesehen werden, daß nur Doppelbegehungen stattfinden können, die von einander derart abhängig sind, daß die nächstfolgende erst begonnen werden kann, wenn die vorhergehende beendigt oder wenigstens der Rückweg der ersten angetreten ist. Hierdurch kommen namentlich, wenn drei Doppelbegehungen in je 24 Stunden ausgeführt werden sollen, je zwei Ablösungen ziemlich dicht hintereinander zu liegen (vergl. Abb. 2). Für eine tägliche dreimalige Doppelbegehung ist eine Stationsentfernung von etwa 10 km die Grenze. Bei einer nur zweimaligen Begehung ist dieser Mangel weniger fühlbar. Bei den letzteren hat man überhaupt mehr Freiheit, sich den Verhältnissen anzupassen, namentlich wenn die Stationsentfernung nicht besonders groß ist. Selbstverständlich können bei zwei nebeneinander liegenden kurzen Stationsabschnitten die Staffelablösungen über diese beiden Abschnitte hinweg unter Ersparung der Anläufer stattfinden.

f) Bei den Einstellungen von Streckenläufern ist eine größere Entfernung als 10 km zwischen zwei benachbarten Stationen von Bedeutung, weil dann der Streckenläufer nicht mehr täglich hin und zurück gehen kann, ohne die festgesetzte Höchstgrenze von 20 km zu überschreiten. Es wird dann zweckmäßig sein, daß der Streckenläufer diese Strecke von etwa 10 km und den nächstliegenden Stationsabschnitt durchgeht und von der Endstation mit der nächsten Eisenbahn-Fahrgelegenheit zurückkehrt. Allerdings tritt dann eine gewisse Abhängigkeit vom Betriebe ein. Die Begehung muß so eingerichtet werden, daß der Streckenläufer nicht unnütz stundenlang auf der Abfahrtstation herumsitzt.

Liegen mehr als zwei Stationsabschnitte von je mehr als 10 km neben einander, dann müssen eben mehr Streckenläufer, als es bei der Staffelablösung nötig ist, eingestellt werden. Zweifellos hat man bei dem System der Streckenläufer größere Freiheit der Einstellungsanzahl und der Einstellungszeiten, aber die Entfernungen von Station zu Station sind von größerer Bedeutung für die Anzahl.

g) Was nun die aufzuwendenden Mittel für die Streckenbewachung (Begehung) betrifft, so werden diese bei gleicher Anzahl von Begehungen ziemlich die gleichen sein, soweit nicht häufiger vorkommende größere Stationsentfernungen für das Streckenläufersystem größere Kosten verursachen. Jedoch stellt sich die staffelförmige Ablösung nach meinem Erachten deshalb wesentlich billiger, weil für die Gleisunterhaltung (Anziehen der Schrauben, Ableitung des Wassers usw.) nicht nur tatsächlich etwas geschieht, sondern nach jeder Ablösung die ausgeruhten Wärter mit neuen Kräften die Arbeiten aufnehmen.

Außer diesen Vorzügen der staffelförmigen Ablösung dürfte auch noch der Erwähnung wert sein, daß die Staffelposten ihre kurzen Streckenabschnitte bis in jede Einzelheit kennen lernen, während die Streckenläufer, namentlich wenn sie eine 20 km lange, fortlaufende Strecke zu begehen haben, sich solche eingehenden Kenntnisse nicht aneignen können.

h) Anschließend an Punkt g kann man nun einwenden, daß die Schrankenwärter (bei Einstellung von Streckenläufern) stets auf ihrem Posten verbleiben und daher sich mehr der Gleisunterhaltung widmen können, als bei den von Posten zu Posten wandernden Staffelwärtern. Scheinbar ist dies auch der Fall, aber die von Schrankenwärtern aller Art zu unterhaltende Gleisstrecke ist durch den Betriebsdienst eine recht beschränkte, da der Schrankenwärter stets rechtzeitig an seinem Posten sein muß, und diese vornehmste Bestimmung darf zu gunsten anderer kleinerer Vorteile nicht eingeschränkt werden. Im allgemeinen sind 500 m, d. h. nach jeder Richtung der Bahn 250 m, für die dem Schrankenposten obliegende Gleisunterhaltung für beide Arten als angemessen zu bezeichnen. Dabei hat er sich jedoch noch so einzurichten, daß er die Laternen der ihm zugeteilten Schranken sowie die in der Nähe befindlichen Signallaternen anzuzünden und zu löschen hat.

i) Anschließend hieran möchte ich noch anführen, daß bei der Einstellung von Invaliden und Frauen diese bei h) erwähnte Gleisunterhaltung keineswegs außer acht zu lassen ist. Auf die Gleisunterhaltung eines Kilometers Bahn rechnet man rund 0,8 Köpfe für das Jahr oder bei einem Durchschnittslohn von 2,2 ℳ und 300 Arbeitstagen 0,8 . 2,2 . 300 = rund 550 ℳ für das Kilometer. Die Schrankenposten unterhalten jedoch im Jahre 0,5 km, also kommt der Gleisunterhaltung ein Betrag von 275 ℳ zu gute, die bei der Einstellung von Invaliden und Frauen fortfallen. Dabei sind sowohl die anderweitigen Nebenarbeiten der Schrankenposten noch gar nicht erwähnt, anderseits aber auch das mindestens einmalige jährliche Durchstopfen, Richten usw. der Gleise durch die Rotten nicht berücksichtigt.

Wenn ich nun nochmals alles Angeführte zusammenfasse, so liegt nach meinem Erachten der unbestreitbare Vorteil der staffelförmigen Ablösung in der Verteilung der Streckenbegehung auf mehrere Bedienstete und in der daraus sich ergebenden besseren Gleisunterhaltung. Diese staffelförmige Ablösungsart ist bei verschiedenen Betriebsinspektionen der Königlichen Eisenbahndirektion Münster probeweise zur Einführung gelangt, doch sind die Versuche noch nicht abgeschlossen.

Die Schnellzugeinrichtungen in der Provinz Schleswig-Holstein.

Von W. A. Schulze.

Die Abendausgabe der Voss. Ztg. vom 17. März d. J. enthält eine längere Mitteilung aus Schleswig-Holstein, worin über die Eisenbahnverhältnisse im nördlichen Schleswig geklagt und sie im Vergleich mit den Eisenbahneinrichtungen in Dänemark als recht minderwertig hingestellt werden. Diese Mitteilung hat folgenden Wortlaut:

„Der freikonservative Abgeordnete Brütt hat bei der Beratung des Eisenbahnetats die Vernachlässigung Nordschleswigs in Beziehung auf die Pflege des staatlichen Verkehrswesens mit Recht getadelt. Er wies darauf hin, daß, während Dänemark nicht weniger als sechs Schnellzüge täglich von und zu der Grenze gehen ließe, nur ein einziger Schnellzug am Tage zwischen Flensburg und der dänischen Grenze verkehre“ . . . .

In dieser Zeitungspolemik ist es recht bezeichnend, wie leicht man in Deutschland bei der Hand ist, die einheimischen Eisenbahneinrichtungen gegen die fremden herabzusetzen, ohne in eine nähere Prüfung einzutreten, ob und inwieweit die zur Beurteilung herangezogenen Tatsachen wirklich als zutreffend angenommen werden dürfen und die daraus gezogenen Schlußfolgerungen rechtfertigen. Es ist zwar richtig, daß die Provinz Schleswig-Holstein nach dem Norden hin täglich nur von *einem* durchgehenden Schnellzuge durchfahren wird und daß dagegen von dänischer Seite täglich *sechs* anschließende Schnellzüge — nämlich vier von Vamdrup und nur zwei nach Vamdrup — unterhalten werden; es werden aber diese dänischen Anschlußzüge im ganzen viel *langsamer* gefahren, als die mit ihnen in Verbindung stehenden *preußischen* Schnell- und Personenzüge.

Nach den Eisenbahnfahrplänen für den Winterdienst 1902/03 verkehren zum Anschluß an die von Vamdrup nach dem Norden abgehenden vier dänischen Schnellzüge täglich von Neumünster über Schleswig und Flensburg bis Vamdrup (179,2 km) ein Schnellzug, ab 10.15 an 1.26, ein Zug, der bis Flensburg als Schnellzug und von da weiter als Personenzug geführt wird, ab 3.2 an $6.^{39}$, und zwei Personenzüge, ab $9.^{33}$ und $12.^{52}$ und an $12.^{56}$ und $4.^{54}$, mit Gesamtfahrzeiten von 3 Std. 11 Min., 3 Std. 37 Min., 3 Std. 23 Min. und 4 Std. 2 Min., die eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 56,3, 49,5, 53,0 und 44,4 km in der Stunde ergeben. Dagegen verkehren die vier dänischen Anschlußschnellzüge von Vamdrup über Friedericia nach Aarhuus (149,2 km), ab Vamdrup 1.42, $6.^{50}$, $1.^{12}$ und 5^{02} an in Aarhuus 5.38, $10.^{43}$, 4^{51} und 8.18, bei Gesamtfahrzeiten von 3 Std. 56 Min., 3 Std. 53 Min., 3 Std. 39 Min. und 3 Std. 16 Min., mit Durchschnittsreisegeschwindigkeiten von nur 37,9, 38,4, 40,9 und 45,7 km in der Stunde. Die vier preußischen Züge haben unterwegs 9, 16, 13 und 11 mal zu halten, zusammen 16, 23, 17 und 18 Minuten, die vier dänischen Züge halten dagegen 5, 18, 6 und 6 mal, zusammen 51, 33, 41 und 26 Minuten, wobei für alle Stationen, für welche die Fahrpläne nur die Zeit der Weiterfahrt ergeben, ein Aufenthalt von je 1 Minute in Anrechnung gebracht ist. Werden diese Aufenthalte von den angegebenen Gesamtfahrzeiten abgerechnet, so ergeben sich bei den preußischen Zügen als wirkliche Fahrzeiten 2 Std. 55 Min., 3 Std. 14 Min., 3 Std. 6 Min. und 3 Std. 44 Min. und als durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten 61,4, 55,4, 57,8 und 48,0 km in der Stunde, bei den vier dänischen Zügen aber betragen die wirklichen Fahrzeiten 3 Std. 5 Min., 3 Std. 20 Min., 2 Std. 58 Min. und 2 Std. 50 Min. und die Durchschnittsfahrgeschwindigkeiten 48,4, 44,8, 50,3 und 52,7 km in der Stunde.

In umgekehrter Richtung verkehren täglich von Aarhuus bis Vamdrup zwei Schnellzüge, ab 12.02 und $11.^{24}$ an 4.22 und $3.^{10}$, zum Anschluß an zwei Personenzüge von Vamdrup bis Flensburg, ab 4.39 und $3.^{21}$ an $6.^{59}$ und $4.^{55}$. Diese beiden dänischen *Schnellzüge* werden nach Abrechnung der Aufenthalte, fünfmal von zusammen 74 Minuten und viermal von zusammen 40 Minuten, je mit 3 Std. 6 Min. Fahrzeit befördert und haben danach eine Durchschnittsfahrgeschwindigkeit von nur 48,1 km in der Stunde. Die beiden preußischen *Personenzüge* halten auf der Strecke Vamdrup-Flensburg (82,1 km) 10 mal zusammen 38 Minuten und zweimal zusammen 15 Minuten, sie erreichen daher bei Fahrzeiten von 1 Std. 42 Min. und 1 Std. 19 Min. durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten von 48,3 und 62,4 km in der Stunde. Die *Reise*geschwindigkeiten berechnen sich bei den beiden dänischen Zügen mit 34,4 und 39,6 km und bei den beiden preußischen Zügen mit 35,2 und 52,4 km in der Stunde.

Auf anderen längeren dänischen Eisenbahnstrecken werden die schnellsten Züge auch nur mit ungefähr gleicher Geschwindigkeit gefahren, so z. B. auf der dänischen lebhaftesten Eisenbahnlinie Kopenhagen-Korsör (109 km), die täglich von sieben Schnellzügen hin- und fünf Schnellzügen rückwärts befahren wird, verkehrt der schnellste Zug von Korsör nach Kopenhagen, bei einer Fahrzeit von 1 Std. 50 Min., ohne Anhalten unterwegs, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 59,5 km in der Stunde.

Man sieht hieraus, daß auch die gewöhnlichen Personenzüge in Schleswig-Holstein im ganzen schneller gefahren werden, als die anschließenden dänischen Schnellzüge, und daß daher die preußischen Anschlußzüge mit gleicher Berechtigung wie die dänischen als Schnellzüge angesehen und bezeichnet werden könnten. Es würde dies aber zur Folge haben, daß für ihre Benutzung auch statt des Personenzugpreises der volle, um 12 bis 17 % höhere Schnellzugpreis für einfache Fahrkarten gezahlt werden müßte, und das wird schwerlich in der Absicht der Beschwerdeführer gelegen haben.

Im übrigen darf hierbei noch erwähnt werden, daß, wie in Nr 25 d. Ztg. mitgeteilt ist, mit Einführung des diesjährigen Sommerfahrplans die Einlegung eines *neuen Schnellzugpaares* zwischen *Hamburg* (*Kiel*) und *Vamdrup*, Abfahrt von Hamburg gegen 9 Uhr Abends und von Vamdrup gegen 7 Uhr Morgens, erfolgen soll und dadurch die Eisenbahnverbindungen zwischen Schlewig-Holstein und Dänemark eine wesentliche Verbesserung erfahren werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnbau- und Betriebsordnung.** Am 20. d. M. haben im Reichseisenbahnamt Beratungen der am Eisenbahnwesen beteiligten Bundesregierungen über einen im Amt aufgestellten Entwurf einer Eisenbahnbau- und Betriebsordnung begonnen, in der die Bestimmungen der bisherigen Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen, der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen vereinigt werden sollen. An den Verhandlungen nehmen 32 Kommissare teil.

— **Verteilungsstellen für alte noch brauchbare Oberbaumaterialien.** Zur Sicherung rechtzeitiger und zweckmäßiger Verwendung der in größeren Mengen aufkommenden alten noch brauchbaren Oberbaumaterialien sind durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Staatsbahnbereich zwei Verteilungsstellen eingerichtet, und zwar bei der Eisenbahndirektion in *Berlin* für hölzerne Bahnschwellen und bei der Eisenbahndirektion in *Essen* a/R. für Schienen, eiserne Bahnschwellen und Kleineisenzeug. Um diese Einrichtung tunlichst schon für das Etatsjahr 1903 nutzbar zu machen, sind die Eisenbahndirektionen beauftragt worden, die aus dem Etatsjahre 1902 übernommenen altbrauchbaren Oberbaumaterialien, deren Wiederverwendung im eigenen Bezirk für 1903 ausgeschlossen ist, in einem im Erlaß näher bezeichneten Umfange je für ihren Bezirk den beiden Verteilungsstellen bis zum 20. Mai d. J. als verfügbar zu bezeichnen.

Bezüglich des Grades der Verwendbarkeit müssen die alten noch brauchbaren Materialien (Schienen, Bahnschwellen mit Ausnahme eiserner Langschwellen und Kleineisenzeug) auf Grund sorgfältigster örtlicher Prüfung schon bei der Anmeldung getrennt nachgewiesen werden, und zwar als im Zusammenhange tatsächlich brauchbar I. für Hauptgleise auf Hauptbahnen, II. für Hauptgleise auf Nebenbahnen sowie für stark beanspruchte Bahnhofsnebengleise, z. B. Rangiergleise, und III. für schwachbeanspruchte Nebengleise der Bahnhöfe, z. B. Wagenaufstellungsgleise. Nach diesen Gesichtspunkten ist den Verteilungsstellen gleichzeitig auch über den vorliegenden Bedarf an altbrauchbaren Schienen, Bahnschwellen und Kleineisenmaterialien, die aus dem eigenen Bestande der Direktion und dem zunächst bevorstehenden Gleisumbau für 1903 nicht gedeckt werden können, Mitteilung zu machen. Die Verteilungsstellen werden über die Möglichkeit der Deckung dieses Bedarfs tunlichst bald befinden.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Übersicht dieser Ergebnisse

im Monat März d. J. ergibt für 77 Bahnen, die schon im März 1902 im Betriebe waren, folgendes:

Gesamtlänge: 45 996,77 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im März 1903					
aus dem Personenverkehr	38 718 455	— 841 130	861	— 33	— 3,69
aus dem Güterverkehr	100 208 318	+ 8 661 050	2 186	+ 154	+ 7,58
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1902 bis Ende März 1903					
aus dem Personenverkehr	440 920 481	+ 6 401 182	11 562	— 58	— 0,50
aus dem Güterverkehr	1020 851 371	+40 056 978	26 271	+ 522	+ 2,03
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende März 1903					
aus dem Personenverkehr	14 314 614	+ 344 165	2 209	+ 19	+ 0,87
aus dem Güterverkehr	33 316 955	+ 2 955 065	5 047	+ 362	+ 7,73

Bei den Mindereinnahmen des Berichtsmonats aus dem Personenverkehr kommt in Betracht, daß das Osterfest im Jahre 1902 in den März, im Jahre 1903 in den April fiel.

— **Versuche mit Aushebestangen zum Entkuppeln von Wagen beim Rangieren.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den nachstehend abgedruckten Bericht der Eisenbahndirektion in Breslau den übrigen Direktionen zur Kenntnis und Beachtung zugehen lassen:

„Aushebestangen zum Entkuppeln von Wagen beim Rangieren sind auf sämtlichen Ablaufbergen des Bahnhofs Brockau in Gebrauch. Sie bestehen aus entrindeten fichtenen Rundbäumen von 6 cm mittlerer Stärke und 2,50 bis 3,0 m Länge. Die Handhabung ist folgende: Nach Ankunft der Züge in den Einfahrtsgruppen werden die Wagen von dem Wagenschieber notiert und an einer Längswand mit der Nummer desjenigen Gleises der Richtungsgruppe versehen, in welches sie ablaufen sollen. Gleichzeitig werden durch einen besonderen Arbeiter die Sicherheitskupplungen mit der Hand ausgehängt und die Hauptkupplungen soweit gelöst, daß das spätere Ausheben derselben auf den Eselsrücken mittels der Stange möglich wird. Das Ausheben der Sicherheitskupplung und das Lösen der Hauptkupplung wird zu gleicher Zeit mit dem Notieren der Wagen fertig, so daß Zeitverluste mit diesem Verfahren nicht verbunden sind. Beim Rangieren nach Stationen werden die in den Richtungsgleisen stehenden Züge lang gekuppelt vorgezogen und sodann über den Berg gedrückt. Das Ausheben der Kupplungen geschieht auch hier mittels der Stangen. Da der mit dem Entkuppeln durch die Stange beschäftigte Arbeiter seinen Standort auf der Rückseite des Ablaufberges im allgemeinen nicht verändert, so sind Gefährdungen desselben durch Weichenkästen und Gestänge sowie durch Licht- und Signalmaste oder Telegraphenstangen völlig ausgeschlossen. Die Aushebestangen sind seit Ende des Jahres 1898 in Betrieb und haben sich dauernd gut bewährt."

— **Verkehrsstörungen infolge Schneesturmes.** Der heftige Nordweststurm, von dem in den letzten Tagen fast ganz Europa heimgesucht wurde, hatte am 19. d. M. seinen Höhepunkt erreicht. Der durch ihn verursachte enorme Schaden war bis zum Schluß der Zeitung (21. d. M. Vormittags) noch gar nicht zu übersehen. Da mit Eintritt der Dunkelheit am 19. d. M. auch in Berlin äußerst starkes Schneetreiben einsetzte, das ununterbrochen bis zum Mittag des folgenden Tages andauerte, so ist dadurch auch der Bahnverkehr mit der Reichshauptstadt in recht erheblichem Maße in Mitleidenschaft gezogen worden. Am schlimmsten sind aber, wie es scheint, die östlichen Provinzen Preußens von dem Unwetter und den dadurch entstandenen Betriebsstörungen betroffen worden. So waren beispielsweise die Züge aus der Richtung Posen, Schlesien, Ost- und Westpreußen, wie amtlich gemeldet wird, wegen Schneeverwehungen und Stürmen teils mit stundenlanger Verspätung in Berlin eingetroffen, teils lagen sie eingeweht auf den Strecken. Auf verschiedenen Linien des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz, insbesondere aber der Strecke Sosnitza-Orzesche-Sohrau, ferner auf der Neustadt-Gogoliner und Gr.-Peterwitz-Katscher Eisenbahn war der Personen- und Güterverkehr wegen Schneeverwehung seit 19. d. M. Abends 9 Uhr unterbrochen und die Beseitigung der Unterbrechung, da auch die telegraphischen Verbindungen gestört waren, noch nicht abzusehen. In Schlesien war der Betrieb ferner gänzlich eingestellt auf den Strecken Jauer-Maltsch, Sagan-Glogau, Hundsfeld-Trebnitz, Nimkau-Deutsch-Lissa, der Eulengebirgsbahn, Sagan-Sommerfeld, Sagan-Freystadt, Sommerfeld-Kohlfurt-Liegnitz, Hirschberg-Greiffenberg, Hirschberg-Merzdorf, Hirschberg-Schmiedeberg, Zillerthal-Krummhübel und Hirschberg-Schreiberhau-Grünthal; auf der letzteren Strecke wird die Unterbrechung voraussichtlich 8 Tage dauern; auch fehlte von Goldberg aus jede Verbindung nach Liegnitz, Löwenberg und Merzdorf.

Züge blieben außerdem — soweit gemeldet — stecken auf den Linien Jauer-Liegnitz, Jauer-Königszelt und Goldberg-Liegnitz; auch auf der Strecke Lissa-Glogau sind die Züge ausgeblieben.

In dem östlichen Teil der Provinz Brandenburg und der Provinz Posen waren besonders die Strecken Werneuchen-Wriezen, Guben-Bentschen, Jarotschin-Kreuzburg, Ostrowo-Skalmierzyce und Posen-Breslau durch Schneewehen gesperrt. Züge blieben u. a. auf der ehemaligen preußischen Ostbahn, insbesondere bei Kreuz im Schnee liegen und mußten freigeschaufelt werden; in Posen waren die am 19. d. M. Abends fälligen Züge von Berlin, Breslau, Stettin und anderen Orten bis zum 20. d. M. Vormittags 11 Uhr noch nicht eingetroffen.

Wie aus Cottbus vom 20. d. M. berichtet wird, ist auch dort seit 30 Stunden fast ununterbrochen Schnee gefallen und der Bahnverkehr unterbrochen. Von Breslau, Görlitz, Posen und Frankfurt a/O. war seit dem 19. d. M. Vormittags kein Zug mehr dort angekommen. Die Züge nach Berlin, Leipzig und Dresden konnten wegen Personal- und Maschinenmangels nur vereinzelt abgelassen werden. Der Güterverkehr war vollständig eingestellt; der Schnee lag auf der Strecke Cottbus-Görlitz 1 m hoch. Auch aus Westpreußen und Pommern wurden infolge des Schneesturmes Betriebsstörungen und im Zusammenhang damit erhebliche Zugverspätungen gemeldet.

Auch in Mähren und Österreichisch-Schlesien sowie auf der württembergischen Strecke Amstetten-Leichingen sind schwere Verkehrsstörungen durch Schneewehen eingetreten. Am 20. d. M. Nachmittags hat das Unwetter überall nachgelassen, so daß die Verkehrsstörungen aus diesem Anlaß seit dem 21. d. M. überall beseitigt sein werden. Soweit bekannt, sind so schwere Schneeverwehungen in so vorgeschrittener Frühlingszeit in Deutschland seit Menschengedenken nicht vorgekommen.

— **Bezirkseisenbahnrat Berlin.** Am Freitag, den 5. Juni d. J. findet die 20. (ordentliche) Sitzung des für die Bezirke der Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin eingesetzten Bezirkseisenbahnrats zu Berlin statt. Die Tagesordnung enthält nur die üblichen Mitteilungen der Eisenbahndirektionen über die Durchführung früherer Beschlüsse, über die seit der 19. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats im Personen-, Vieh- und Güterverkehre eingetretenen wichtigeren Änderungen und herausgegebenen Tarife und über die im Personenzugfahrplan eingetretenen Änderungen sowie über die für den Winter 1903 in Aussicht genommenen Änderungen des Personenzugfahrplanes.

— **Hamburger Bahnhöfe.** Infolge des Umbaues der Hamburger Bahnhofsanlagen wird der seitherige Personenbahnhof Hamburg B. (Berliner Bahnhof) vom 1. Mai d. J. ab nicht mehr benutzt. Die Abwicklung des Verkehrs erfolgt bis auf weiteres auf dem Bahnhof Hamburg K. (Klostertor) und dem an der Lippeltstraße neuerbauten Notbahnhof Hamburg B. (Lippeltstraße). Auf dem Bahnhof Hamburg K. (Klostertor) findet die Abfertigung der zwischen Altona und Berlin in beiden Richtungen verkehrenden Züge, und zwar sämtlicher Schnellzüge sowie der Personenzüge 205 nach Berlin und 206 von Berlin statt. Auf dem Bahnhof Hamburg B. (Lippeltstraße) dagegen werden die sämtlichen übrigen Personenzüge von und nach Berlin sowie die auf der Strecke Hamburg-Büchen verkehrenden Vorortzüge abgefertigt. Der Bahnhof Lippeltstraße ist für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Leichen sowie für die Annahme von Privatdepeschen eingerichtet. Eine Änderung der Tarifsätze tritt durch diese Maßnahme nicht ein.

— **Bröltalbahn.** Der Überschuß für 1902 ist trotz erheblicher Mehrleistungen im Betriebe um 53 418 ℳ gegen den des Vorjahres zurückgeblieben. Die Mindereinnahmen im Personenverkehr werden teils auf ungünstige Witterungsverhältnisse, teils auf die allgemeine flaue Geschäftslage zurückgeführt, während sich die Einnahmen aus dem Güterverkehr infolge der Verfrachtung vorwiegend minderwertigen Materials aus den angeschlossenen Steinbrüchen geringer stellten. Da ferner auf Grund einer in allerjüngster Zeit getroffenen Entscheidung des Eisenbahnkommissars vom Betriebsüberschuß 12 657 ℳ zu gunsten des Neubaubestandes zurückgestellt werden müssen, und da es richtig erschien, eine Summe von 21 000 ℳ dem Delcrederefonds zu überweisen als Rückstellung für etwaige nicht einzutreibende Frachten, so hat der Aufsichtsrat dem

„Berl. Akt." zufolge beschlossen, der auf den 16. Mai d. J. einberufenen Generalversammlung vorzuschlagen, nach Auskehrung einer vierprozentigen Dividende auf die Vorzugsaktien (wie im Vorjahre) von der Verteilung einer Dividende auf die Stammaktien für das abgelaufene Jahr (im Vorjahre 2,5 %) abzusehen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Ausschuß dieser Gesellschaft hat am 17. d. M. beschlossen, die Dividende der Aktien für das Jahr 1902 vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlung auf 6,25 % festzusetzen.

— **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.** In der am 16. d. M. abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsrats ist beschlossen worden, für das Jahr 1902 die Verteilung einer Dividende von 5 % auf die Stammprioritätsaktien und von 1,75 % auf die Stammaktien der Generalversammlung in Vorschlag zu bringen.

— **Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft.** Das Ergebnis des Jahres 1902 ist wieder recht ungünstig. Bekanntlich war im vergangenen Jahre eine Zuzahlung in Höhe von 30 % auf die Aktien eingefordert worden. Hierdurch ist der Gesellschaft ein Betrag von 1 373 071 ℳ zugeflossen. Obwohl von dieser Summe 338 454 ℳ mit in das Gewinn- und Verlustkonto eingestellt worden sind — der Rest von 1 034 616 ℳ ist dem Dispositionsfonds überwiesen —, ergibt sich doch für 1902 ein Verlust von 66 409 ℳ, der aus dem Reservefonds gedeckt wird. Für Zinsen, Baugewinne usw. wurden diesmal nur 272 553 ℳ vereinnahmt (1901: 531 489 ℳ). Die Zweigniederlassung in Wien schließt mit einem Verlust von 98 981 ℳ ab. Für Abschreibungen werden 191 858 (284 406) ℳ verwendet. Im Geschäftsbericht wird ausgeführt, daß die Tätigkeit der Gesellschaft sich im abgelaufenen Jahre lediglich darauf beschränkt hat, bereits übernommene Bauten weiterzuführen. Von der Übernahme neuer Geschäfte hat sich die Gesellschaft fern gehalten. Hierauf sei die verringerte Einnahme zurückzuführen, indem die Eingänge von neuen Baugewinnen in Wegfall kamen. Eine Abschreibung von 149 000 ℳ erforderten die Aktien der Salzburger Eisenbahngesellschaft. Die durchschnittliche Rente aus den im Besitze der Gesellschaft befindlichen Papieren belief sich auf 3,25 % gegen 3,5 % im Vorjahre. Zur Bilanz ist zu bemerken, daß das Bau- und das Effektenkonto eine erwähnenswerte Erhöhung aufweisen, die nach Mitteilung der Verwaltung auf den Fortschritt des Baues der Brandenburgischen Städtebahn und auf die weitere Einzahlung auf die Aktien dieser Gesellschaft zurückzuführen ist. Das Baukonto ist mit 5 900 000 ℳ (im Vorjahre 2 800 000 ℳ), das Effektenkonto mit 11 100 000 ℳ (9 300 000 ℳ) aufgeführt.

Die Einnahmen der Harzquerbahn (Nebenbahn Nordhausen-Wernigerode mit Abzweigung nach dem Brocken) sind 1902/03 infolge der allgemeinen ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse und der Ungunst der Witterung um rund 40 000 ℳ zurückgegangen. Demzufolge wird sich der Zuschuß entsprechend erhöhen. Die Grundlagen des mit der Bahneigentümerin abgeschlossenen Betriebs- und Garantievertrages vom 11./23. Februar 1897 sind durch eine Reihe von Anordnungen der Aufsichtsbehörde derartig verschoben worden, daß der Gesellschaft der Einfluß auf die Betriebsführung, wie solcher bei Übernahme des Betriebes und der Dividendengarantie Voraussetzung war, mehr und mehr entzogen wurde. Da die Bahneigentümerin nicht in der Lage war, die Angelegenheit im Sinne der Betriebsgesellschaft zu regeln, hat sich die letztere am 20. Dezember 1902 der Bahneigentümerin gegenüber zu der Erklärung veranlaßt gesehen, daß sie den Betriebsvertrag für aufgehoben erachtet und den Betrieb der Bahn bis auf weiteres nur für Rechnung der Eigentümerin führen würde. Das aus diesem Anlaß einberufene Schiedsgericht wird über diese Streitfrage zu befinden haben.

— **Zulassung der Reisenden der III. Wagenklasse zu den Speisewagen.** In gleicher Weise wie bei den preußischen Staats- und den Reichseisenbahnen (vergl. Nr 28 S. 432 d. Ztg.) wird auch auf den Strecken der bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai d. J. ab den Reisenden der III. Wagenklasse, welche sich im Besitze eines für den betreffenden Zug und die betreffende Strecke gültigen Fahrtausweises befinden, ohne besonderen Zuschlag die Benutzung der Speisewagen für die Dauer der Einnahme von Speisen und Getränken gestattet. Auch hier ist das mit der Fahrkartenkontrolle in den Zügen betraute Personal beauftragt worden, die Einhaltung letzterer Bestimmung zu überwachen und Reisende, die über Gebühr lange, ohne etwas zu verzehren, im Speisewagen verweilen, in die Personenwagen zurückzuweisen. Die Eisenbahnbetriebsdirektionen, in deren Bezirk Speisewagen in Zügen mit III. Wagenklasse verkehren, haben bis 1. November d. J. zu berichten, wie sich diese neue Einrichtung bewährt hat, inwieweit eine Steigerung des Umsatzes in den Speisewagen infolge dieser neuen Anordnung stattgefunden und ob hierdurch eine Benachteiligung der Reisenden der I. und II. Wagenklasse eingetreten ist.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 11 Arbeitstagen 184 865 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 806 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 186 147 und auf den Arbeitstag 14 892 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1914 mehr und im ganzen 1282 Doppelwagen oder 0,4 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 26 999 Doppelwagen gegen 27 913, in Oberschlesien 57 655 Doppelwagen gegen 75 189 und in den drei Bezirken zusammen 269 519 Doppelwagen gegen 289 249 und war demnach im Saarbezirk 914 Doppelwagen oder 3,3 %, in Oberschlesien 17 534 Doppelwagen oder 23,3 % und in den drei Bezirken zusammen 19 730 Doppelwagen oder 6,8 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 31 707 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 48 sowie von anderen Gütern 37 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 36 852 offene Wagen gegen 38 710 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 1858 oder 4,8 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren. Die geringeren Ergebnisse sind auf die um 1½ Tage kürzere Arbeitszeit gegen das Vorjahr zurückzuführen.

— **Über die Einführung von Wagen mit größerer Tragfähigkeit** im Güterverkehr spricht sich der in der Zeitschrift „Glückauf" veröffentlichte Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund für das Jahr 1902 wie folgt aus: „Es muß daran festgehalten werden, daß unser Wagenladungsverkehr (in Ladungen von 10 t), der für die Kohlensendungen vornehmlich in Betracht kommt, sich im Jahre 1901 für das Tonnenkilometer zu den Sätzen von 2,61 ₰ vollzog. Unsere Industrie übersieht zur Genüge, daß bei dem engen Zusammenhang der Eisenbahneinnahmen mit den allgemeinen Staatsfinanzen in Preußen eine wirksame Tarifermäßigung, wie der Wettbewerb mit dem Auslande sie verlangt, nur geschehen kann in der Voraussetzung, daß auch die Selbstkosten der Eisenbahnen eine merkliche Verminderung erfahren. Wir erblicken als einen der wichtigsten Wege in dieser Richtung die Einführung von Wagen größerer Tragkraft; die Einbürgerung wird sich u. E. rascher vollziehen, als man gegenwärtig annimmt, wenn man sich nur entschließt, die Verfrachter und Empfänger der Massengüter an den der Eisenbahnverwaltung erwachsenden Vorteilen teilnehmen zu lassen, indem man für kürzere Entfernungen auch bei größeren Wagen an der bisher für kleinere üblichen Abfertigungsgebühr festhält, während man für weitere Entfernungen auch die in den Kosten der Zugkraft durch Wagen größerer Tragkraft für die Eisenbahnverwaltung tatsächlich sich ergebenden Vorteile angemessen vergütet. Es muß diese Forderung um so nachdrücklicher erhoben werden, als bei den bisher geschehenen Erhöhungen der Tragkraft der Güterwagen die Eisenbahn die daraus sich ergebenden Vorteile allein für sich in Anspruch genommen hat, ohne die Frachtinteressenten daran zu beteiligen. Dies ist zuletzt der Fall gewesen, als man die 10 t-Wagen durch 12½- und 15 t-Wagen zu ersetzen begann."

— **Personalnachrichten.** Bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist der Regierungsassessor Eduard Vogel zu Straßburg i/E. zum Regierungsrat und Mitglied der Generaldirektion ernannt.

Bei den sächsischen Staatseisenbahnen sind versetzt: Baurat Cunradi vom Baubureau Reichenbach i/V. zur Betriebsdirektion Zwickau, die Regierungsbaumeister Pokorny vom Baubureau Dresden-N. I zum Baubureau Markneukirchen als dessen Leiter und Schreiber vom Baubureau Markneukirchen zum allgemeinen technischen Bureau, ferner der Verkehrsinspektor Moser bei der Betriebsdirektion Dresden-N. in gleicher Eigenschaft zur Betriebsdirektion Leipzig I. — Ernannt wurde der Bauinspektor beim Brückenbaubureau Christoph zum Vorstande dieser Dienststelle und der Transportinspektor Klemm zum Verkehrsinspektor bei der Betriebsdirektion Dresden-N.

Österreich.

— **Investitionsprogramm der Staats- und Privatbahnen.** Im Januar d. J. erledigte der österreichische Ministerpräsident die Denkschrift des Vereins der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Angelegenheit der staatlichen Bestellungen für diese Industriezweige mit einer ausführlichen Darlegung der vom Staate für dieses Jahr und die nächsten Jahre geplanten Investitionen. Aus dieser Erwiderung ging hervor, daß das Eisenbahnministerium in den Jahren 1903 und 1904 für 101 100 000 Kronen Bestellungen ausgeben, und daß die Montan-, Eisen- und Maschinenindustrie bis zum Jahre 1905 auf staatliche Bestellungen in der Höhe von 84 300 000 Kr. zu rechnen haben werde. Noch im vorigen Jahre wurde übrigens dazu geschritten, ein Gesamtprogramm der Bestellungen der Staats- und Privatbahnen für die nächsten Jahre auszuarbeiten, um auch auf diesem Wege der Beschäftigung der beteiligten Industriebetriebe größere Stetigkeit zu verleihen.

Der Ministerpräsident hat nun die Ergebnisse dieser Programmarbeiten dem Präsidium des Vereins der Montan-, Eisen und Maschinenindustriellen mitgeteilt. Danach belaufen sich die gesamten in Aussicht genommenen Bestellungen für Eisenbahnzwecke für die Jahre 1903 bis 1905 auf 127 670 300 Kr., wovon entfallen auf:

Fahrbetriebsmittel	40 904 900 Kr.
Brückenherstellungen	14 938 450 „
Schienen, Oberbaukleinmaterial usw.	51 111 650 „
mechanische Einrichtungen, Sicherungsanlagen usw.	18 076 300 „
Telegraphenleitungen und Einrichtungen, Signale usw.	2 639 000 „

Nach einer annähernden Schätzung dürften von den obigen Bestellungen entfallen

auf das Jahr 1903	53 300 000 Kr.
„ „ „ 1904	41 000 000 „
„ „ „ 1905	33 400 000 „

Aus diesen Ziffern erhellt, daß die ursprünglich beabsichtigte gleichmäßige Verteilung der Bestellungen auf die bezeichneten drei Jahre nicht vollständig durchführbar ist. Die Ursache hiervon ist in dem Umstande zu suchen, daß allseits in erster Linie das Bestreben zur Geltung gelangt ist, gerade den gegenwärtig im Jahre 1903 vorhandenen Arbeitsmangel in ausgiebiger Weise zu beheben. Übrigens dürften die geringeren Ziffern der Bestellungen in den Jahren 1904 und 1905 in der Folge eine wesentliche Erhöhung erfahren, wenn die Sanierung der finanziellen Verhältnisse der Südbahn gelingt und diese Gesellschaft hierdurch in die Lage kommt, die notwendigen Investitionen und Erneuerungen auf ihren Linien in rascherer Weise durchzuführen, als bisher.

In gleicher Weise dürften auch größere Fahrparkanschaffungen der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1905 zu gewärtigen sein. In dem gegenwärtigen Bestellungsprogramm ist nämlich berücksichtigt, daß in dem durch das Gesetz vom 6. Juni 1901 genehmigten Bau- und Investitionsprogramm für Vermehrung und Ergänzung des Fahrparks der Staatsbahnen im Jahre 1905 kein Kredit vorgesehen wurde. Die tatsächlichen Verhältnisse dürften aber die Regierung bestimmen, zur Vermeidung des sonst zu besorgenden vollständigen Stillstandes in der Ausgestaltung des Fahrparks der Staatsbahnen einen solchen Kredit im legislativen Wege zu erwirken, eine Möglichkeit, auf die übrigens in den Erläuterungen zu der bezüglichen Regierungsvorlage bereits hingewiesen worden ist.

Von dem Gesamtbetrage der für die Jahre 1903 bis 1905 bei den Staats- und Privatbahnen in Aussicht genommenen Bestellungen mit 127 670 000 Kr. entfallen 80 690 000 Kr. auf die Staatsbahnen und 46 970 000 Kr. auf die Privatbahnen. Der Investitionsbedarf der Privatbahnen in den Jahren 1903 bis 1905 gliedert sich folgendermaßen: Fahrbetriebsmittel 14 970 000 Kr., Brückenherstellungen 3 390 000 Kr., Schienen, Oberbaumaterial 19 750 000 Kr. und endlich mechanische Einrichtungen und Sicherungsanlagen 8 840 000 Kr. Auf die eigenen Werke der Südbahn und Staatseisenbahngesellschaft entfallen von diesen Investitionen 21 530 000 Kr., darunter 13 110 000 Kr. für Schienen und Oberbaumaterial sowie 6 820 000 Kr. für mechanische Einrichtungen.

— **Nachtrag zur Eisenbahninvestitionsanleihe.** Das Eisenbahninvestitionsprogramm, wie es im Jahre 1901 genehmigt worden ist, berücksichtigt lediglich den bis Ende des Jahres 1905 eintretenden Investitionsbedarf und behält ausdrücklich die Deckung der späteren Kosten, wie sie für die Ausrüstung der neuen Eisenbahnlinien erwachsen werden, einem neuen Gesetz vor. Neben den staatlichen Bahnbauten und Eisenbahninvestitionen kommen für die Finanzverwaltung in den nächsten Jahren aber auch noch die Triester Hafenbauten in Betracht, Arbeiten, deren Kosten sich auf beiläufig 94 000 000 Kr. veranschlagen lassen. In parlamentarischen Kreisen setzt man voraus, daß die Regierung die verfassungsmäßige Sicherstellung des Geldbedarfes für den Hafenbau und für die noch nach dem Jahre 1905 nötigen Eisenbahninvestitionen demnächst durchführen werde.

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Am 6. Juni 1901 erhielt die große Eisenbahninvestitionsvorlage, welche vor allem den Bau einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest sicherstellt, Gesetzeskraft. Im Zuge der Eisenbahnlinien, welche diese Verbindung herstellen, liegen zahlreiche große Kunstbauten, vor allem die vier großen Alpentunnel. Bezüglich des bisherigen Baufortschrittes bei letzteren enthalten die jüngst veröffentlichten amtlichen Mitteilungen (nach dem Stande von Ende März) nachstehende bemerkenswerte Angaben.

Was zunächst den Tauerntunnel im Zuge der Tauernbahn betrifft (diese geht von der Station Schwarzach-St. Veit der Staatsbahnlinie Bischofshofen-Wörgl durch das Gasteiner Tal bis Böckstein, durchfährt die hohen Tauern mittels des 8,5 km langen Tauerntunnels und führt von Mallnitz bis Spittal an der Drau zum Anschluß an die Südbahn), so wurde der Stollen auf der Nordseite bisher und zwar von Hand auf 490 m vorgetrieben. Um einen schnelleren Fortschritt im Sohlstollenvortrieb zu erzielen, wird schon in nächster Zeit eine Wasserkraftanlage im Anlaufbache erbaut, mit welcher der Betrieb Brandtscher Bohrmaschinen, der Tunnellüftung, der elektrischen Beleuchtung und der Werkstätten erfolgen wird.

Auf der Südseite bei Mallnitz ist der Sohlstollen gleichfalls von Hand derzeit bis auf 415 m vorgetrieben. Auch hier ist eine kleine maschinelle Bohr- und Lüftungsanlage geplant, welche in nächster Zeit ausgeführt werden wird. Die größte Gebirgsüberlagerung des Tauerntunnels beträgt dort, wo er die 2828 m hohe Gamskaarlspitze unterfährt, 1550 m und läßt eine Gesteinstemperatur im Tunnel von 20 bis 25° Celsius erwarten.

Der zweite in Betracht kommende große Tunnel ist jener im Zuge der Karawankenbahn. (Diese beginnt in der Station Klagenfurt der Staatsbahnen, durchfährt mittels des 7,97 km langen zweigleisigen Karawankentunnels, welcher bei der Station Rosenbachthal in Kärnten beginnt und 3 km vor der Station Aßling der Staatsbahnlinie Tarvis-Laibach endigt, den Gebirgszug der Karawanken und mündet 43 km von Klagenfurt in die Station Aßling ein.) Wegen der schon für Ende 1905 in Aussicht genommenen Vollendung des Baues der Karawankenbahn werden die Arbeiten beim Karawankentunnel seit Beginn mit aller Kraft betrieben. Mit dem Sohlstollen wurde an der Nord- und Südseite im Sommer 1901 begonnen, und erfolgte der Vortrieb zunächst von Hand. Seit Februar 1902 werden an der Nordseite elektrische Bohrmaschinen nach System Siemens & Halske mit gutem Erfolge angewendet. Auf der Südseite wurden anfangs Bohrmaschinen der Union Elektrizitätsgesellschaft versucht, später solche wie auf der Nordseite, doch mußte hier wegen der Gesteinsart vielfach von Hand gebohrt werden. Das Auftreten von Grubengasen läßt Luftdruckbohrung am zweckmäßigsten erscheinen und soll diese demnächst eingeführt werden. Gegenwärtig ist der Sohlstollen auf der Nordseite bereits bis auf 1500 m vorgetrieben. Um diesen Fortschritt zu erzielen, waren große Installationsanlagen (Gleisanlagen, Werkstätten, Maschinen- und Lüftungsanlagen usw.) erforderlich. Mit Benutzung der Wasserkräfte des Rosenbachs wurde eine Wasserkraftanlage gebaut, welche die Bohrmaschinen, Werkstätten und Lüftungsanlagen zu treiben hat. Bei vollem Betrieb bringen die Ventilatoren in der Minute 350 qm frische Luft in den Sohlstollen und zu den Arbeitsstellen im Tunnel. Zur Ergänzung dieser Wasserkraftanlage ist eine zweite aus dem Bärengraben in Ausführung, welche auch die Kraft zum elektrischen Betriebe der Schleppbahnen liefern wird. Auf der Südseite wurden bisher 1340 m Sohlstollen vorgetrieben. In dem 10 km entfernten neu erbauten großen Wasserwerk in der Rothwein wird die Kraft zum Antrieb der Werkstätten, für die Beleuchtung sowie für die Lüftung des Tunnels gewonnen.

Der Karawankentunnel unterfährt den 1620 m hohen Rosicasattel. Der Scheitelpunkt liegt in der Tunnelmitte 636,5 m über dem Meere. Die höchste Gebirgsüberlagerung beträgt 1000 m.

Der Wocheinertunnel liegt im Zuge der Wocheinerbahn (Aßling-Görz). Der 6334 m lange Tunnel beginnt bei Wocheiner-Feistritz, unterfährt bei einer Gebirgsüberlagerung von 1000 m, einer Schwellenhöhe im Scheitel von 533,9 m über dem Meere die Rolba und endigt in Podbrdo im Küstenland. Auf der Nordseite wurde mit dem Vortrieb des Richtstollens im November 1900 begonnen. Bis Ende März d. J. war der Vortrieb, der von Hand erfolgt, auf 1894 m gediehen. Im Februar d. J. wurde im Sohlstollen fester Kalk angefahren, und sind alle Einleitungen getroffen, um demnächst die Bohrung mit elektrischen Bohrmaschinen System Siemens & Halske zu betreiben. Gleichwie beim Karawankentunnel sind auch

auf der Nordseite des Wocheinertunnels Arbeiterwohnhäuser, Spitäler, Werkstätten aller Art, Zement- und Sprengmittelmagazine, eine Lokomotivremise, ein Turbinenhaus, in welchem mächtige Ventilatoren zur Lüftung des Tunnels und Generatoren für die Beleuchtung und zum Werkstättenbetrieb untergebracht sind, und jene kleineren und größeren Gebäude errichtet worden, welche die glatte Abwicklung eines so großen Tunnelbaues erfordert. Zum Betriebe der Turbinen wird das Wasser des Feistritzbaches benutzt, das, hoch oben im Tale gefaßt, 500 bis 1000 PS liefert. — Auf der Südseite des Wocheinertunnels wurde mit dem Stollenvortriebe, welcher von Hand erfolgte, im Oktober 1900 begonnen, und ist er derzeit auf 1483 m vorgetrieben. Im Mai und Oktober 1902 eingetretene Rutschungen an der Lehne im Bereiche des Tunneleinganges erheischten die Anlage eines neuen 102 m langen Förderstollens, um den im Tunnel beschäftigten Arbeitern im Falle einer plötzlich eintretenden Rutschung und Verschüttung des Stolleneinganges den Rückzug zu ermöglichen. Auf der Südseite des Tunnels sind die Installationsbauten in geringerem Umfange ausgeführt als auf der Nordseite, weil beabsichtigt ist, den größeren Teil des Tunnels von Norden her zu erstellen. Doch sind auch hier Arbeiterhäuser, Spitäler, Werkstätten, Depots usw. erbaut worden. Die Kraft zum Betriebe der Lüftungsanlagen und der Werkstätten, der elektrischen Beleuchtung usw. wird dem Katzenbache entnommen und mittels einer von der Nordseite über den Sattel geführten Starkstromleitung von dorther ergänzt.

Was endlich den Bosrucktunnel betrifft, so liegt dieser im Zuge der Pyhrnbahn, welche in der Fortsetzung der von Linz bis Klaus-Steyerling bestehenden Kremsthalbahn bis zur Station Selzthal der Staatsbahnen geführt wird. Der 4765 m lange Bosrucktunnel beginnt auf der Nordseite bei Spital am Pyhrn in Oberösterreich und endigt auf der Südseite bei Ardning in Steiermark. Er unterfährt den 2000 m hohen „großen Bosruck" bei einer Gebirgsüberlagerung von 1150 m und einer Schwellenhöhe im Tunnelscheitel von 723 m über dem Meere. Mit der Auffahrung des Richtstollens wurde auf beiden Tunnelseiten im Juli 1901 begonnen. — Auf der Nordseite des Tunnels, wo der Vortrieb des Stollens ohne nennenswerte Störungen durchgeführt werden konnte, betrug dessen Länge Ende März 950 m. — Auf der Südseite des Tunnels erlitt der Arbeitsgang durch einen am 14. August 1902 bei Stollenkilometer 0,582 erfolgten starken Wassereinbruch mit 800 Sekunden-Litern, welcher den Stollen auf 80 m Länge vermuhrte, eine jähe Unterbrechung; es blieben alle Versuche, den Sohlstollen weiter zu treiben, während langer Zeit erfolglos. Im Laufe der Zeit verminderte sich die Wassermenge auf 200 und beträgt jetzt ungefähr 150 Sekunden-Liter. Erst nachdem unter außerordentlichen Schwierigkeiten vom Sohlstollen abzweigend Wasserstollen und von diesen dem zudringenden Wasser entgegen Querschläge vorgetrieben worden waren, gelang es nach mehrmonatlicher, gefahrvoller Arbeit, den Wasserspiegel des unterirdischen Wassersackes soweit zu senken, daß im Februar die entstandene Verbruchhöhle ausgebaut und der Betrieb im Sohl- und Firststollen wieder aufgenommen werden konnte. — Die für die Lüftung des Stollens erforderlichen Ventilatoren wurden anfangs von Hand getrieben. Seit Dezember 1902 besorgen den Antrieb Lokomobile und ist gegenwärtig auf der Nordseite eine Wasserkraftanlage im Bau, welche diese ersetzen und die maschinelle Bohrung, elektrische Beleuchtung sowie die Werkstätten betreiben, außerdem einen Teil der Kraft für den Betrieb ebensolcher Anlage auf der Südseite des Tunnels abgeben soll, wohin sie mittels Starkstromleitung übertragen wird.

— Die böhmische Braunkohle und die Eisenbahntarife. In der Zeit vom 15. bis 17. d. M. fand im Eisenbahnministerium eine Besprechung von Vertretern der Eisenbahnunternehmungen sowie der Kohlenwerke in Nordböhmen wegen der Kohlentarife statt. Den Ausgangspunkt der Beratungen bildete eine Denkschrift, welche die Reichenberger Handels- und Gewerbekammer im Januar d. J. an das Eisenbahnministerium wegen der Tarifierung der böhmischen Braunkohle gerichtet hatte. In dieser Denkschrift wird der auffallende Rückgang der Ausfuhr böhmischer Braunkohle in den Jahren 1901 und 1902 an der Hand eines umfangreichen statistischen Ziffernmaterials dargelegt und hervorgehoben, daß die heimische Kohle in dem bisherigen deutschen Absatzgebiet von deutschen Briketts mehr und mehr verdrängt werde. Die Wettbewerbsfähigkeit der böhmischen Braunkohle leide unter den ungünstigen Tarifverhältnissen, vor allem unter der seinerzeit von den österreichischen Bahnen erfolgten Einstellung der Kürzung der halben Abfertigungsgebühr im Verkehre mit dem Auslande. Dazu komme die Erhöhung der Gestehungskosten durch die Einführung des Neunstundentages und sonstiger von der Regierung getroffener technischer Anordnungen für den Kohlenbergbau. Der vorsitzende Vertreter des Eisenbahnministeriums betonte bei Eröffnung der Sitzung, daß das Eisenbahnministerium der Bedeutung der österreichischen Kohlenindustrie vollste Würdigung entgegenbringe und daher bereitwilligst dem Wunsche der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg nachgekommen sei, eine Erörterung der einschlägigen, die Eisenbahntarife berührenden Fragen durch die Vertreter der böhmischen Kohlenwerke und des Kohlenhandels herbeizuführen.

Bei der Besprechung wurden alle einschlägigen Verhältnisse eingehend erörtert und von den Interessenten sowohl im Interesse der Ausfuhr der Kohle, als auch der Steigerung ihres Absatzes im Inlande eine Reihe von Wünschen in bezug auf die Tarifierung der Braunkohle zum Ausdruck gebracht. Für den Auslandsverkehr erbitten die Interessenten vor allem die Wiedereinführung der bis zum Jahre 1901 bestandenen Kürzung der Abfertigungsgebühr. Für den Inlandverkehr streben die Interessenten der einzelnen böhmischen Braunkohlenreviere eine Reihe von Tarifmaßnahmen zu gunsten der Förderung des Kohlenabsatzes an. Außerdem werden von den Interessenten für die heimische Briketterzeugung Tarifbegünstigungem empfohlen. Der Vorsitzende nahm die vorgebrachten Wünsche und Anträge zur weiteren Behandlung mit der Zusicherung entgegen, daß die Regierung, die Bedeutung und Tragweite der gestellten Anträge nicht verkennend, nunmehr das Ergebnis der Beratungen einer eingehenden Prüfung unterziehen werde.

— Kohlenbestellung der österreichischen Staatsbahnen. Um die Mitte des Mai erfolgt in der Regel die Ausschreibung der Lieferungen für die Deckung des Kohlenbedarfs der österreichischen Staatsbahnen und findet in der ersten Hälfte des Juli gewöhnlich die Vergebung der Lieferungen statt. Im Jahre 1902 betrug die für 1903 in Bestellung gebrachte Normalkohle für die österreichischen Staatsbahnen insgesamt 2 200 000 t und der hierfür bestrittene Aufwand rund 16 500 000 Kr. Für 1904 wird sich die zu beschaffende Kohlenmenge voraussichtlich höher stellen, weil die Staatseisenbahnverwaltung sich im Jahre 1902 im Hinblick auf die Preisforderungen der Kohlenwerke eine gewisse Zurückhaltung auferlegte.

— Scharnitzbahn. Im volkswirtschaftlichen Verein zu Innsbruck erörterte kürzlich der Reichsratsabgeordnete Dr Erler die Scharnitzbahnfrage und machte über die Aussichten für das Zustandekommen dieser Bahn (Innsbruck - Seefeld - Scharnitz-Mittenwald) nähere Mitteilungen. Der Eisenbahnminister habe selbst die Strecke befahren, und nach seinen Äußerungen dürfe man überzeugt sein, daß er die Bedeutung dieser Bahn würdige. Die Regierung habe sich sogar bereit erklärt, Pläne ausarbeiten zu lassen, und sich mit der Stadt Innsbruck in die Kosten geteilt. Die Kosten seien mit 11—13 000 000 Kr. veranschlagt. Die Stadt Innsbruck beteilige sich mit 1 000 000 Kr. in Stammaktien. Die österreichische Regierung habe sich bereits mit der bayerischen Regierung in Verbindung gesetzt und scheine diese geneigt, im Falle die Bahn österreichischerseits bis zur Landesgrenze ausgebaut wird, den Bau von Mittenwald bis Partenkirchen als Anschluß durchzuführen.

— Frankierungsmarken. Mit Wirksamkeit vom 15. Mai d. J. gelangen im Lokalverkehr der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (altes und neues Netz) für die Abfertigung von Eilstückgut Frankierungsmarken nach Maßgabe der bei den Staatsbahnen geltenden Bestimmungen zur Einführung.

— Güterabonnementverkehr auf der Bozen - Meraner Bahn. Diese Bahn hat nach dem Vorgange der Staatsbahn die Beförderung ermäßigter und besonders ermäßigter Eilgüter im Abonnement zur Einführung gebracht. Diese Beförderungsart ist bestimmt für regelmäßig wiederkehrende Sendungen von Butter, Eiern, Gemüse, Milch, Fleisch u. dergl. von und an dieselben Parteien und hat den Zweck, die Beförderung dieser dem Verderben leicht ausgesetzten Artikel tunlichst zu beschleunigen sowie die Abfertigung möglichst zu vereinfachen.

— Umwandlung der Eisenbahnlinie Lambach - Gmunden auf Vollspur. Anläßlich der Sicherstellung der Lokalbahn Lambach - Vorchdorf wurde auch die Umwandlung der schmalspurigen Staatsbahnlinie Lambach - Gmunden (älteste Schmalspurbahn Österreichs) auf Vollspur in Erwägung gezogen und sind seither auch Verhandlungen wegen der Deckung der hieraus erwachsenden Kosten gepflogen worden. Da die Vollendung der Lokalbahn Lambach - Vorchdorf in den nächsten Monaten bevorsteht, dürfte die Umwandlung der Bahnlinie Lambach-Gmunden auf Vollspur schon demnächst in Angriff genommen werden.

— Die weiblichen Bediensteten der Staatsbahnen. Die Beamtinnensektion des Allgemeinen österreichischen Frauenvereins hielt kürzlich in Wien eine Versammlung ab, in welcher hauptsächlich die Lage der Staatsbahnmanipulantinnen zur Erörterung gelangte. Die Berichterstatterin faßte die Forderungen der weiblichen Bediensteten der Staatsbahnen in folgenden Punkten zusammen: 1. Die Dienstentlohnungs- und

Pensionsverhältnisse des bei den Staatsbahnen in Verwendung stehenden weiblichen Personals sind einer einheitlichen gesetzlichen Regelung zuzuführen. 2 Die weiblichen Staatseisenbahnbediensteten sind bei entsprechender Vorbildung, Leistung und Dienstzeit in den Beamtenkörper einzureihen, und zwar hat nach zweijähriger probeweiser Verwendung die definitive Anstellung mit einem Gehalt von jährlich 1200 Kr. und einem 30 prozentigen Wohnungsgeld zu erfolgen. Die weiblichen Staatseisenbahnbediensteten rücken bei gleicher Qualifikation nach denselben Bestimmungen wie die Beamten in die nächst höhere Rangklasse vor. Jeden zweiten Sonntag sind die weiblichen Bediensteten vom Dienste freizulassen. Das Heiratsverbot ist aufzuheben.

Ungarn.

— **Der Ertrag der ungarischen Hauptbahnen** gestaltete sich im Jahre 1901 wie folgt

Benennung der Eisenbahn	Anlagekapital Kr.	Ertrag Kr.	Ertrag in Prozenten des Nennwerts des Anlagekapitals
Ungar. Staatsbahnen .	2 205 432 232	76 668 265	3,47
Fünfkirchen-Barcser E.	14 452 000	564 135	3,90
Kaschau-Oderberger E. (ungarische Linie) .	165 081 950	3 562 325	2,15
Südbahn (ungar. Netz)	263 002 321	5 220 282	1,98
Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn . .	39 682 628	1 240 854	3,12
Mohács-FünfkirchenerE.	16 744 283	876 662	5,23
zusammen	2 704 395 414	88 132 523	3,26

— **Umgestaltungsarbeiten auf den ungarischen Staatsbahnen.** Auf den ungarischen Staatsbahnen werden im Laufe dieses Jahres wichtige Umgestaltungsarbeiten durchgeführt, und zwar: die Verstärkung von Brücken, Auswechslung von Holzbrücken gegen solche von Eisen, Umgestaltung von Schranken wegen Einführung des Blocksicherungssystems, Umgestaltung des alten Tunnels bei Preßburg, Legung von 70 km Goliathschienen, Verstärkung des Oberbaues alten Systems, Verstärkung des Oberbaues auf der Linie Budapest-Semlin, Legung von Schienen-Unterlagsplatten auf den von Schnellzügen befahrenen Linien, Auswechslung von Wechseln alten Systems gegen solche neuerer Bauart usw. Für diese Arbeiten ist ein Betrag von 4 961 940 Kr. in den Kostenvoranschlag für das laufende Jahr aufgenommen.

Außerdem werden im laufenden Jahre die Zugförderungsanlagen in Arad sowie die Stationsanlagen von Petrozseny mit einem Kostenaufwand von mehr als 500 000 Kr. erweitert.

Übrige europäische Länder.

— **Das belgische Eisenbahnbudget.** Der Berichterstatter für das Eisenbahnbudget in der belgischen Abgeordnetenkammer, Abg. Renkin, der dieses Amt schon in den vergangenen Jahren ausgeübt hat, bringt in seinem jetzt vorliegenden Bericht wieder eine ziemlich scharfe Kritik und besonders ungünstige allgemeine Ausblicke auf die finanzielle Zukunft der belgischen Staatsbahnen. Bereits früher hat er die Berechnungsweise und die damit gefundenen Ergebnisse angefochten. Jetzt kommt er in seinen Ausstellungen zu folgendem Ergebnis: Die Regelmäßigkeit der Maßnahmen des Staatsschatzes, welcher alle Eisenbahneinnahmen empfängt und alle Zahlungen leistet, wird nicht kritisiert und ist niemals kritisiert worden. Was kritisiert wird, das sind die Regeln, die von der Eisenbahnverwaltung 1878 und 1883 aufgestellt sind, um die finanziellen Erträgnisse des Betriebs zu bestimmen. Die Ergebnisse, wie sie in der Tabelle 8 des Rechenschaftsberichts von 1901 mitgeteilt sind, sind unsicher, weil sie in verschiedenen wesentlichen Punkten auf unsichere Grundlagen gestellt sind. Jedenfalls geht aus den jährlichen Rechenschaftsberichten der Eisenbahnverwaltung und des Staatsschatzes folgendes hervor: 1. daß das Kapital der ersten Herstellung auf eine sehr schnelle Weise fortschreitet, sogar ohne Ausdehnung des Netzes; 2. daß folglich die finanziellen Lasten stetig sich vermehren; 3. daß die kilometrische Einnahme nicht im Verhältnis zu den Lasten wächst; 4. daß trotz der beträchtlichen Ausdehnung des Verkehrs der Betriebskoeffizient nunmehr 67 % übersteigt, eine Ziffer, welche an die Krisenzeit erinnert; 5. daß diese Lage aus dem sehr merklichen Steigen der Betriebskosten sich ergibt. Diese Anschauungen des Berichterstatters sind in der Kommission — im Plenum der Abgeordnetenkammer ist das Eisenbahnbudget noch nicht erörtert — nicht ohne Widerspruch geblieben. So führte ein Mitglied aus, er halte die in der Tabelle 8 des Rechenschaftsberichts für 1901 angegebenen Ziffern für zutreffend. Um aber die wirklichen Ergebnisse der Eisenbahnen festzustellen, wolle der betreffende Abgeordnete sich ausschließlich der Ziffern betreffs der Lage des Staatsschatzes bedienen, welche nicht bestritten seien. Es wird dann eine ungeheure Rechnung seit dem Jahre 1836 aufgemacht, in der die Anleihen des Staats mit ihrer wirklichen Verzinsung und die Anlagen für die Eisenbahnen den Erträgen der letzteren gegenübergestellt werden. Wir unterlassen es, die Riesensumme für den langen Zeitraum wiederzugeben, und erwähnen nur den Schluß: von 1836 bis 1887 hätten die belgischen Eisenbahnen einen Zins von 4 % leisten müssen, während durchschnittlich der Staat für das von ihm aufgenommene Kapital 3,9 % zahlte. Von 1887 bis 1897 habe der Staat für das aufgenommene Kapital durchschnittlich 3,029 % Zinsen gewähren müssen, der von den Eisenbahnen gezahlte Satz aber betrage in diesem Zeitraum 3,50 %; für die Jahre 1897 bis 1901 werden die betreffenden Zahlen mit 3,033 bezw. 3,25 angegeben. Also sei nicht zu bestreiten, daß die Eisenbahn in ihren Rechnungen einen höheren Zins aufführe, als der Staat zu tragen braucht. Zweitens wird vorgebracht, daß, wenn man auf die Kosten der ersten Herstellung den vom Staat gezahlten Zinssatz anwende, man seit Beginn der Eisenbahnzeit im Jahre 1836 zu dem Ergebnis komme, daß der Reinüberschuß der Eisenbahnen um rund 247 000 000 Fr. — bei einem Gesamtreinüberschuß von 1724 Millionen Fr. — den Betrag der vom Staat für das Eisenbahnkapital gezahlten bezw. zu zahlen gewesenen Zinsen überschreite. Dabei ist jedoch auf die Tilgung keine Rücksicht genommen. Also seien die Eisenbahnen in der Vergangenheit eine Quelle finanziellen Nutzens gewesen. Der Berichterstatter Renkin erkennt die Richtigkeit dieser weitbergeholten Berechnung nicht an. Er bleibt dabei, daß zwar die belgischen Eisenbahnen kein schlechtes Geschäft an sich seien, daß aber ihre Ergebnisse weniger günstige seien, als man glauben machen wolle.

— **Arbeitszeit und Pensionsverhältnis bei den französischen Eisenbahnen.** Wenn auch die französische Abgeordnetenkammer wiederholt, von ihrem guten Herzen oder aus Rücksicht auf die Wähler getrieben, selbstausgedachte, tiefeingreifende Gesetzentwürfe im Eisenbahnwesen beschließt, so bleibt gewöhnlich bis zu deren Durchführung ein recht weites Feld. Im Jahre 1897, also vor sechs Jahren, nahm die Kammer einen Gesetzentwurf zur Regelung der Arbeitszeit und der Pensionsverhältnisse an. Vier Jahre später, am 14. November 1901, fand ein Gesetzentwurf der Abgg. Berteaux und Rabier Annahme. Damals berief man sich auf die früheren Berechnungen und bestritt sie teilweise. Deshalb erachtete der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, eine neue Prüfung für erforderlich, deren Zuverlässigkeit über jede Kritik erhaben sein sollte. Er forderte daher durch eine Depesche vom 22. November 1901 die Eisenbahngesellschaften auf, ihm das Material dafür zu liefern. Gleichzeitig wurde einem vom Institut der Aktuare gewählten Aktuar die Nachprüfung und eine Schätzung seinerseits übertragen und die Eisenbahndirektion im Ministerium mit Untersuchungen über dieselben Fragen betraut. Nunmehr hat sich der gegenwärtige Minister der öffentlichen Arbeiten, Maruéjouls, veranlaßt gesehen, eine Sonderkommission einzusetzen, die zu einer abermals neuen vertieften Untersuchung schreiten soll. Ihr Vorsitzender ist der Abg. Guieysse; eine Reihe hervorragender Beamter, Finanz-, Eisenbahn- und Rechnungsmänner gehören ihr an. Die Regierung scheut sich mit gutem Recht vor den großen Kosten, welche nach den bisherigen Kammerbeschlüssen das Gesetz bringen würde, und hat dagegen schon bei früheren Verhandlungen energisch sich verwahrt. Zufolge der vom Staat den Eisenbahngesellschaften geleisteten Zinsgewähr müßten diese Kosten in letzter Linie auf den Staat bezw. die Steuerzahler fallen.

— **Französische Westbahn.** Der Verwaltungsrat dieser Gesellschaft teilt der französischen Presse eine Note mit, in welcher gesagt wird, ein parlamentarischer Vorschlag, der den Rückkauf der Westbahn und der Südbahn bezweckt, habe in jüngster Zeit eine Bewegung hervorgerufen, welche die Inhaber von Werten dieser Eisenbahngesellschaften beunruhigte und zahlreiche Erkundigungen veranlaßte. Der Verwaltungsrat versichert nun, wenn dieser Vorschlag zur Erörterung gestellt würde, was nach dem Wiederzusammentritt der Kammer nach den Osterferien der Fall sein wird, dann würde sicherlich im Schoß des Parlaments „den Ungenauigkeiten aller Art und den manchmal phantastischen Unterstellungen“, die bei dieser Gelegenheit zutage getreten, Rechnung getragen werden. Der Verwaltungsrat könne die Titelinhaber vor Erregung nur warnen und sich auf die in der Generalversammlung vom 31. März gemachten Erklärungen beziehen.

— Jura-Simplonbahn. Obwohl formell wegen der verzögerten Abmachungen mit Italien die Verstaatlichung zum richtigen Termin, dem 1. Mai d. J., nicht vollständig abgeschlossen sein kann, vollzieht sich der Übergang an die Eidgenossenschaft nun glatt in seinen letzten Akten. Die am 18. d. M. abgehaltene Generalversammlung der Aktionäre hat einstimmig das Anerbieten des Bundesrats betreffs der Übernahme der Anleihen der Bahngesellschaft vom 1. Mai d. J. ab angenommen und fast einstimmig die Anträge des Verwaltungsrats betreffs der Auflösung und Liquidation der Gesellschaft genehmigt sowie eine Liquidationskommission gewählt. Vorher hatte der Verwaltungsrat eine Kundgebung erlassen, welche das korrekte Vorgehen des Bundesrats betreffs des Umtausches der Aktien in Bundesbahnobligationen anerkennt. In dieser letzten Sitzung des Verwaltungsrats hielt der Präsident Hentsch der Jura-Simplongesellschaft und ihren Leistungen einen warmen Nachruf; er dankte namens des Verwaltungsrats dem Präsidenten Ruchonnet für die Einsicht und Ausdauer, mit welcher dieser die Geschäfte der Gesellschaft und insbesondere die Ausführung des großen Simplonunternehmens geleitet habe.

— Simplontunnel. Die zu Ostern vorgenommene Achsennachprüfung hat, wie berichtet wird, ein günstiges Ergebnis gehabt, indem am Ende des nun 9 km langen Nordstollens eine Abweichung von nur 2 cm gegenüber der bisherigen Absteckung festgestellt wurde. — Es waren übertriebene Gerüchte verbreitet, daß die Unternehmung bei Punkt 9567 m, wo die Höhe erreicht ist und das Gefäll sich nach Süden neigt, die Arbeit einzustellen drohe. An sich wäre es ja bequemer, bis zu diesem Punkt von Süden vorzudringen, wo die Arbeiten zum Teil wegen der starken Verzögerung infolge des außerordentlichen Wasserzuflusses im Rückstande sind; denn die Lüftung und die Beseitigung des Wassers wird nun von Norden immer schwieriger. Aber zur schnelleren Fertigstellung muß doch von beiden Seiten weiter gearbeitet werden. In schweizerischen Blättern wird die Vermutung ausgesprochen, daß die Unternehmung mit dem Gerüchte von Einstellung der Arbeiten die noch immer nicht getroffene Entscheidung über ihr Gesuch beschleunigen wolle, welches auf die Verlängerung der am 13. Mai 1904 ablaufenden Frist für Fertigstellung des Tunnels und für eine angemessene Nachtragsentschädigung geht. Eine vom schweizerischen Eisenbahndepartement ernannte Kommission von Fachmännern hat bekanntlich dieses Gesuch als billig befürwortet, eine Entscheidung ist aber noch nicht getroffen.

— Zur Erneuerung der Betriebsverträge der drei großen italienischen Eisenbahngesellschaften. Es hat den Anschein, als sei in der letzten Zeit wieder etwas Bewegung in die Angelegenheit der Erneuerung der Betriebsverträge gekommen. Wenigstens verlautet, daß es in der Absicht des Ministerpräsidenten Zanardelli lag, sich während der Osterferien am Gardasee mit dem Studium dieser wichtigen Sache eingehend zu beschäftigen. Wie der B. B.-Ztg. aus Mailand berichtet wird, hatte inzwischen auch der ständige Vertreter der Mittelmeerbahn in Rom verschiedene Besprechungen mit dem Bautenminister. Die Regierung, die ihrer Stellung bereits mehrfach klaren Ausdruck gegeben, hat kürzlich beschlossen, den Antrag der sozialistischen Partei auf Übernahme der Eisenbahnen in Staatsverwaltung, welcher auf die Tagesordnung der Kammersitzung vom 7. Mai gesetzt ist, dahin zu beantworten, daß sie gerade im Gegenteil beabsichtige, mit den gegenwärtigen Verwaltungen wegen Weiterführung des Privatbetriebs in Verhandlungen zu treten. Nur wenn diese ergebnislos bleiben oder die neuen Verträge nicht die Zustimmung des Parlaments finden, könne das Ministerium daran denken, obigem Antrag näher zu treten.

— Die Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Bahnen Mittel- und Unteritaliens wird nach Mitteilung der Schweizer. Bauztg. von der italienischen Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft beabsichtigt, und zwar zunächst für folgende Linien: Rom-Albano-Nettuno, Ciampino-Frascati, Ciampino-Velletri-Segni, Velletri-Terracina, Cajanello-Iserina-Sparanise-Gaeta mit einer Krafterfordernis von 14 000 PS bei einer Gesamtlänge von 300 km. Auch die Linie Roccasecca-Arezzana mit 3600 PS bei einer Länge von 80 km und die alte Linie Rom-Neapel mit 17 000 PS sowie die neu geplante Schnellzuglinie Rom-Neapel mit 20 000 PS sollen in einem weiteren Zeitabschnitt in den elektrischen Betrieb mit einbezogen werden. Es wären demnach im ganzen 54 000 PS erforderlich, die aus den Flußläufen der dortigen Landesgegenden zu gewinnen wären.

— Italienische Südbahngesellschaft. Der Aufsichtsrat beschloß in seiner am 16. d. M. stattgehabten Sitzung, der auf den 14. Mai anberaumten Generalversammlung für das Betriebsjahr 1902 wiederum 30 L. als Dividende vorzuschlagen unter gänzlicher Abschreibung des bei dem Eisenbahnzusammenstoß in Castel Giubeleo verursachten großen Schadens. — Auf der Tagesordnung der vorerwähnten Generalversammlung befindet sich auch der Antrag des Aufsichtsrats, ihn zu bevollmächtigen, den Betriebsvertrag mit dem Staate zum 30. Juni zu kündigen.

— Wagenlieferung für Serbien. Am 1. d. M. wurde in Belgrad zwischen der Direktion der serbischen Staatsbahnen und den österreichisch-ungarischen Wagenfabriken ein Abschluß auf die Lieferung von 20 Personen- und Gepäckwagen und 380 verschiedenen Güterwagen im Werte von 1 810 000 Fr. vereinbart. Um die Bestellung bewarben sich auch mehrere deutsche und belgische Wagenfabriken.

— Bahnbau Moskau-Arsamass. Der Moskau-Kasaner Eisenbahngesellschaft ist nach den Mitteilungen der amtlichen „Torg. Prom. Gaseta" (Nr 69 vom 7. d. M.) die Erweiterung ihres Unternehmens durch den Bau der Bahn nach Kyschtym von der Staatsregierung nicht gestattet worden. Durch den Bau der Bahn nach Kyschtym beabsichtigte die Gesellschaft eine wichtige Verbindungslinie zwischen der sibirischen Bahn und Moskau herzustellen. Dieser geplante Schienenweg würde aber ziemlich parallel der augenblicklich bereits im Bau begriffenen Nordbahn laufen und mit dieser und der Permbahn in Wettbewerb treten, durch den diese letzteren wenig einträglich werden würden, weil die Bahn von Kyschtym über Kasan-Arsamass nach Moskau die sibirischen Güter in den Moskauer und Warschauer Bezirk, nach Riga und Libau auf einem rund 120 Werst (= 128 km) kürzeren Wege bringen würde. Der Frachtunterschied würde dann zur Folge haben, daß für die Verbindungslinie von Sibirien über Perm-Wjätka nur die Versorgung von Petersburg und Reval, also verhältnismäßig sehr wenig, übrig bliebe. Das kann aber natürlich unmöglich den Wünschen und Erwartungen der Staatsregierung entsprechen, die eben mit einem großen Kostenaufwande und nach unendlich langem Drängen der St. Petersburger Kaufmannschaft im Begriffe steht, die nördliche Verbindungslinie herzustellen. Außerdem weist unsere amtliche Quelle darauf hin, daß nach Lage der augenblicklichen Verhältnisse der Umfang des Güteraustausches zwischen dem westlichen Rußland und Sibirien noch lange nicht groß genug ist, um zwei so große Unternehmungen vorteilbringend erscheinen zu lassen. Aus diesen Gründen ist der Bau von Kyschtym zur Zeit nicht genehmigt worden, wobei dann noch zum Trost für Moskau, das eifersüchtig darüber wacht, daß das viel zu junge Petersburg ihm nicht seine herrschende Stellung im asiatischen Handel streitig macht, darauf hingewiesen wird, daß es von Bui — zukünftige Station der Petersburg-Wjätkabahn — eine Verbindung erhält, durch die es Sibirien um 170 Werst (= 181 km) gegenüber der Verbindung über Ssamara näher gerückt wird. Damit ist aber immerhin das Hauptprojekt der Moskau-Kasaner Eisenbahngesellschaft gefallen; es spielt demgegenüber auch keine sehr große Rolle, daß ihr augenblicklich der Bau einer Bahn von Moskau bis Arsamass genehmigt und ihr ferner gestattet worden ist, die schon lange geplante Brücke über die Wolga bei Swijäshsk zu erbauen.

Allerdings darf man bei Beurteilung dieser beiden Konzessionen nicht übersehen, daß die Bahn Moskau-Arsamass die erste Teilstrecke des großen Projektes ist und die wichtige Brücke über die Wolga die Verbindung mit Kasan herstellt, während dieses bisher noch immer durch die Wolga vom übrigen russischen Eisenbahnnetze getrennt war. Hiernach kann man wohl sagen, daß die Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft einen ganz erheblichen Schritt dem Ziele näher gerückt, das sie schon seit langer Zeit zu erreichen sich bemüht, und zwar umsomehr, als auch die Brücke über die Wolga im Zuge der geplanten großen Bahn Moskau-Arsamass-Kasan-Kyschtym liegt.

— Sonderzugtarif für die russischen Bahnen. Auf einer Konferenz am 15./27. März d. J. hat der allgemeine Tarifsjesd in Petersburg die Regeln über die Zahlung für Sonderzüge eingehend geprüft. Es wurde hierbei für notwendig erkannt, die Zahlung für solche Sonderzüge auf 60 Kop. (= 129,6 ₰) für einen Wagen und eine Werst (= 1067 m) festzusetzen, wobei ferner bestimmt wurde, daß die Sonderzüge mindestens aus drei Personenwagen nebst einem Packwagen bestehen müssen und danach auch die Zahlung zu erheben ist, selbst wenn von dem Besteller weniger Wagen verlangt werden sollten. Auf denjenigen Linien endlich, auf denen Schnellzüge verkehren, soll die Eisenbahnverwaltung berechtigt sein, einen Zuschlag zu der vorgenannten Zahlung beanspruchen zu können, sofern der Besteller eine schnellzugmäßige Beförderung verlangt.

Zu diesen Beschlüssen des Tarifsjesd bemerkt die amtliche „Torg. Prom. Gaseta", es habe diese Frage eine große praktische Bedeutung, sofern Ausländer sich an die russischen Bahnen mit dem Vorschlage wenden sollten, ihnen Sonderzüge zu den Häfen des fernen Ostens zu stellen.

Wenn die ganze Bestimmung weiter keine praktische Bedeutung hat, als für Ausländer den Maßstab für die Berechnung der Kosten des Sonderzuges zu erhalten, dann könnte es sich leicht ereignen, daß der Tarif auf dem Papier stehen bleiben wird und kaum die erhoffte praktische Bedeutung gewinnen wird. Übrigens läßt sich nicht beurteilen, ob der Tarifsatz hoch oder niedrig ist, da nicht angegeben ist, wie viel Personen mit einem solchen Zuge befördert werden können oder dürfen.

Fremde Weltteile.

— **Bagdadbahn.** Wie wir bereits in Nr 27 S. 419 d. Ztg. mitteilten, hat der Verwaltungsrat der Anatolischen Bahnen die Übertragung der Konzession für die Bagdadbahn an eine neue Gesellschaft genehmigt. Am 13. April d. J. hat dann zu Konstantinopel die Errichtung der Kaiserlich ottomanischen Bagdad-Eisenbahngesellschaft mit einem Kapital von vorläufig 15 000 000 Fr. stattgefunden, auf welches die Hälfte sofort eingezahlt wurde. Die Gesamtkosten der Bahn werden jedoch auf 20 000 000 türkische Pfund oder rund 360 000 000 *M* veranschlagt und es soll diese Summe von verschiedenen Finanzgruppen aufgebracht werden, an denen die einzelnen Länder in folgendem Verhältnis beteiligt sind: Deutschland 25 %, Frankreich 25 %, England 25 %, Schweiz 10 %, Anatolische Eisenbahn 10 %, Österreich 5 %. Sämtliche Gruppen, mit Ausnahme der englischen, haben bereits ihre Zustimmung erklärt, den betreffenden Aktienanteil zu übernehmen, und es ist kaum zu bezweifeln, daß auch die englischen Finanzleute sich anschließen werden.

Der Verwaltungsrat der neuen Gesellschaft besteht vorläufig aus sieben Deutschen, sechs Franzosen, zwei Schweizern, einem Österreicher und drei Vertretern der Anatolischen Bahn, wird aber, wie die anscheinend gut unterrichtete Voss. Ztg. schreibt, voraussichtlich in naher Zeit durch eine entsprechende Anzahl englischer Mitglieder vermehrt werden. In dieser Beziehung ist daran zu erinnern, daß der englische erste Minister Balfour am 8. d. M. im Parlament auf die Anfrage des Abg. Gibson Bowles eine Erklärung abgegeben hat (vergl. Nr 30 S. 468 d. Ztg.), nach welcher die britische Regierung dem Unternehmen keineswegs unfreundlich gegenübersteht, vorausgesetzt, daß britischem Kapital und britischen Interessen mindestens die gleichen Rechte eingeräumt würden, wie denen irgend einer anderen Macht.

Von besonderem Interesse war es, im Laufe der letzten Wochen die Stellung zu beobachten, welche die englische Presse dem Plan gegenüber einnahm. Namentlich war es die konservative „Morning Post", die mit allem Nachdruck betonte, Großbritannien müsse seine Monopolstellung am Persischen Golf festhalten und dürfe dort keine andere Macht dulden. Dagegen sprach sich die „Times" bis vor kurzem günstig für eine Teilnahme britischen Kapitals an dem Bagdadbahnunternehmen aus. Jetzt aber, wo die Bildung der Bagdadbahngesellschaft eine vollzogene Tatsache ist, wird von ihr die Absicht der englischen Regierung, das Unternehmen durch Ermunterung englischen Kapitals zur Teilnahme zu unterstützen, in einem Leitaufsatz scharf angegriffen. Es wird dabei u. a. auf Artikel 35 der Eisenbahnkonvention hingewiesen, in dem ausdrücklich vorgesehen sei, daß die Teilhaber an der Anleihe kein Anrecht haben, eine Einflußnahme auf die Geschäftsgebarung der Gesellschaft zu verlangen. Es folge daraus, daß die Leitung des Unternehmens ausschließlich in deutschen Händen ruhen werde. Die „Times" rät daher den britischen Kapitalisten, das Beispiel der russischen Kapitalisten nachzuahmen und die Unterstützung eines augenscheinlich rein deutschen Unternehmens zu verweigern.

Hierzu bemerkt die Voss. Ztg., daß sich die beteiligten englischen Kreise schwerlich durch derartige Erwägungen werden veranlaßt sehen, das ihnen angebotene gute Geschäft von der Hand zu weisen. „Es bestehen", so fährt sie fort, „im Orient bereits mehrere internationale Einrichtungen, die neben ihrem unmittelbaren Zwecke auch politische Bedeutung besitzen. So die Donaukommission, die Sanitätskommission, die Dette publique. Sie haben sich alle für die internationale Politik als ersprießlich erwiesen. Es ist nicht einzusehen, weshalb man von der Bagdadbahngesellschaft etwas anderes voraussetzen soll."

Für die Weiterentwicklung der ganzen Angelegenheit dürfte auch die Tatsache von Bedeutung sein, daß die Hafenanlagen der Anatolischen Bahn zu Haidar-Pascha nach mehrjähriger Arbeit nunmehr dem Verkehr übergeben worden sind.

— **Eine elektrische Eisenbahn für Manila.** In Manila soll, wie die „Railroad Gazette" anzeigt, eine 56 km lange elektrische Straßenbahn gebaut werden. Die Genehmigungsdauer beträgt 50 Jahre. Der Bau soll in längstens 26 Monaten vollendet sein.

— **Kamerun-Eisenbahn.** Um das Innere Kameruns dem Verkehr zu erschließen, kommen nur drei Wege in Frage, auf denen es möglich ist, durch das Mangrovendickicht der atlantischen Küste vorzudringen. Die Täler des Mungo, des Wuri und des Sanaga bilden die gegebenen Richtungen für eine in das Hinterland führende Bahn. Nach dem Ergebnisse der Arbeiten der Expedition des Kamerun-Eisenbahnsyndikats, über die der Deutschen Kolonialgesellschaft aus dem Schutzgebiet Nachrichten zugegangen sind, müssen für die Linienführung der geplanten Eisenbahn die Wuri- und Sanagalinie zunächst ausscheiden. Das Quellgebiet des Wuri liegt im Hochgebirge, und eine flußaufwärtsführende Eisenbahn würde schon in unmittelbarer Nähe der Küste recht erhebliche Steigungen zu überwinden haben, welche ihr den Charakter einer eigentlichen Gebirgsbahn verleihen würden. Der Sanagaweg würde ebenfalls zunächst durch sehr schwieriges Gelände gehen. Die Bahn müßte außerdem erhebliche schiffbare Flußläufe überschreiten. Ferner würde die Trasse mit ihren ersten 200 km in dem kriegerischen Bakokolande liegen, mit dem zur Zeit noch gar keine Handelsbeziehungen angeknüpft worden sind. Dagegen hat die Linie nach der Durchbruchstelle des Mungo durch das Bakossigebirge auf ihrem Wege die geringsten Schwierigkeiten zu überwinden. Nur einige Flüsse sind zu überbrücken. Diese Trasse bietet den großen Vorteil, daß sie auf kürzestem Wege das fruchtbare Bakossi- und Manengubaland und den Nordwesten von Kamerun aufschließt. Auf dieser letzten Linie hat die Expedition nach den vorliegenden Berichten die Trasse in der Richtung auf Bali festgelegt und weiterhin im Konzessionsgebiet der Gesellschaft Nordwestkamerun das ganze Bakossi- und Manengubagebiet bis in das Grasland hinein untersucht, und zwar in einer Gesamtlänge von etwa 300—350 km von der Küste. Auf ihrem Marsche fand die Expedition namentlich im Bakossi- und Manengubalande überall eine dichte Bevölkerung und ansehnlichen Wohlstand. Das Land ist durchweg fruchtbar und besitzt erheblichen Viehreichtum. Wesentliche technische Schwierigkeiten sind auf dem ganzen Wege bis auf einige Flußübergänge und dadurch notwendige Brücken nicht zu überwinden.

Man kann schon heute annehmen, daß die Bahn, in welcher Richtung auch immer sie geführt wird, recht gute Aussichten auf Ertrag bieten wird, namentlich dann, wenn ein weiterer Vorstoß in das Herz von Nordwestkamerun unternommen werden würde.

Mit den Ergebnissen der Expedition beschäftigte sich das Kamerun-Eisenbahnsyndikat in einer Sitzung, die unter dem Vorsitz des Fürsten zu Hohenlohe-Öhringen, Herzogs von Ujest, letzthin stattfand. In dieser Sitzung hielt Geh. Regierungsrat Professor Dr F. Wohltmann einen Vortrag, in dem er mit großem Nachdruck auf die Notwendigkeit hinwies, die Eisenbahn bis tief in das Innere des Schutzgebiets zu führen, und zwar möglichst bis zum Tschadsee. An diesen Vortrag schloß sich eine eingehende Besprechung, in der der Direktor des Syndikats René die Ausführungen des Vortragenden lebhaft unterstützte. Eine Eisenbahn vom Atlantischen Ozean bis zum Tschadsee werde einen ungeahnten Aufschwung der Kolonie herbeiführen; denn dann werde ein großer Teil des Sudanhandels, der jetzt seinen Weg nach Ägypten und Tripolis nehme, dem deutschen Schutzgebiet zugute kommen. Die Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit den rührigen mohammedanischen Haussastämmen Mittelafrikas sei für die Entwicklung des Schutzgebietes äußerst wichtig. Gerade in der gegenwärtigen Zeit lägen die Verhältnisse für ein Anbahnen solcher Verbindungen besonders günstig. Die freundschaftlichen Beziehungen Kaiser Wilhelms II. zum Sultan und die wiederholten Orientreisen des ersteren, von denen die Nachricht bis tief in das Herz von Afrika gedrungen sei, wirkten dahin, daß die mohammedanische Bevölkerung im Wettbewerb der Nationen gerade Deutschland besonderes Vertrauen schenke, dessen Herrscher ein Freund des Padischahs sei. Einen Beweis für diese Tatsache und einen immerhin bezeichnenden Erfolg der Kaiserlichen Politik erblicke man in der Kolonie in der Erscheinung, daß dort kürzlich zum erstenmal eine Karawane von Haussahändlern aus dem Sudan mit Elfenbein und anderen Handelsgütern an der Küste eingetroffen sei. Schon Gerhard Rohlfs habe Adamaua und das Tschadseegebiet einen der reichsten Teile Westafrikas genannt. Gelinge es also, mit der deutschen Eisenbahn bis in das Tschadseegebiet vorzudringen, so würde dadurch geradezu eine Umwälzung auf wirtschaftspolitischem Gebiet für ganz Westafrika herbeigeführt werden.

Sollten sich die von Geheimerat Wohltmann und Direktor René geäußerten Hoffnungen verwirklichen, sollte es tatsächlich gelingen, eine deutsche Kolonie ohne Inanspruchnahme einer Zinsbürgschaft mit einer großen Erschließungsbahn auszustatten und dem Sudanhandel neue Wege zu weisen, schreibt der „Hamb. Korresp.", dem wir die vorstehenden Ausführungen entnehmen, so würde der Erfolg nicht nur Kamerun, sondern auch allen anderen deutschen Schutzgebieten zugute kommen. Es wäre das beste Mittel, die bisherige Scheu des deutschen Kapitals vor der Anlage in kolonialen Werten dauernd zu überwinden.

— **Usambara-Eisenbahn.** Nach einem im Deutschen Kolonialblatt veröffentlichten Bericht über die erste Hälfte (April bis September) des Rechnungsjahres 1902 sind die nach Eröffnung der Strecke Muhesa-Korogwe im März 1902 noch rückständigen Bauarbeiten bis zur gänzlichen Fertigstellung jener Strecke — vornehmlich Ausbau des Bahnhofes Korogwe, Einbringen von Schotter an den hiermit noch nicht genügend versehenen Stellen, Ersatz der vorläufigen Durchlässe im Luengeratale durch eiserne Überbauten u. a. m. — durch heftiges Regenwetter in den Monaten April und Mai 1902 sehr verzögert worden. Erheblichen Schaden hat diese Regenzeit jedoch nicht angerichtet, auch konnte der Betrieb ohne Unterbrechung aufrecht erhalten werden; waren doch die Lokomotiven in Ordnung und genügten an Zahl dem Bedürfnisse.

Alle eingangs erwähnten Fertigstellungsarbeiten waren Ende August 1902 so weit abgeschlossen, daß ein großer Teil der farbigen Arbeiter endgültig entlassen werden konnte und vom September 1902 ab nur noch das im Betriebsetat für 1902 vorgesehene Personal beschäftigt wurde. Ebenso wurde auch das farbige Personal in der Werkstätte, im Verkehrs- und Verwaltungsdienste auf die für den Betrieb ausreichende Anzahl und auf entsprechende Lohnsätze zurückgeführt. Durch diese Maßnahmen entstanden keinerlei Schwierigkeiten, da die in den letzten Monaten allmählich zur Entlassung gekommenen Arbeiter der Verwaltung und der Unternehmer entweder ihre Heimat und ihre frühere Beschäftigung wieder aufsuchten oder sich an den Wanyamwesi-Ansiedelungen beteiligten, welche von dem Bezirksamte Tanga zur Entwicklung und Förderung der Landeskultur eingerichtet wurden. — Die Zahl der europäischen Angestellten hat sich bis zum Schluß des Halbjahres auf 21 Köpfe verringert, was der für das Etatsjahr 1902 durch die Ablehnung weiterer Mittel zur Vollendung der Usambarabahn gebotenen Betriebseinschränkung entspricht.

Für die Durchführung des öffentlichen Verkehrs genügten drei wöchentlich in jeder Richtung fahrplanmäßig fahrende Züge, neben denen einige Bedarfs- und Arbeitszüge eingelegt wurden. — Der gute Gesundheitszustand des Personals hat es ermöglicht, trotz der eingangs erwähnten Betriebserschwernisse den fahrplanmäßigen Betrieb ungestört durchzuführen.

Allgemeines.

— **Turbinendampfer.** Auf der Werft von Denny Brothers in Dumbarton (Schottland) ist der erste Turbinendampfer für den Kanalverkehr von Dover nach Calais nahezu fertiggestellt. Das Schiff, das den Namen „The Queen" führt, ist für Rechnung der South Eastern and Chatham Railway erbaut und ausschließlich für die Personenbeförderung zwischen England und dem Festlande bestimmt. Das Fahrzeug wird seine Fahrten voraussichtlich Ende Mai aufnehmen. Maßgebend für den Bau des Dampfers war der Wunsch, die Vorzüge des Turbinensystems für den häufig unter der Ungunst des Wetters leidenden Kanalverkehr nutzbar zu machen und ein Fahrzeug zu besitzen, dessen Standfestigkeit auf See die Beschwernisse der Kanalfahrt auf ein Mindestmaß zurückführt. „The Queen" mißt in der Länge 310 Fuß, ist mit einer Breite von 40 Fuß den größten gegenwärtig im Kanalverkehr beschäftigten Dampfern um 8 Fuß überlegen und soll, wenn die Erwartungen der Erbauer zutreffen, die Fahrt von Hafen zu Hafen in 45 bis 50 Minuten zurücklegen, während die gewöhnliche Reisedauer gegenwärtig 80 bis 90 Minuten beträgt. Ein weiterer Vorzug des neuen Kanaldampfers besteht in der größeren Zahl von Deckplätzen infolge des durch die Turbinenanlage ersparten Raumes; die geringere Ausdehnung der Maschinenanlage ermöglichte es auch, den in großen Abmessungen gehaltenen Damensalon auf das oberste Deck zu verlegen und ebendort einen verdeckten Promenadenweg von 150 Fuß Länge zu schaffen. Außerdem verfügt das Schiff über ausgedehnte und mit allem Komfort ausgestattete Gesellschaftsräume.

Rechtsprechung.

— **Über die Verjährung von Frachtzuschlagsforderungen für unrichtige Inhalts- und Gewichtsangaben und Wagenüberlastungen** hatte ein Reichsgerichtserkenntnis vom 10. Oktober 1900 (Bd 47 S. 34) sich dahin ausgesprochen, daß diese Forderungen ihrer rechtlichen Natur nach als „Vertragsstrafen" anzusehen seien und demgemäß der einjährigen, in § 61 Abs. 5 der V.-O. vorgesehenen Verjährungsfrist nicht unterlägen. Hieran anschließend war vom Amtsrichter Coermann in Nr 34 S. 386 Jahrg. 1902 d. Ztg. die Ansicht vertreten worden, daß derartige Forderungen als Schadensforderungen aus einer unerlaubten Handlungsweise nach §§ 823, 852 B. G.-B. in drei Jahren verjähren. Dieser Auffassung ist dann Dr Hertzer in Nr 34 S. 553 Jahrg. 1902 und in seinem Kommentar zur Verkehrsordnung mit dem Hinweis gegenüber getreten, daß sich §§ 823 und 852 B. G.-B. nur auf außervertragliche Schäden beziehen, daß es sich bei jenen Frachtzuschlägen aber um vertragliche Forderungen handle und zwar um eine Nebenforderung zu einer der Eisenbahn zustehenden Frachtforderung. Da letztere nach § 196 Z. 3 B. G.-B. in zwei Jahren verjähre, so unterliege auch die Forderung auf den Frachtzuschlag nach § 224 B. G.-B. der gleichen Verjährung. Neuerdings hat nun der Direktionsassessor Dr Reindl in Nr 4 der Deutschen Jur.-Ztg. ausgeführt, daß auch diese Auffassung schwerlich zutreffen könne, da die Zuschlagsforderung keine von dem Hauptanspruch abhängige „Nebenforderung" sei, sondern sich vielmehr als eine selbstständige Forderung darstellt, die aus einem besonderen Nebenertrage hervorgeht und die auch bestehen kann, ohne daß ein Anspruch auf Entrichtung der Fracht überhaupt für die Eisenbahn erwachsen ist. Man denke z. B. an den Fall, daß ein von der Beförderung ausgeschlossener Gegenstand unter unrichtiger Deklaration aufgegeben und die Zuwiderhandlung bereits bei der Aufgabe entdeckt wird, die Ausführung des Transportes daher unterbleibt und somit auch der Anspruch der Eisenbahn auf Entrichtung einer Fracht entfällt. Nach alledem glaube er, daß mangels einer anderweitigen gesetzlichen Bestimmung für den Anspruch auf Entrichtung eines Frachtzuschlags die regelmäßige Verjährungsfrist von 30 Jahren (§ 195 B. G.-B.) gilt, so wenig auch dieses Resultat befriedigen mag.

Wir halten diesen Ausführungen gegenüber gleichwohl den von Dr Hertzer hervorgehobenen Gesichtspunkt für durchschlagend, daß es sich bei einem Frachtzuschlage stets um eine Nebenleistung handelt, auf die nach § 224 B. G.-B. diejenige Verjährungsfrist anwendbar sein soll, welcher auch der Hauptanspruch unterliegt.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Mai d. J. werden an der Bahnstrecke Berlin-Bernau zwischen den Stationen Buch und Zepernick der neuerrichtete Haltepunkt Röntgental und an der Bahnstrecke Berlin Potsdamer Bahnhof-Groß-Lichterfelde-Ost zwischen den Stationen Berlin (Potsdamer Ring- und Vorortbahnhof) und Papestraße der neuerrichtete Haltepunkt Yorkstraße für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Röntgental und Buch 2,13 km, zwischen Röntgental und Zepernick 1,61 km, ferner zwischen Yorkstraße und Berlin Potsd. Ring- u. Vorortbhf. 1,43 km und zwischen Yorkstraße und Papestraße 2,05 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Stralsund und Miltzow an der Bahnstrecke Stralsund-Pasewalk gelegene Haltestelle Wüstenfelde auch für die Abfertigung von Gepäck und Stückgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 28 — Inser.-Nr 869 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die in Kilometer 18,2 der Lokalbahn Kolin-Cercan zwischen der Station Becvar und der Haltestelle Hate gelegene Personenhaltestelle Drahobuditz ist am 10. April d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Der an der Bahnlinie Merzweiler-Selz gelegene Haltepunkt Schwabweiler, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, wird am 1. Mai d. J. auch für den Eilstückgutverkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der Station Lingenau der Bregenzerwaldbahn wird vom 1. Mai d. J. ab in Lingenau-Hittisau **abgeändert werden.**

Die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften vom 1. Juni 1903 sind erschienen und an die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen verteilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 135 vom 14. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften vom 1. Juni 1903 (abgesandt am 14. April d. J.).

Nr I 138 vom 11. April d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend die Statistik des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 15. April d. J.).

Nr II 116 vom 9. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Wahrnehmbarkeit der Lokomotivpfeifensignale (abgesandt am 15. April d. J.).

Nr II 124 vom 7. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Berichte über die Beantwortung technischer Fragen (abgesandt am 16. April d. J.).

Nr III 182 vom 6. April d. J an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Reinickendorf-Liebenwalde - Groß=Schönebecker Eisenbahn - Aktiengesellschaft auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in ihrem Verkehr mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 11. April d. J.).

Nr IV 94 vom 8. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Januar bis März d. J. abgegebenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 16. April d. J.).

Nr VI 42 vom 8. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Januar/März d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 14. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche in dem Vierteljahr Januar/März dieses Jahres Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
Tarifteil II, Heft 2.
(Berichtigung des Tarifes.)

Auf Seite 9 des Tarifes, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1901 muß es in der letzten Spalte bei sämtlichen Einlagerungsstationen heißen: „im Verkehre nach den auf Seite 10—11 enthaltenen Empfangsstationen der Gruppe . . . .“

Wien, am 16. April 1903. (999)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Hauptbahnstrecke Berlin Görl. Bhf. - Cottbus zwischen den Stationen Lübben und Lübbenau in Km. 80,628 gelegene Haltepunkt Ragow für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Privatdepeschenverkehr (für von Ragow abgehende Telegramme) neu eröffnet. Es halten daselbst die Züge 765, 767, 771, 773 und 775 in Richtung Cottbus, 762, 764, 768, 786, 770 und 788 in Richtung Berlin.

Halle a/Saale, den 18. April 1903. (1000)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

K. sächs. Staatseisenb. (1001)

Vom 1. Mai 1903 an wird bei den nachgenannten Eisenbahnstationen, deren Namen weder von Ortschaften noch Ortsteilen hergeleitet sind, hinsichtlich der Silbe „tal“ die neue Schreibweise angewendet, und zwar statt Lößnitzthal (an der Linie Hetzdorf - Eppendorf): „Lößnitztal“, statt Schweinitzthal (an der Linie Pockau-Neuhausen): „Schweinitztal“, statt Stein = Chemnitzthal (an der Linie Wechselburg - Chemnitz): „Stein=Chemnitztal“ und statt Wilischthal (an der Linie Annaberg-Flöha): „Wilischtal“.

4. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. böhmische Nordbahn.

Wegen anhaltenden Schneesturmes und bedeutender Schneeverwehungen mußte der Gesamtverkehr in unseren Strecken: Rumburg-Nixdorf, Röhrsdorf-Zwickau und Kuttenthal - Unter = Cetno - Mscheno und B. Kamnitz-Steinschönau bis auf weiteres eingestellt werden.

Prag, am 20. April 1903. (1002)
Die Direktion.

5. Verkehrswiederaufnahme.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen.

Mit Bezug auf die Bestimmungen von § 11 Abs. 2b und Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens zeigen wir hiermit an, daß das am 6. April 1903 in den regelmäßigen Betrieb auf unseren Linien wegen Arbeitsverweigerung eingetretene Hindernis mit Eingang vom 20. April 1903 beseitigt ist. (1003)
Der Generaldirektor.

6. Güterverkehr.

Niederdeutscher, norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der nur noch in geringer Zahl vorhandenen Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitt II B 2 — zu A I §§ 7—9 der allgemeinen Tarifvorschriften — von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung usw.“ bis „überweisen“ aufgehoben.

Hannover, den 17. April 1903. (1004)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu dem auf 1. September 1899 ausgegebenen Heft 4, erste Abteilung der Verbandstarife erscheint auf 1. Mai 1903 der 1. Nachtrag. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und kann zum Preise von 0,10 ℳ. von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 17. April 1903. (1005)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Zu Langeisensendungen im Verkehr nach diesseitigen Stationen und nach Stationen der Direktionsbezirke St. Johann=Saarbrücken, Cöln, Frankfurt a/M., Mainz, Magdeburg und Berlin sowie nach Stationen der belgischen Staatseisenbahnen und der pfälzischen Eisenbahnen können bis Ende Mai d. J. an Stelle fehlender SS-Wagen sonstige geeignete offene Wagen mit abnehmbaren Kopfwänden unter Beistellung von Schutzwagen ohne Erhöhung der tarifmäßigen Fracht und ohne Berechnung der Schutzwagengebühr verwendet werden.

Straßburg, den 14. April 1903. (1006)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Für den direkten Güterverkehr zwischen den französischen Nordsee- und Ärmelmeerhäfen und Basel tritt an Stelle des Durchfuhrtarifs Nr 300 vom 1. Januar 1897 ein neuer Tarif Nr 400 am 1. Mai 1903 in Kraft. Neben Ermäßigungen enthält der neue Tarif auch geringfügige Erhöhungen. Nähere Auskunft hierüber erteilt unser Tarifbureau in Straßburg.

Der neue Tarif ist auch für die zwischen Basel und Alt=Münsterol Grenze gelegenen elsässischen Stationen anwendbar. Für diese Stationen bleibt aber der Tarif Nr 300 noch bis 31. Mai 1903 in Geltung, soweit er gegen den neuen Tarif Vorteil bietet.

Straßburg, den 11. April 1903. (1007)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Teil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) und der Nachtrag I zum Teil II B (französische Schnittsätze) in Kraft.

Exemplare derselben können von unserer Drucksachenverwaltung bezogen werden, und zwar der Teil I B zum Preise von 2,50 ℳ., der Nachtrag I zum Teil II B unentgeltlich.

Straßburg, den 15. April 1903. (1008)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Neuses b. Kronach der bayerischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen für Ludwigsstadt unter Zuschlag von 36 km zugrunde gelegt.

Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden vom 1. Juli an die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitt II B (zu §§ 7 bis 9 der Allgemeinen Tarifvorschriften), und zwar die beiden ersten Absätze der Ziffer 2 auf Seite 9 des Gütertarifs aufgehoben.
Berlin, den 16. April 1903. (1009)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.
Mit Wirkung vom 15. April d. J. wird für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten in Ladungen von 10 000 kg ein Ausnahmetarif eingeführt.
Die in diesen Ausnahmetarif aufgenommenen Stationen und die Frachtsätze sind bei den Güterstellen zu erfahren.
Stuttgart, den 11. April 1903. (1010)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Mit dem 10. Mai d. J. werden direkte Frachtsätze für Bier in Mengen von 5000 und 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Asch (Stadt) der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach den Seehafenstationen eingeführt.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
Altona, den 17. April 1903. (1011)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.
Am 20. April d. J. wird Grünthal als Empfangsstation in den Ausnahmetarif M für rohe Baumwolle etc. einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Breslau, den 16. April 1903. (1012)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.
Auf 1. Mai 1903 wird unter Aufhebung der Ausgabe vom 10. Oktober 1901 und des I. Nachtrages zu derselben der Teil I, Abt. A der deutsch-schweizerischen Gütertarife, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen, neu ausgegeben. Soweit durch den neuen Tarif Bestimmungen eingeführt werden, welche für das Publikum ungünstiger sind als die seitherigen, bleiben diese noch bis 1. August 1903 gültig.
Der Tarif ist zum Preis von 1,10 ℳ. bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.
Karlsruhe, den 15. April 1903. (1013)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III, Berlin-Stettin-schlesischer (II/III), Berlin-Stettin-mitteldeutscher (III/V), Berlin-Stettin-hessischer (III/VI), Berlin-Stettin-nordostdeutscher (I/III), ostdeutscher (I/II), ostdeutsch-mitteldeutscher (I, II/V) und ostdeutsch-hessischer (I, II/VI) Verkehr.
Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. werden die Stationen Belgard (Direktionsbezirk Stettin), Zossen Pr. St. B. (Direktionsbezirk Berlin), Pr.-Holland (Direktionsbezirk Königsberg), Bromberg, Mocker i/Westpr., Thorn (Direktionsbezirk Bromberg) und eine größere Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Danzig als Empfangsstationen in den in den obengenannten Gütertarifen bestehenden Ausnahmetarif 8 bezw. 8 a für Gießerei-Roheisen einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Kattowitz, den 14. April 1903. (1014)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.
Vom 20. April d. J. ab werden die Stationen Alt-Ruppin, Barsikow, Dessow und Wildberg der Ruppiner Kreisbahn im Verkehr mit den Stationen Brandenburg, Bremen, Bremerhaven, Drebkau, Egeln, Erfurt, Geestemünde, Gr.-Räschen, Hannover N. und S., Leipzig, Linden, Magdeburg, Nordhausen, Plessa, Schönebeck, Senftenberg, Staßfurt und Velpke der Direktionsbezirke Cassel, Hannover, Magdeburg, Halle und Erfurt sowie mit den Stationen Klettwitz und Römerkeller der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn in den vorbezeichneten Verband einbezogen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Hannover, den 15. April 1903. (1015)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Vom 22. April 1903 ab wird in den für die schmalspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation auf Seite 3 unter C 4 hinter a) als neuer Absatz aufgenommen: „b) Für Düngemittel, die lediglich ein Gemisch (mechanisches Gemenge) von zwei oder mehreren der unter B I oder B II oder in beiden Abschnitten aufgeführten Stoffe darstellen, wird die Fracht für das Gesamtgewicht zum Satze des in dem Gemenge enthaltenen höchsttarifierten Düngemittels nach den Bestimmungen dieses Tarifs berechnet.“ Der jetzt mit „b“ bezeichnete Absatz erhält die Bezeichnung „c“. Auf Seite 2 des Tarifs werden ferner unter B I die Position „Kalisalze, rohe usw.“ sowie „Kartoffeldünger usw.“ gestrichen.
Dresden, den 17. April 1903. (1016)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1903 kommen für die Beförderung von Gießerei-Roheisen von den Stationen Differdingen und Rodingen der Prinz Heinrichbahn nach Salzwedel und Thale a/Harz direkte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.
Straßburg, den 14. April 1903. (1017)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898, Teil III, Heft 2 vom 1. November 1902, Teil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.
Mit Wirkung vom 15. Mai 1903 ermäßigen sich die für Getreide und Mühlenfabrikate, dann für Kleie bestehenden Frachtsätze der bayerischen Stationen Alling und Bruckdorf um je 6 ₰ für 100 kg.
München, den 17. April 1903. (1018)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 werden die im Nachtrag V zum obengenannten Tarifhefte Seite 38 enthaltenen Frachtsätze für Eisen usw. in der Stationsverbindung Neurode - Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg Ö. N. W. B., Wien, Stadlau St. E. G. in Abteil. c auf 133, in Abteil. d auf 132 ₰ für 100 kg berichtigt.
Breslau, den 17. April 1903. (1019)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch - schweizerischer Verkehr.
Am 1. Mai 1903 tritt ein neuer Anhang zu dem Heft 1 des Gütertarifs vom 1. März 1888 in Geltung, enthaltend reglementarische Bestimmungen und Änderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften.
Cöln, den 6. April 1903. (1020)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Am 20. d. M. wird die Station Blankenhain (Thür.) der Weimar-Berka-Blankenheiner Eisenbahn in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 15. April 1903. (1021)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - niederländischer Eisenbahnverband.
Vom 1. Mai d. J. wird die Braunschweig - Schöninger Eisenbahn mit ihrer Station Wittmar und zwar mit Entfernungen sowie mit Frachtsätzen des Spezialtarifs III und demzufolge auch mit Sätzen des Ausnahmetarifs 9 (Düngemittel etc.) in den Verbandsverkehr — Heft 1 und 2 — einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Elberfeld, den 15. April 1903. (1022)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 finden für alle in Mannheim Industriehafen zum Umschlag gelangenden Güter die Frachtsätze der Station Mannheim in den Tarifheften 7 und 8 Anwendung, soweit die Mannheimer Frachtsätze niedriger sind als jene der Station Mannheim Industriehafen. Nähere Auskunft über die hierfür geltenden besonderen Anwendungsbestimmungen erteilen die Stationen.
Ferner wird der für alle auf Station Birkenfeld (Stadt) ein- und ausgehenden Wagenladungsgüter der ermäßigten Tarifklassen (Spezial- und Ausnahmetarife) zu gunsten der Stadtgemeinde Birkenfeld zur Erhebung kommende Frachtzuschlag von 6 ℳ. für jede Wagenladung von 10 000 kg für die Frachtgegenstände „gewöhnliche Backsteine“ und „Sand“ mit Gültigkeit vom 15. April 1903 auf 2 ℳ. ermäßigt.
Karlsruhe, den 15. April 1903. (1023)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.
III. Nachtrag zum Tarif Teil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899.
Am 1. Mai 1903 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft, welcher

Änderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der Nomenklatur des Abschnittes I, der Reexpeditionstabelle, der Tariftabellen sowie neue Frachtsätze für Stamm- und Stangenholz etc. enthält.

Exemplare des III. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 11. April 1903. (1024)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Berichtigung eines Frachtsatzes im Nachtrag VI.

In dem mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 eingeführten, in der Überschrift bezeichneten Tarifnachtrage ist auf Seite 28 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 2 von Wien I K. E. B. (Westbhf) und Wien II K. F. J. B. nach Cöln=Bonnthor von 3,85 ℳ auf 2,85 ℳ zu berichtigen.

Wien, am 15. April 1903. (1025)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Aufhebung von Frachtsätzen.

Die laut Publikation (3033) in Nr 91 dieses Blattes vom 19. November 1902 mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1902 eingeführten Frachtsätze für Scherben von Tonwaren aller Art ab Altkladno B. E. B. nach Düsseldorf=Bilk, Düsseldorf=Derendorf, Düsseldorf=Grafenberg, Düsseldorf=Hafen, Düsseldorf=Lierenfeld und Witten=West treten mit 1. Juni 1903 außer Kraft.

Wien, am 10. April 1903. (1026)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide etc. des Ausnahmetarifes 2 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Zwischen Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Chrudim=Stadt . .	121 ₰
Zwischen Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag und Chrudim=Stadt . .	116 ₰
Zwischen Dresden=Elbkai und Chrudim=Stadt . .	157 ₰*)

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

*) Für Kleie etc. des Ausn.-Tarifes Nr 2 B ermäßigt sich dieser Frachtsatz um 14 ₰ für 100 kg.

Wien, am 16. April 1903. (1027)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Die durch Änderung der Hafengebühren für Dover im Verkehr zwischen süddeutschen (badischen und württembergischen) Stationen und London sowie Dover bedingten Erhöhungen der Fahrpreise (diesseitige Bekanntmachung T. 2484 vom 2. April d. J.) treten am 1. Juni d. J. in Kraft.

Straßburg, den 17. April 1903. (1028)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Der durch den Umbau der Bahnhofsanlagen in Hamburg erforderlichen anderweiten Betriebsführung der Züge entsprechend werden die besonderen Bestimmungen unter 10 zu § 32 der Verkehrsordnung im Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II über die Beförderung des Gepäcks nach und von Hamburg und Hamburg=Altona Verbindungsbahn am 1. Mai d. J. geändert. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau hier.

Die neuen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Erfurt, den 14. April 1903. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämtlicher preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Die infolge Änderung der Hafengebühren für Dover im Verkehr zwischen London und Dover einerseits und diesseitigen Stationen anderseits über Kleinbettingen-Ostende und Calais/Boulogne bedingten Erhöhungen der Fahrpreise (diess. Bekanntmachung vom 7. April d. J.) treten am 1. Juni d. J. in Kraft.

Straßburg, den 19. April 1903. (1030)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

8. Generalversammlungen.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft zu der am Donnerstag, den 30. April 1903, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereins in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden
47. (ordentlichen) Generalversammlung
einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrats über die Geschäftsführung im Jahre 1902.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluß pro 1902.
3. Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrats.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maßgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 21. April 1903 in Wien bei der k.k. privilegierten österreichischen Länderbank, in Prag bei der Filiale dieser Bank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in Lemberg bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland oder der Firma Robert Warschauer & Co., in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank mittels doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blankette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 1. April 1903. (1031)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird nicht honoriert.)

9. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die Lieferung nachstehender Schwellen soll in öffentlicher Verdingung vergeben werden:

67 000 kieferne Bahnschwellen 1. Klasse,
53 000 „ „ 2. „
14 000 m einheimische eichene Weichenschwellen.

Bedingungen mit Lieferungsverzeichnis und Angebotbogen sind gegen Einsendung von 50 ₰ an unsere Hauptkasse hier zu beziehen.

Die Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis 11. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr einzusenden; der Zuschlag erfolgt bis spätestens 2. Juni d. J.

Vergebung von Teillieferungen, auch Trennung einzelner Lose, wird vorbehalten.

Oldenburg, den 16. April 1903. (1032)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

10. Verkauf von Altmaterialien.

Die in dem Sammelmagazin zu Ück=Wattenscheid lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisen-, Guß- und Stahlschrott im Gewichte von etwa 5260 t sollen verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei hierselbst, Bismarckplatz Nr 1, zur Einsicht offen und können von dort gegen postfreie Einsendung von bar 50 ₰ bezogen werden.

Mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf abgängiger Oberbaumaterialien“ versehene Angebote sind bis zu dem am 14. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarckplatz Nr 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Essen, den 16. April 1903. (1033)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 32. | 25. April 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 12 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen in den Jahren 1885—1900.

Im Anschluß an die früheren Mitteilungen (zuletzt Jahrg. 1901 Nr 100 d. Ztg.) sollen diesmal für die gleichen Eisenbahnnetze die Betriebsergebnisse der Jahre 1899 und 1900 einer Erörterung unterzogen werden; der Abschluß des Jahrhunderts gibt den Anlaß, den beiden letzten Jahren das Jahr 1885 gegenüberzustellen als dasjenige Jahr, in dem die Verstaatlichungstätigkeit Preußens insofern einen Ruhepunkt erreicht hat, als später nicht mehr Netze von Tausenden von Kilometern im Laufe eines einzigen Jahres in staatlichen Besitz übergeführt worden sind; selbst die Angliederung des hessischen Bahnnetzes, die sich im Jahre 1897 bekanntlich vollzog, hat nur 996 km zu den preußischen Staatsbahnen hinzugefügt.

Um die Einheitlichkeit der Verwaltungsnetze, die für die deutschen Bahnen den Vergleichen zugrunde gelegt ist, auch hier nicht zu stören, sind für das Jahr 1885 die Angaben der preußischen Staatsbahnen für sich allein aufgenommen worden, während für die Jahre 1899 und 1900 der ganze Gemeinschaftsbesitz von Preußen und Hessen berücksichtigt worden ist; es sei denn, daß — wie in Tabelle 2 — die geographische Abgrenzung den Verteilungsmaßstab abgegeben hat.

I.

Die Längenverhältnisse sind in Tabelle 1 zusammengestellt.

Die Bedeutung dieser Zahlen liegt, wie schon früher ausgeführt worden ist, hauptsächlich darin, daß sie die Unterlagen für die Beurteilung der Betriebsergebnisse abgeben; denn wenn bei deren Darstellung auch die Gesamtzahlen stets auf die Längeneinheit eines Kilometers bezogen worden sind, so liegt es doch auf der Hand, daß in vielen Beziehungen die kleineren Netze aus ihrem geringeren Umfang heraus gegenüber den großen Unternehmungen im Nachteil sind — ein Moment, das beim Vergleich nicht außer acht gelassen werden darf. Unter sich sind diese Längenangaben dagegen nur in beschränktem Maße vergleichsfähig, da die darin zusammengefaßten Bahnnetze sich aus verschiedenen Einzelbestandteilen zusammensetzen. So sind für Deutschland nur die vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen aufgeführt, während für Österreich-Ungarn, die Schweiz und Großbritannien die Gesamtheit der dem öffentlichen Verkehr dienenden, sich von Ort zu Ort ziehenden Lokomotiveisenbahnen berücksichtigt worden ist; aus Frankreich haben nur die sogen. Hauptbahnen (chemins de fer d'intérêt général) herangezogen werden können, wie auch aus Belgien die Ergebnisse der allerdings nur wenig bedeutenden Privatbahnen fehlen. Selbst die deutschen Zahlen beruhen nicht auf sachlich gleichartigen Grundlagen; denn ein sehr großer Teil der Linien, die außerhalb Preußens nach Lage der Gesetzgebung als Nebenbahnen bezeichnet werden, sind im größten Bundesstaat auf Grund des 1892er Gesetzes als Kleinbahnen, genauer als nebenbahnähnliche Kleinbahnen konzessioniert und dem Privatbetrieb überlassen worden.

Das größte Einheitsnetz untersteht wie im Jahre 1885, so auch am Ende des Jahrhunderts der preußischen Verwaltung, die sich seit 1896 zu einer preußisch-hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft ausgeweitet hat; ihren 30 741 km haben die größten Gesellschaften Englands und Frankreichs, die Great Western Railway und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, nur 4227 und 9948 km gegenüberzustellen, und auch die ungarischen Staatsbahnen, die zu ihrer Eigentumslänge von 7842 km noch 6438 km hinzugepachtet haben, betreiben im ganzen nur ein Netz von 14 458 km, während das Netz der österreichischen Staatsbahnen nur 7631 km eigener und 3626 km erpachteter Linien, im ganzen 11 257 km umfaßt. Man muß schon Europa verlassen, um Bahnnetze größerer Ausdehnung, als sie die preußisch-hessische Gemeinschaft besitzt, anzutreffen: im Nordosten der Vereinigten Staaten von Amerika haben sich zwischen 1898 und 1900 die Vanderbiltschen Unternehmungen, deren Rückgrat die Newyork-Zentralbahn bildet, und die Pennsylvania-

Tabelle 1.

Länder	Bahnen	Betriebslänge in Kilometern			Zunahme 1900 gegen		zwei- und mehrgleisige Strecken (Eigentumslänge) 1900		Nebenbahnen (Eigentumslänge) 1900	
		1885	1899	1900	1885 %	1899 %	km	%	km	%
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	21 240	30 256	30 741	44,7	1,6	12 421	40,4	10 641	34,6
	badische Staatsbahnen	1 319	1 560	1 582	19,9	1,4	633	40,0	261	16,5
	bayerische Staatsbahnen	4 397	5 605	5 750	30,8	2,6	1 856	32,3	1 739	30,2
	württembergische Staatsbahnen	1 536	1 748	1 748	13,8	—	399	22,8	158	9,0
	sächsische Staatsbahnen	2 078	2 598	2 624	26,3	1,0	809	30,8	816	31,1
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	1 493	1 798	1 835	22,9	2,1	1 013	55,2	339	18,5
	deutsche Privatbahnen	4 288	3 849	4 024	— 6,2	4,5	706	17,5	2 804	69,7
	alle deutschen Bahnen	37 511	49 253	50 160	33,7	1,8	17 970	35,8	17 652	35,2
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz der Lokomotiveisenbahnen	21 973	34 410	34 926	58,9	1,5	3 617	10,4	12 797	36,6
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	1 426	1 734	1 737	21,8	0,2	598	34,4	113	6,5
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	3 166	4 059	4 060	28,2	—	1 592	39,2	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	30 491	37 776	38 044	24,8	0,7	16 110	42,3	—	—
Schweiz	Gesamtnetz der Lokomotiveisenbahnen	2 890	3 859	3 867	33,8	0,2	507	13,1	—	—
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	30 843	34 915	35 165	14,0	0,7	19 568	55,6	—	—

bahn zu Systemen von 40 000 und 30 000 km abgerundet; doch sind dies nur Finanzgemeinschaften, die durch des sogen. controlling interest der führenden Aktionäre zusammengehalten werden, nicht Betriebseinheiten, die von einer Stelle aus geleitet werden. In Deutschland folgen auf das preußisch-hessische Netz in weitem Abstand die bayerischen Staatsbahnen mit 5750 km und die sächsischen Staatsbahnen mit 2624 km.

Auch den größten Zuwachs seit 1885 hat der preußisch-hessische Besitz zu verzeichnen; er ist um 9500 km, d. s. 45 % — davon 850 km durch die Angliederung der hessischen Bahnen und 1559 km durch Verstaatlichung preußischer Linien — vermehrt worden, während auf ganz Deutschland eine Zunahme von 12 600 km, d. s. 34 %, entfallen ist. England hat in dieser Zeit sein Gesamtbahnnetz nur um 4300 km, d. s. 14 %, ausgedehnt, Österreich-Ungarn dank dem starken Lokalbahnbau der letzten Jahre das seine um 13 000 km oder 59 %; die französischen Hauptbahnen sind um 7500 km oder 25 % vermehrt worden. Die Vergrößerung des belgischen Staatsbahnnetzes, die im ganzen 900 km betragen hat, ist zum weitaus größten Teil — mit 670 km — auf die im Jahre 1898 vollzogene Verstaatlichung der großen belgischen Zentralbahn und der Lüttich-Limburger Bahn zurückzuführen.

Ebenso ist gegenüber dem Vorjahre die Zunahme der Längen an sich am stärksten bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen, wo sie sich auf 500 km = 1,6 % stellt; im Verhältnis zur Länge übertrifft diese jedoch das bayerische Staatsbahnnetz, zu dem 150 km = 2,6 % hinzugekommen sind. Jenen Betrag von 500 km erreicht außerdem nur das österreichisch-ungarische Gesamtnetz, während England mit 250 km und die französischen Hauptbahnen mit 270 km sich begnügt haben.

In der Ausstattung mit zwei- und mehrgleisigen Strecken steht das britische Eisenbahnnetz an der Spitze, dicht gefolgt von den Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen; an beiden Stellen ist mehr als die Hälfte aller Linien, 55,6 und 55,2 %, bereits mit Doppelgleisen versehen. Die preußische Anteilziffer wird durch den reichen Besitz an Nebenbahnen — 34,6 % des Gesamtnetzes — herabgedrückt, muß also als dem Stand der französischen Hauptbahnen mindestens ebenbürtig bezeichnet werden, da in diesen doch nur ein kleiner Teil von Linien untergeordneter Bedeutung enthalten ist. Seit 1885 sind in England 2760 km, im preußisch-hessischen System 4210, von den französischen Hauptbahnen 3720 km doppelgleisig ausgebaut worden; auf ganz Deutschland kommen dagegen 7000 km neu angelegter Doppelgleise.

II.

Die Eisenbahnausstattung der einzelnen Länder ergibt sich aus folgender Zusammenstellung.

(Siehe Tabelle 2.)

Hier sind jetzt für die sämtlichen Länder alle von Ort zu Ort führenden, dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen zusammengestellt, für Deutschland insbesondere die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit den Haupt- und Nebenbahnen, für Frankreich die chemins de fer d'intérêt local und die tramways pour voyageurs et marchandises mit den chemins de fer d'intérêt général als Einheit behandelt worden, wie auch in den Zahlen für Österreich-Ungarn die Lokalbahnen, in denen für Großbritannien und Irland die Light Railways und in denen für Belgien die chemins de fer économiques mitenthalten sind.

Entscheidender Maßstab für alle diese Länder hochentwickelter Kultur, vielleicht Österreich-Ungarn als ganzes ausgenommen, ist das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Gebietsfläche. Danach steht das industrielle Belgien wie 1885 so 1900 an der Spitze, wie es auch die stärkste Zunahme in der Ausstattungsziffer aufzuweisen hat. Ihm folgt Großbritannien und Irland, das sein Bahnnetz seit 1885 nur wenig verdichtet hat, und Deutschland, das den Abstand gegen den Vormann England fast eingeholt hat. Frankreich und vollends Holland haben nur geringe Fortschritte gemacht und werden selbst von der Schweiz trotz der hier obwaltenden Geländeschwierigkeiten übertroffen.

In Deutschland steht Sachsen an der Spitze, nur wenig hinter Belgien zurückbleibend. Dann kommen Baden und Elsaß-Lothringen, deren Bahnausstattung ebenfalls noch reicher ist als die des Vereinigten Königreichs. Preußen steht dagegen dank seinem reichen Besitz an rein landwirtschaftlichen Gebietsteilen etwas hinter Großbritannien zurück, während Württemberg und Bayern in noch weiterem Abstand folgen.

III.

Für die Betriebsergebnisse versagt die englische Statistik so gut wie völlig; man begnügt sich dort noch immer

Tabelle 2.

	Arten von Bahnen: Hauptbahnen	Nebenbahnen: vollspurige	Nebenbahnen: schmalspurige	nebenbahnähnliche Kleinbahnen	Gesamtheit der Bahnen	es entfallen auf 100 qkm	es entfallen auf 10 000 Einwohner
	Kilometer						
Deutschland:							
Preußen . .	18 361	11 606	486	4 728	35 182	10,09	10,11
Bayern . .	4 607	2 112	83	—	6 802	8,96	11,07
Sachsen . .	1 754	693	425	—	2 872	19,16	6,90
Württemberg . . .	1 459	158	151	—	1 768	9,06	8,19
Baden . . .	1 366	414	248	43	2 071	13,73	11,12
Elsaß-Lothringen . .	1 289	354	158	—	1 801	12,49	10,53
übrige Staaten .	3 376	2 329	249	194	6 148	11,80	10,74
zusammen Ende 1900 .	32 212	17 666	1800	4 965	56 643	10,48	9,96
gegen Ende 1885 . . .	30 612	6 659	382	—	37 653	6,97	8,04
	Chemins de fer d'intérêt: général	Chemins de fer d'intérêt: local	Tramways pour voyageurs et marchandises				
Frankreich Ende 1900 .	38 044	4 782	2597		45 423	8,5	11,8
„ 1885 .	30 478	1 768	—		32 246	6,1	8,7
	Hauptbahnen	Nebenbahnen: vollspurige	Nebenbahnen: schmalspurige				
Österreich-Ungarn Ende 1900 .	21 532	12 797	456		34 785	5,1	7,4
„ 1885 .	18 985	2 644	76		21 705	3,2	5,4
Holland und Luxemburg Ende 1900 .	—	—	—		3 209	8,6	5,4
„ 1885 .	—	—	—		2 800	7,9	6,2
Belgien Ende 1900 .	—	—	—		6 345	21,9	9,0
„ 1885 .	—	—	—		4 410	15,0	7,6
Schweiz Ende 1900 .	—	—	—		3 867	9,3	11,6
„ 1885 .	—	—	—		2 797	6,8	9,7
Großbritannien und Irland Ende 1900 .	—	—	—		35 165	11,2	8,5
„ 1885 .	—	—	—		30 843	9,8	8,4

mit den notdürftigsten Angaben, um nur ja keinen Einblick in das Wirtschaftsgetriebe zu gewähren*), und gibt so von den Betriebsleistungen lediglich die Anzahl der gefahrenen Zugmeilen sowie die der beförderten Personen und Güter bekannt. Da jedoch über die Zusammensetzung und Belastung der Züge nichts gesagt wird, da ferner jede Person und jede Gütertonne auch bei einer Fahrt so oft gezählt wird, als sie verschiedene Bahnnetze berührt, so ist mit diesen Angaben für einen Vergleich nichts anzufangen. Die britischen Bahnen müssen daher hier außer Betracht bleiben.

Die Verkehrsdichtigkeit und die Beförderungsleistung, vom eisenbahnbetrieblichen Standpunkt aus angesehen, zeigt folgendes Bild:

(Siehe Tabelle 3.)

*) Wie selbst von englischen Sachkennern dies Verfahren beurteilt wird, zeigt ein Vortrag, den W. M. Acworth am 10. Dezember 1902 vor der Königl. Statist. Gesellschaft darüber gehalten hat (vergl. Nr 6 d. Ztg.).

Die dichteste Zugfolge haben hiernach die belgischen und, diesen nahe stehend, die badischen Staatsbahnen, die im letzten Jahre die elsaß-lothringischen Reichsbahnen übertroffen haben; auch die sächsischen Staatsbahnen und die Niederländische Staatseisenbahngesellschaft halten sich noch über den Leistungen der preußisch-hessischen Gemeinschaft, hinter denen anderseits die bayerischen und württembergischen Staatsbahnen sowie die Gesamtheit der deutschen Bahnen ebenso wie die französischen Hauptbahnen und die Gesamtheit der schweizerischen und österreichisch-ungarischen Bahnen zurückgeblieben sind. Die stärkste Vermehrung seit 1885 weisen — Belgien entzieht sich diesem Vergleich — die badischen Staatsbahnen auf, hinter denen die elsaß-lothringischen Reichsbahnen nur wenig zurückgeblieben sind; Preußen hat nicht ganz den Durchschnitt der deutschen Bahnengesamtheit erreicht, eine Folge des starken Baues von Nebenbahnen, die natürlich nur eine wenig dichte Zugfolge regelmäßig erhalten. Überall ist die Zahl der Personenzüge größer als die der Güterzüge.

In der Beförderungsleistung wird Preußen-Hessen, das im Jahre 1885 an erster Stelle stand, jetzt, aus demselben Grunde wie in der Dichtigkeit der Zugfolge, von Elsaß-Lothringen, Baden und Sachsen übertroffen, während die belgischen Zahlen nicht bekannt sind. Umgekehrt wie bei der Zugfolge steht in der Beförderungsleistung der Güterverkehr weitaus im Vordergrund; das Verhältnis schwankt zwischen 1 : 4, das bei den elsaß-lothringischen und den österreichisch-ungarischen Bahnen besteht, und 1 : $1\frac{1}{2}$, wie es bei dem schweizerischen Gesamtnetz zu beobachten ist; die preußisch-hessische Gemeinschaft weist ein Verhältnis von 1 : $3\frac{1}{2}$ auf.

Bedeutsamer sind die Zahlen über den Personen- und Güterverkehr, die nun folgen.

(Siehe Tabelle 4.)

Den bei weitem stärksten Personenverkehr haben nach wie vor die belgischen Staatsbahnen; ihr Übergewicht über alle anderen Systeme ist sogar in den letzten anderthalb Jahrzehnten noch beträchtlich vermehrt worden, da sie auch in der absoluten Zunahme den flottesten Gang genommen haben, ein Tempo, das auch im letzten Jahre eingehalten worden ist. An zweiter Stelle, doch um fast 200 000 km hinter dem belgischen Netz in der Leistung zurückstehend, kommen die sächsischen und dicht dahinter die preußisch-hessischen und badischen Staatsbahnen. Die französischen Hauptbahnen sind dagegen nicht unbeträchtlich zurückgeblieben; sie werden jetzt von der Gesamtheit der deutschen Bahnen, die im Jahre 1885 hinter ihnen zurückstanden, erheblich übertroffen und haben in dem Gange der Entwicklung nur die bayerischen Staatsbahnen, das österreichisch-ungarische Gesamtnetz und die deutschen Privatbahnen hinter sich gelassen; auch diese Stellung verdanken sie aber nur der ungewöhnlich starken Verkehrssteigerung, die die Weltausstellung ihnen im Jahre 1900 gebracht hat und die fast ein Drittel der Gesamtzunahme der 15 Jahre ausmacht.

Im Güterverkehr hält stets das Netz der elsaß-lothringischen Reichsbahnen die Spitze — Belgien entzieht sich dem Vergleich —, und auch die Zunahme gegenüber 1885 ist dort am größten gewesen; gegenüber dem Jahre 1899 ist aber bereits ein kleiner Rückschlag zu verzeichnen — eine unmittelbare Wirkung des industriellen Rückschlags, da sich die Minderung namentlich in der Beförderung von Eisenfabrikaten gezeigt hat.*) Auch bei den meisten anderen Bahnsystemen macht sich der Umschwung der Wirtschaftsentwicklung deutlich bemerkbar, und zwar bei den württembergischen Staatsbahnen und der holländischen Staatsbahngesellschaft ebenfalls in einem Rückgang der Beförderungsleistung, sonst wenigstens in einer starken Verlangsamung der Zunahme; so haben die preußisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1900 nur 29 045 tkm = 3,6 %, im Jahre 1899 dagegen 44 849 tkm = 5,95 % auf jedes Bahnkilometer mehr als im Vorjahre gefahren, bei den bayerischen

*) Vergl. Verwaltungsbericht der Generaldirektion.

Tabelle 3.

Länder	Bahnen	in 24 Stunden kamen auf 1 km Züge			davon		geleistete Wagenachskilometer auf 1 km			darunter von	
		1885	1889	1900	Personenzüge[1])	Güterzüge	1885	1899	1900	Personenwagen	Lastwagen
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	20,1	27,35	28,33	16,1	12,2	316 054	423 408	426 439	90 486	330 014
	badische Staatsbahnen	19,5	33,51	35,93	23,3	12,6	247 615	431 681	450 686	119 747	325 682
	bayerische Staatsbahnen	13,3	22.78	24,34	16,3	8,0	188 389	289 984	308 490	74 633	224 602
	württembergische Staatsbahnen .	14,1	24,07	25,38	16,8	8,6	162 087	273 781	281 810	86 641	188 215
	sächsische Staatsbahnen	21,5	31,13	31,54	19,8	10,7	300 330	430 387	432 862	120 157	305 545
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	21,8	32,47	33,40	19,0	14,4	309 716	472 058	472 939	98 250	370 491
	deutsche Privatbahnen	12,5	14,26	14,75	11,0	3,8	129 454	138 783	141 646	35 567	103 969
	alle deutschen Bahnen	18,4	25,85	26,84	16,1	10,7	269 614	373 002	378 089	85 488	286 542
Österreich-Ungarn .	Gesamtnetz	13,0	15,41	15,80	9,0	6,8	193 863	235 789	245 176	48 847	191 947
Holland . .	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	19,8	—	29,27	21,3	8,0	187 748	306 587	315 652	97 501	211 649
Belgien . .	belgische Staatseisenbahnen . .	—	37,98	39,49	22,7	16,8	171 756	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen . . .	19,8	23,9	25,1	15,9	9,2	139 381[2])	164 217[2])	169 327[2])	36 579	132 748
Schweiz .	Gesamtnetz	13,5	20,49	20,92	16,4	4,5	123 989	185 520	190 520	66 304	116 026

[1]) Einschließlich der gemischten Züge. — [2]) Wagenkilometer.

Tabelle 4.

Länder	Bahnen	geleistete Personenkilometer auf 1 km: Anzahl			Vermehrung auf 1900 von 1885		von 1899		gefahrene Gütertonnenkilometer auf 1 km: Anzahl			Vermehrung auf 1900 von 1885		von 1899		dagegen Vermehrung von 1898 auf 1899	
		1885	1899	1900	im ganzen	im Verhältnis %	im ganzen	im Verhältnis %	1885	1899	1900	im ganzen	im Verhältnis %	im ganzen	im Verhältnis %	im ganzen	im Verhältnis %
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	244286	443781	469992	+ 225706	+ 92,4	+ 26 211	+ 5,9	545597	799005	828050	+ 282453	+ 51,8	+ 29045	+ 3,6	+ 44849	+ 5,95
	badische Staatsbahnen	232958	433742	459528	226570	97,3	25 786	5,9	301452	642462	694924	393472	130,5	52462	8,2	45461	7,61
	bayerische Staatsbahnen	150226	248531	263301	113075	75,3	14 770	5,9	256821	457466	474591	217770	84,8	17125	3,7	22224	5,11
	württembergische Staatsbahnen .	182741	344774	360356	177615	97,2	15 582	4,5	179840	375061	368532	188692	104,9	—6529	— 1,7	12513	3,45
	sächsische Staatsbahnen	285963	451529	472898	186935	65,4	21 369	4,7	411888	550153	580597	168709	41,0	30444	5,5	10079	1,87
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	203770	323867	351813	148043	72,7	27 946	8,6	546023	991943	987982	441959	80,9	—3961	— 0,4	39461	4,14
	deutsche Privatbahnen	140622	167525	172838	32216	22,9	5 313	3,2	195054	272646	281192	86138	44,2	8546	3,1	— 10251	— 3,6
	alle deutschen Bahnen	216932	389300	411780	194848	89,8	22 480	5,8	430469	676606	699955	269486	62,6	23349	3,5	31127	4,82
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz . . .	126596	220648	226001	99405	78,5	5 353	2,4	324373	433518	450234	125861	38,8	16716	3,9	—1621	— 0,4
Holland .	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	167902	312071	325892	157990	94,1	13 821	4,4	191373	369766	356229	164856	86,1	— 13537	— 3,7	4966	1,37
Belgien .	belgische Staatseisenbahnen . .	366161	619820	662113	295952	80,8	42 293	6,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich .	französische Hauptbahnen .	235437	328984	369021	133584	56,7	40 037	12,2	328142	419172	434469	106327	32,4	15297	3,6	20167	5,05
Schweiz	Gesamtnetz . . .	186738	306815	321028	134290	71,9	4 213	4,6	148553	208023	208812	60259	40,6	789	0,4	4512	2,22

Staatsbahnen stellen sich diese Zuwachszahlen auf 17 125 tkm = 3,7 % im Jahre 1900 und auf 22 224 tkm = 5,11 % im Jahre 1899, bei der Gesamtheit der deutschen Bahnen auf 23 349 tkm = 3,5 % und auf 31 127 tkm = 4,82 %, bei den französischen Hauptbahnen auf 15 297 tkm = 3,6 % und auf 20 167 tkm = 5,05 %. Eine stärkere Vermehrung als im Jahre 1899 haben im Jahre 1900 nur die badischen und sächsischen Staatsbahnen aufzuweisen; bei jenen stehen 52 462 tkm = 8,2 % und 45 461 tkm = 7,61 %, bei diesen 30 444 tkm = 5,5 % und 10 079 tkm = 1,87 % einander gegenüber.

Die überragende Höhe der absoluten Leistung der elsaß-lothringischen Bahnen ist darauf zurückzuführen, daß hier auf engem Raum nicht nur eine hochentwickelte Verarbeitungsindustrie sich vereinigt findet, sondern daß auch die lothringischen und luxemburgischen Minettelager einen sehr begehrten Rohstoff darbieten, für dessen Beförderung ein anderes Verkehrsmittel als die Eisenbahnen nicht gegeben ist. Den Gegensatz dazu bilden die französischen Hauptbahnen, die gerade die schwerwiegenden Massenartikel, wie insbesondere die nordfranzösche Kohle, zum großen Teil an die Kanäle abgeben müssen und daher in der Summe der beförderten Gütermengen ziemlich weit zurückstehen; immerhin ist jedoch zu beachten, daß sogar die Linien der holländischen Staatsbahngesellschaft, die doch gewiß unter der hohen, durch Abgaben ebenfalls nicht beengten Leistungsfähigkeit des Rheines und des holländischen Kanalnetzes zu leiden haben — wird doch u. a. der gesamte Güterverkehr zwischen Amsterdam und Rotterdam so gut wie ausschließlich auf dem Wasserwege vermittelt — daß sogar diese Linien gegenüber dem Jahre 1885 einen stärkeren Zuwachs als die französischen Hauptbahnen im Güterdienst aufzuweisen haben; man wird also für die Langsamkeit des Fortschritts in Frankreich auch die vielbeklagte Schwerfälligkeit der Bahnverwaltungen und damit das System der staatlichen Gewinngarantie mit verantwortlich machen müssen. Die preußisch-hessischen Bahnen haben zwar auch mit dem Wettbewerb der Wasserstraßen zu rechnen, insbesondere Rhein und Elbe nehmen viele Massengütertransporte an sich, aber dieser Wettbewerb bewegt sich doch nur in wenigen Richtungen und läßt dem Eisenbahnverkehr umso größeren Spielraum, als gerade die ergiebigen Kohlen- und Erzlager Rheinland-Westfalens und Oberschlesiens nicht unmittelbar an Wasserstraßen sich befinden, wenigstens auf kurze Strecken also ihre gesamte Absatzproduktion dem Schienenwege anvertrauen müssen.

Die Ausstattung mit Betriebsmitteln entspricht etwa den Anforderungen, die je an die Leistungskraft der einzelnen Netze gestellt zu werden pflegen, wie nachstehende Tabelle erkennen läßt.

Tabelle 5.

Länder	Bahnen	auf 100 km Betriebslänge kommen Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	42	76	946
	badische Staatsbahnen	44	105	797
	bayerische Staatsbahnen	30	76	447
	württembergische Staatsbahnen	34	73	509
	sächsische Staatsbahnen	47	125	1117
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	40	81	966
	deutsche Privatbahnen	22	49	538
	alle deutschen Bahnen	38	77	822
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	23	47	506
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	29	73	557
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	68	127	1630
Frankreich	französische Hauptbahnen	28	75	756
Schweiz	Gesamtnetz	31	75	357
Großbritannien u. Irland	Gesamtnetz	60	135	2070

Bei der Beurteilung der für Großbritannien und Irland gegebenen Zahl ist zu beachten, daß dort die Tragfähigkeit der Güterwagen im Durchschnitt sehr niedrig ist und sich zwischen 7 und 8 t nur hält.

Die Ausnutzung der Betriebsmittel und die Ökonomie des Zugbetriebes endlich ergibt sich aus folgender Übersicht:

Tabelle 6.

Länder	Bahnen	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufstrecke eines Personenwagens km	durchschnittliche Besetzung eines Personenzuges Personen	durchschnittliche Achsenzahl eines Personenzuges	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufstrecke eines Güterwagens km	durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit %	durchschnittliche Achsenzahl eines Güterzuges
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	48 027	80,2	21	17 333	43,81	67
	badische Staatsbahnen	50 563	54,0	19	15 940	37,09	63
	bayerische Staatsbahnen	41 049	44,4	19	19 483	39,48	65
	württembergische Staatsbahnen	43 666	61,6	20	17 086	36,41	52
	sächsische Staatsbahnen	42 656	75,7	23	13 148	41,74	63
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	48 911	51,4	19	15 552	50,36	64
	deutsche Privatbahnen	33 489	42,2	16	14 082	47,40	58
	alle deutschen Bahnen	46 037	70,0	21	16 817	43,26	65
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	47 213	64,3	—	17 968	43,39	—
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	3 996	41,9	—	13 216	36,29	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	50 360	63,7	—	15 539	—	—
Schweiz	Gesamtnetz	33 002	—	9	13 962	31,20	15

Im ganzen haben in den Verkehrsleistungen und in der Betriebsgestaltung die deutschen Bahnen und unter ihnen mit an erster Stelle die preußisch-hessischen Staatsbahnen in den anderthalb Jahrzehnten seit 1885 durchaus den Anforderungen entsprochen, die man füglich im Vergleich mit dem, was die Eisenbahnen der anderen Länder des europäischen Festlandes geleistet haben, und unter Berücksichtigung der Naturbedingungen an sie stellen kann; ihre Entwicklung hat einen deutlich und stark aufsteigenden Weg innegehalten, der erst in allerletzter Zeit unter dem Druck der allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse etwas sich abgeflacht hat; sie stehen, soweit ein statistischer Vergleich reicht, an der Spitze des europäischen Eisenbahnwesens.

III.

Die Finanzergebnisse entsprechen in ihren wesentlichen Zügen der Entwicklung des Betriebes.

Die Grundlage der Beurteilung bildet die Höhe des Anlagekapitals; sie ist für die Gesamtheit der Netze und für je 1 km in folgender Tabelle verzeichnet:

Tabelle 7.

Länder	Bahnen	Anlagekapital im ganzen Millionen Ende 1885 ℳ	Anlagekapital im ganzen Millionen Ende 1900 ℳ	Anlagekapital auf 1 km Ende 1885 ℳ	Anlagekapital auf 1 km Ende 1900 ℳ
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	5 836	8 362	274 993	272 787
	badische Staatsbahnen	412	542	319 028	349 021
	bayerische Staatsbahnen	1 062	1 471	237 130	252 298
	württembergische Staatsbahnen	450	611	291 461	349 607
	sächsische Staatsbahnen	590	897	288 233	345 983
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	468	601	358 591	368 146
	deutsche Privatbahnen	707	569	167 891	142 282
	alle deutschen Bahnen	9 722	12 749	261 355	255 605
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	5 682	7 681	273 266	242 498
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	1 000	1 543	317 938	380 173
Frankreich	französische Hauptbahnen	10 180	13 154	334 170	344 061
Schweiz	Gesamtnetz	839	1 071	290 277	288 813
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	16 317	23 520	529 037	668 848

Das größte unter einheitlicher Verwaltung stehende Anlagekapital besitzt nach wie vor die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, die jetzt 8,4 Milliarden Mark — 2,5 Milliarden Mark mehr als vor 15 Jahren — in ihren Bahnen stecken hat. Dahinter steht das Gesamtkapital der größten englischen Gesellschaft, der Great Western Railway, weit zurück, da es trotz Hinzuziehung der formell selbständigen Tochterunternehmungen und trotz Einrechnung des Betriebskapitals nur rund 1,8 Milliarden Mark beträgt; auch die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn verfügt nur über 3,8 Milliarden Mark. Die amerikanischen Finanzkomplexe zum Vergleich heranzuziehen ist bedenklich, da dort schon früher arge Verwässerungen die Regel gebildet haben und vollends bei den großen Verschmelzungen der letzten Jahre die Überkapitalisierung jeden Einblick in die tatsächlichen Aufwendungen verhindert; ein sehr großer Teil der für die amerikanischen Eisenbahnen angegebenen Aktienbeträge ist ohne jeden Gegenwert ausgegeben worden und zeigt auch durch seinen Kursstand, daß nur eine recht vage Hoffnung auf Gewinn daraus entspringt*); es kommt hinzu, daß die Muttergesellschaften in sehr hohen Beträgen Aktien und Obligationen nur zur Erwerbung der Aktien ihrer jetzigen Tochtergesellschaften ausgegeben haben, während beide Arten mit ihren vollen Summen als Gesellschaftskapital der verschiedenen Unternehmungen aufgezeichnet werden, was eine Verdopplung und Verdreifachung der tatsächlich aufgewendeten Beträge bedeutet.

Sieht man von der Einheitlichkeit der Verwaltung ab, so steckt das größte Anlagekapital in den Eisenbahnen Großbritannien und Irlands: fast doppelt so viel als in Deutschlands Bahnen, zu denen allerdings hier weder die schmalspurigen Vollbahnen noch die Kleinbahnen hinzugerechnet sind, während für das Vereinigte Königreich das Gesamtnetz hat genommen werden müssen. Nun wird aber das kilometrische Anlagekapital der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen Preußens auf 50 855 ℳ amtlich angegeben**); 4965,46 km solcher Bahnen waren Ende 1900 in ganz Deutschland im Betriebe; deren Gesamtanlagekapital kann man also auf rund 250 000 000 ℳ schätzen, so daß sich dann für Deutschland ein Eisenbahnkapital von rund 13 Milliarden Mark ergibt, wobei zu beachten ist, daß keinerlei Betriebskapital in diesen Summen steckt. In Frankreich stellt sich dieses Kapital ebenfalls etwas höher als in Deutschland; zu den 13 Milliarden Mark der Hauptbahnen sind noch rund 430 000 000 ℳ hinzuzurechnen als Anlagekapital der chemins de fer d'intérêt local (ohne Pariser Stadtbahn) und der tramways pour voyageurs et marchandises, so daß sich ein Gesamtkapital von etwa 13,5 Milliarden Mark für das französische Eisenbahnnetz ergibt.

Auch die Zunahme gegenüber 1885 ist in Großbritannien und Irland am stärksten gewesen: mehr als 7 Milliarden Mark, fast so viel wie jetzt im österreichisch-ungarischen Gesamtnetz steckt, sind allein in diesen anderthalb Jahrzehnten auf die Bahnen des Vereinigten Königreichs verwendet worden, während Deutschland und Frankreich nur rund 3 Milliarden darin angelegt haben. Gegenüber dem Jahre 1899 beträgt die Vermehrung in Großbritannien und Irland 500 000 000 ℳ, in Deutschland 350 000 000 ℳ und in Frankreich 175 000 000 ℳ, wozu in Deutschland noch etwa 50 000 000 ℳ für nebenbahnähnliche Kleinbahnen, in Frankreich noch rund 75 000 000 ℳ für Lokalbahnen und Güterkleinbahnen hinzukommen; im ganzen sind also in dem einen Jahre 1900 allein in diesen drei Ländern rund 1,15 Milliarden Mark für Eisenbahnbauten ausgegeben worden, überall ungerechnet die Straßenbahnen, die namentlich in Deutschland und Frankreich noch sehr erhebliche Kapitalien (etwa 75 000 000 ℳ) beansprucht haben.

Die Herstellungskosten für 1 km Bahn sind aus den oft angeführten Gründen in Großbritannien und Irland bei weitem am höchsten; sie haben auch gegenüber 1885 die stärkste Zunahme zu verzeichnen, was auf einen ziemlich lebhaften Ausbau der großen Schnellzuglinien sowie auf beträchtliche Erneuerungen der Betriebsmittelparks zurückzuführen ist. In der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft drücken die zahlreichen Nebenbahnen den Durchschnittsbetrag so weit herab.

Das Finanzergebnis des Betriebes ist in folgender Tabelle zur Darstellung gebracht:

*) Trotz aller bösen Erfahrungen, die das europäische Kapital mit den Papieren amerikanischer Bahnen gemacht hat, findet man selbst jetzt noch nicht selten sogar in unabhängigen Börsenblättern für die Wertung solcher Papiere ein Verfahren angewendet, das auf ganz falschen Voraussetzungen beruht; es wird nämlich zur Beurteilung der Obligationen häufig die Höhe des Aktienkapitals in der Weise benutzt, daß es heißt, gegenüber einem so hohen Aktienkapital sei die Höhe der Obligationenschuld unbedenklich. Dabei wird aber übersehen, daß der Regel nach die Hälfte des Aktienkapitals, die ordinary shares, nur auf dem Papier steht und nur dazu bestimmt ist, den ersten Empfängern Kapitalgewinne, nicht regelmäßige Dividenden zu bringen.

**) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen 1902 S. 153.

Tabelle 8.

Länder	Bahnen	Gesamteinnahme (einschl. sonstiger Einnahmen) für 1 km			Gesamtausgabe in Prozenten der Gesamteinnahme			Überschuß für 1 km			Überschuß in Prozenten des Anlagekapitals		
		1885	1899	1900	1885	1899	1900	1885	1899	1900	1885	1899	1900
		M.	M.	M.	%	%	%	M.	M.	M.	%	%	%
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	31 215	44 486	45 532	57,3	57,16	58,96	13 315	19 060	18 686	4,9	7,43	6,90
	badische Staatsbahnen	23 195	46 347	49 744	63,7	64,27	76,86	9 299	16 559	11 509	3,1	5,04	3,41
	bayerische Staatsbahnen	18 867	28 89-	30 150	55,8	68,05	71,34	8 339	9 232	8 640	3,5	3,68	3,39
	württembergische Staatsbahnen .	18 612	30 775	30 704	52,3	65,95	68,24	8 877	10 479	9 751	3,0	3,15	2,91
	sächsische Staatsbahnen . .	32 329	43 753	45 300	57,0	74,53	75,19	13 902	11 143	11 239	4,9	3,79	3,71
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	29 718	47 813	48 313	61,6	64,88	68,73	11 410	16 793	15 107	3,6	4,52	4,06
	deutsche Privatbahnen	15 506	19 188	19 776	56,2	64,09	64,39	6 794	6 890	7 043	4,1	4,92	4,90
	alle deutschen Bahnen	26 800	39 813	40 864	57,6	61,42	63,52	11 374	15 361	14 908	4,4	6,12	5,91
Österreich-Ungarn .	Gesamtnetz	22 270	22 811	23 661	52,7	60,53	62,11	10 538	9 004	8 966	4,6	3,88	3,79
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	14 809	24 741	25 178	59,6	69,01	72,03	5 984	7 668	7 042	—	—	—
Belgien	belgische Staatseisenbahnen . .	30 450	39 851	41 220	58,4	61,83	69,50	12 651	15 213	12 575	4,0	4,18	3,35
Frankreich . . .	französische Hauptbahnen . . .	28 369	30 279	31 801	55,6	51,39	54,17	12 612	14 719	14 575	3,7	4,25	4,24
Schweiz	Gesamtnetz	20 112	28 892	29 454	53,7	57,43	58,81	9 456	12 301	12 131	3,3	3,74	3,76
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	45 103	58 237	59 606	53,0	59,11	61,78	21 248	23 816	22 783	4,0	3,61	3,41

Ausnahmslos weisen die Betriebseinnahmen noch eine Steigerung gegenüber dem Vorjahre auf; doch ist sie bei den meisten Bahnen geringer, als sie von 1898 auf 1899 war — ein deutliches Merkzeichen der rückläufigen Konjunktur. So hat die Zunahme bei der preußisch-hessischen Gemeinschaft nur etwa 1000 M. betragen, während die das Jahr zuvor sich noch auf 2000 M. gestellt hatte; bei den Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen ist die Steigerungsziffer sogar von 3000 auf 500 M. herabgegangen und bei den britischen Bahnen von 3000 auf 1400 M. Eine merkliche Beschleunigung der Entwicklung ist nur bei den bayerischen und sächsischen Staatsbahnen und bei den französischen Hauptbahnen eingetreten, bei denen die Zuwachsrate des Jahres 1900 doppelt so hoch wie die des Jahres 1899 gewesen ist.

Bei sämtlichen Bahnen sind aber die Ausgaben noch stärker als die Einnahmen gestiegen; der Betriebskoeffizient weist allenthalten eine Zunahme auf und hat bei den sächsischen Staatsbahnen den Höchstsatz mit 75,19 % der Betriebseinnahme erreicht, während die französischen Hauptbahnen mit 54,17 % die unterste Grenze innehalten, der die preußisch-hessische Gemeinschaft mit 58,96 % ziemlich nahe steht. Die französischen Hauptbahnen sind das einzige Netz, bei denen der Betriebskoeffizient gegenüber dem Jahre 1885 einen Rückgang zu verzeichnen hat — dank freilich hauptsächlich den Ersparnissen, die auf Kosten eines regen Betriebs gemacht werden; auch hierin halten die sächsischen Staatsbahnen die obere Grenze, da sich das Ausgabenverhältnis bei ihnen um 18 % gehoben hat, während diese Steigerung bei den preußisch-hessischen Bahnen nur 1,66 % beträgt.

So kommt es, daß bei allen Bahnen — mit alleiniger Ausnahme der sächsischen Staatsbahnen — der Überschuß sich gegenüber dem Vorjahre gemindert hat; am stärksten in Baden,

Tabelle 9.

Länder	Bahnen	Von den kilometrischen Gesamteinnahmen entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr				auf den Güterverkehr			
		1900	1885	1899	1900	1900	1885	1899	1900
		M.	%	%	%	M.	%	%	%
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	12 869	25,7	26,72	27,58	30 280	69,0	66,10	66,28
	badische Staatsbahnen	15 122	36,2	30,24	29,68	28 953	58,4	60,33	58,20
	bayerische Staatsbahnen	9 090	30,6	28,92	29,72	18 647	66,1	62,47	61,72
	württembergische Staatsbahnen	10 700	34,8	32,67	34,78	17 157	60,7	57,22	55,88
	sächsische Staatsbahnen	13 619	30,2	30,01	29,56	26 271	64,9	58,33	57,99
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	11 285	24,3	21,17	22,94	33 541	70,7	70,61	69,42
	deutsche Privatbahnen	5 321	31,7	25,82	26,65	11 927	62,1	60,79	60,02
	alle deutschen Bahnen	11 760	27,5	27,39	28,17	26 407	67,3	64,56	64,36
Österreich-Ungarn . .	Gesamtnetz	5 634	23,5	23,62	23,58	16 939	75,2	71,44	71,56
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	11 017	50,3	43,03	43,75	11 728	47,7	46,66	46,58
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	13 982	35,7	33,24	33,92	26 458	50,0	64,52	64,19
Frankreich	französische Hauptbahnen	14 159	38,9	42,60	44,52	17 136	58,3	55,64	53,88
Schweiz	Gesamtnetz	13 461	42,47	44,60	45,71	14 500	51,5	50,47	49,23
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	25 812	42,8	43,02	43,30	30 411	53,0	51,26	51,02

wo er um 5000 *M*, und in Belgien, wo er um 2700 *M* zurückgegangen ist. Die Zunahme bei den sächsischen Bahnen beträgt nur rund 100 *M*, hat daher bei weitem nicht ausgereicht, die Ziffer des Jahres 1885 zu erreichen; vielmehr sind dieses Bahnsystem und das österreichisch-ungarische Gesamtnetz die einzigen Netze, die sogar dem Jahre 1885 gegenüber eine Minderung erfahren haben.

Die höchste Verzinsung des Anlagekapitals weisen wie immer, so auch im Jahre 1900 die preußisch-hessischen Staatsbahnen auf; sie stehen mit 6,9 % genau 2 % über dem Ergebnis von 1885. Das Gegenstück bilden die württembergischen Bahnen, deren Verzinsung seit 1885 von 3 % auf 2,91 % gesunken ist. Ferner haben noch einen Rückgang ihrer Eisenbahnrente erfahren die sächsischen, die österreichisch-ungarischen, die belgischen und die britischen Bahnen. Besondere Beachtung verdient, daß die französischen Hauptbahnen von 1899 auf 1900 ihren Verzinsungssatz nur von 4,25 auf 4,24 % ermäßigt haben; infolgedessen ist zwar die Summe, die der Staat an die West- und die Südbahn aus seiner Bürgschaftsverpflichtung hat zahlen müssen, wieder von 9 045 223 Fr. auf 15 903 688 Fr., anderseits aber auch die von der Ost- und der Orléansbahn zurückgezahlte Summe von 8 000 000 Fr. auf 15 722 372 Fr. angestiegen, so daß der Staat im ganzen nur 200 000 Fr. gegen 1 000 000 Fr. hat zusetzen müssen; zu einem Anteil am Reingewinn ist es auch im Jahre 1900 natürlich nicht gekommen.

Die Verteilung der Betriebseinnahme auf den Personen- und den Güterverkehr ergibt sich aus folgender Übersicht:

(Siehe Tabelle 9.)

Bemerkenswert ist namentlich der hohe Anteil, den auf den holländischen, französischen, schweizerischen und britischen Bahnen der Personenverkehr am Gesamtergebnis hat; er erreicht hier fast ½ der Roheinnahme, während er sich bei den übrigen Systemen nur zwischen $^1/_3$ und $^1/_4$ bewegt. Aus den absoluten Zahlen tritt ferner deutlich hervor, daß das Einnahmenmehr der englischen Bahnen gegenüber der preußisch-hessischen Gemeinschaft ausschließlich auf dem Personenverkehr sich aufbaut — wesentlich eine Folge der anerkannt hohen Personentarife der englischen Bahnen. Gegenüber dem Jahre 1885 sind bedeutsame Verschiebungen nicht zu beobachten.

Endlich sei noch die Übersicht über die Durchschnittserträge für je 1 Personen- und 1 Gütertkm angefügt:

Tabelle 10.

Länder	Bahnen	Durchschnittsertrag für 1 Person und 1 km 1885 ₰	1899 ₰	1900 ₰	1 Gütert und 1 km 1885 ₰	1899 ₰	1900 ₰
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	3,26	2,65	2,64	3,84	3,59	3,56
	badische Staatsbahnen	3,76	3,13	3,13	4,99	4,23	4,05
	bayerische Staatsbahnen	3,59	3,20	3,24	4,67	3,86	3,84
	württembergische Staatsbahnen	3,36	2,80	2,84	6,06	4,58	4,52
	sächsische Staatsbahnen	3,38	2,87	2,78	4,86	4,40	4,28
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	3,36	3,00	3,03	3,75	3,32	3,31
	deutsche Privatbahnen	3,40	2,90	2,98	4,77	4,02	3,97
	alle deutschen Bahnen	3,33	2,75	2,75	4,07	3,70	3,66
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	4,03	2,36	2,39	5,12	3,72	3,71
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	4,34	3,24	3,21	3,54	2,95	3,10
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	2,90	2,07	2,04	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	3,70	2,95 (4,00)	2,94 (4,00)	4,75	3,82 (4,02)	3,75 (3,95)
Schweiz	Gesamtnetz	4,29	3,88	3,86	6,9	6,91	6,86

Den niedrigsten Stand im durchschnittlichen Personenfahrpreis hatten nach wie vor die belgischen Staatsbahnen inne; ihnen schließen sich nach oben zunächst die österreichisch-ungarischen Bahnen — letzthin mit steigender Tendenz — und die preußisch-hessische Gemeinschaft mit fortdauernd fallender Tendenz an. Die obere Grenze wird, da die englischen Bahnen sich dem Vergleich entziehen, von den französischen Hauptbahnen gebildet, für die nach den Grundsätzen der deutschen Statistik 4 ₰ als durchschnittliche Personengeldeinnahme anzusetzen sind, ungerechnet die staatliche Transportsteuer von 12 %.

In der Güterbeförderung hatten die schweizerischen Bahnen die Spitze; erst in weitem Abstand folgen ihnen die württembergischen Staatsbahnen. Den niedrigsten Satz haben die Niederländische Staatsbahngesellschaft und — dank den großen Massentransporten — die elsaß-lothringischen Reichsbahnen.

Bei allen Bahnen ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr gegen 1885 eine Abnahme des Einheitsertrags zu beobachten — eine Erscheinung, die ganz wesentlich auf die Tarifherabsetzungen zurückzuführen ist, nicht nur in Verschiebungen ihn Grund haben kann.

Auch in den finanziellen Leistungen stehen, alles in allem, die deutschen Bahnen an der Spitze des europäischen Eisenbahnwesens; gerade auch von der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft werden die beträchtlichen Überschüsse, wie die letzte Tabelle immerhin erkennen läßt, nicht durch die Höhe der geforderten Frachtpreise, sondern durch die Ausnutzung der Beförderungsmöglichkeiten, durch die Betriebsgestaltung herausgewirtschaftet.

—d.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beratung des durch die Verstaatlichung von Privatbahnen veranlaßten Nachtragetats im preußischen Abgeordnetenhause.** Gelegentlich dieser Beratung am 21. d. M. machte Staatsminister Budde einige interessante und erfreuliche Mitteilungen über die derzeitige wirtschaftliche Lage der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Schon im Februar d. J. habe angenommen werden können, daß sich die Abschlüsse besser gestalten würden, als sich bei der Aufstellung des Etats annehmen ließ. „Die Verkehrseinnahmen haben sich nunmehr weiter gesteigert, und zwar betrugen die Mehreinnahmen im Februar d. J. 6 000 000 *M*, im März 5 500 000 *M*. Im ganzen sind die Mehreinnahmen nach den vorläufigen Rapporten gegen die Einnahmen von 1901 auf 40 000 000 *M* zu schätzen. Jedenfalls dürfen wir darauf rechnen, daß der Etat für 1902 nur mit

18 000 000 ℳ von den Einnahmen nicht erreicht werden wird. Auf Grund meiner Annahmen, die sich auf die schlechten Ergebnisse der ersten dreiviertel Jahre des Etatsjahres 1902 gründeten, hatte der Finanzminister annehmen müssen, daß die Einnahmen voraussichtlich um 40 000 000 ℳ hinter dem Etatsansatz zurückbleiben würden. Jetzt haben sich die Verhältnisse um 30 000 000 ℳ gebessert, und außerdem haben sich infolge des geringeren Verkehrs in den ersten neun Monaten auch geringere Ausgaben ergeben, die sich, wie ich bereits im Herrenhause angegeben habe, auf 15 000 000 ℳ beziffern dürften und die erzielt wurden nicht durch Ersparnisse an Löhnen oder Besoldungen oder im Dienst, auch nicht bei der Betriebssicherheit oder durch Einschränkung des Zugverkehrs, sondern durch bessere Abschlüsse bei der Beschaffung der Materialien und durch Verbesserungen im Güterverkehr und schließlich durch den milden Winter. Um diese Ersparnis von 15 000 000 ℳ stellt sich der Etat weiterhin günstiger. Aber die 5 000 000 ℳ, die nun über den Etatsansatz hinaus sich ergeben würden, erscheinen nicht als Überschuß, weil der Kohlenpreis im Etatsansatz für das Jahr 1902 zu niedrig angesetzt war. Nur durch eine Ersparnis von 5 000 000 ℳ an den Kohlenausgaben infolge des milden Winters ist es gelungen, mit dem Ansatz auszukommen. Nehmen wir also Mehreinnahme und Minderausgabe zusammen, so würde der Abschluß gegen den Etat nur noch um 8 000 000 ℳ zurückbleiben. Die Eisenbahnen waren schuld, und zwar ihre fehlerhafte Abschätzung, daß man mit einem Defizit von 35 000 000 ℳ für 1902 rechnen mußte, und, wie ich schon im Herrenhause mitgeteilt habe, sind die Einnahmen und Ausgaben nun derartig, daß die Eisenbahnverwaltung, die die Schuld an dem Defizit trägt, auch für das Defizit wieder aufkommen kann. Es ist auch bemerkenswert, daß die Betriebseinnahmen für 1902 zum erstenmal die höchsten Betriebseinnahmen, die wir gehabt haben, die von 1900, erreichen und etwas überschreiten. Die kilometrische Einnahme von 1900 haben wir allerdings noch nicht erreicht. Sie beträgt gegen die einmalige Einnahme von 24 532 000 ℳ auf das Kilometer 1608 ℳ weniger. Immerhin ist aber die Steigerung gegen 1901 eine ganz hübsche, indem sie wieder um 1626 ℳ gewachsen ist. Davon fallen, was besonders bemerkenswert ist, auf den Personenverkehr nur 9 ℳ. Es sind also gerade die Einnahmen, die auf der wirtschaftlichen Hebung im Lande beruhen, in die Höhe gegangen. Wenn die Steigerung sich so weiter fortsetzt, dann dürfen wir vielleicht auch erwarten, daß das Etatsjahr 1903 etwas günstiger abschließt, als wir es vorläufig haben annehmen müssen. Immerhin möchte ich vor zu großem Optimismus warnen, denn wenn man auch in industriellen Unternehmungen im allgemeinen jetzt zufrieden ist, so können sich doch Schwankungen geltend machen, die den Eisenbahneinnahmen Schaden bringen, nicht nur in den Bestellungen, sondern auch durch große Streiks bei uns und in den Nachbarstaaten; aber auch die Ausgaben können sich durch plötzlich eintretende Ereignisse, wie wir eines ja erst in den letzten Tagen erlebten, wesentlich steigern." Der Minister teilte nun über die durch die Schneewehen eingetretenen Verkehrsstörungen nach der augenblicklichen Lage näheres mit und schilderte den Fortschritt des Unwetters in seinem Zuge vom 18. d. M., wo es in Oberschlesien begann, bis 20., wo es sich bis Rügen erstreckte, so daß ein Gebiet von etwa 600 km Länge und 200 km Breite davon betroffen war.

Zum Schluß äußerte sich der Minister über die Betriebsergebnisse des April, soweit sie vorlägen (bis 18.) dahin, daß sie ebenfalls günstiger seien, als die des Vorjahres. Die tägliche Wagengestellung in den Kohlenrevieren habe das Vorjahr um 1548 oder 6,7 % überstiegen. „Wenn wir so fortfahren, können wir auf ein günstiges Betriebsergebnis für 1903 rechnen."

— **Die zweite Beratung des Gesetzentwurfs über die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes** und die weitere Beteiligung des Staats an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft und an dem Bau von Kleinbahnen (sogen. Eisenbahnvorlage) fand im preußischen Abgeordnetenhause am 22. d. M. statt. In Verbindung damit steht die Beratung der Denkschrift über die Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen und der Nachweisungen über die Verwendung des Kleinbahnfonds.

Das Haus erklärte sich mit dem Vorschlage des Präsidenten einverstanden, daß Wünsche nach neuen Nebenbahnen erst bei der dritten Lesung vorgebracht werden sollen. Die Vorlage wurde ohne Änderung angenommen.

— **Genesungsheime für Eisenbahnbeamte.** Im preußischen Abgeordnetenhause wurde am 21. d. M. der Antrag Ernst und Kindler-Posen beraten, der die Errichtung von Kurhospitälern und Genesungsheimen für mittlere und untere Eisenbahnbeamte fordert. Nach Befürwortung des Antrags durch den erstgenannten Abgeordneten und einige andere Herren sprach sich Staatsminister Budde über die gegen den Antrag vorliegenden Bedenken aus. Er dankte den Rednern für ihre Fürsorge, in der ihn aber wohl niemand übertreffen könne. „Gewiß sind die Beamten des äußeren Dienstes fortwährend in ihrer Gesundheit bedroht; sie haben aber auch schon eine ganze Reihe Wohlfahrtseinrichtungen, Wohnungen, Bäder, ausreichende Nahrung. Neuerdings habe ich einer Anregung von höchster Stelle folgend die Benutzung von Kochkisten empfohlen. Ich nenne sodann die Einrichtung der Kantinen sowie vor allem die der Bahnärzte. Vor zwei Jahren schon wurde darauf hingewiesen, daß es sehr schwer sein würde, für das ganze große Gebiet der Eisenbahnverwaltung Hospitäler einzurichten. Wir haben neuerdings mit etwa 50 Bädern Verträge abgeschlossen. Die Beamten haben übrigens selbst schon solche Heime gegründet, so die Dienststellenvorsteher und die Lokomotivführer. Die Militärverwaltung hat für jedes Korps ein Genesungsheim. Analog müßten wir für alle 21 Eisenbahndirektionen je eines haben, denn der Mann aus dem Osten würde nicht gern nach dem Westen gehen. Die Ansichten über die Lebenshaltung in den Hospitälern würden sehr verschiedene sein, wenn diese von verschiedenen Beamtenkategorien benutzt würden. Ich meine, man soll dem Beamtentum seine Freiheit nicht zu sehr einengen. Die Verwaltung und besonders ich werden die Entwicklung der Genesungsheime beobachten und Erfahrungen sammeln. Ich für meine Person stehe ihnen durchaus freundlich gegenüber, möchte Sie aber bitten, mir Zeit zu lassen, um mich zu entscheiden. Ein Beschluß des Staatsministeriums liegt nicht vor. Ich möchte aber doch erwähnen, daß mich der Finanzminister schon darauf aufmerksam gemacht hat, daß vielleicht dann auch die Beamten des Bergbaues und der Steuer dieselben Ansprüche stellen würden. Vorläufig reichen in dieser Beziehung nach meiner Meinung die Bahnärzte aus." Der Antrag wurde der Budgetkommission überwiesen.

— **Wahrnehmungen der sogen. Überraschungskommissionen.** In Anlaß der Berichte, welche die Kommissare des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten über ihre Wahrnehmungen erstattet haben, ist vom Minister über die Aufenthalts- und Übernachtungsräume sowie über die Verpflegungseinrichtungen und die Wohnungen für Beamte und Arbeiter der preußischen Staatseisenbahnverwaltung unter dem 10. d. M. ein Erlaß an die Eisenbahndirektionen gerichtet, indem er auf Grund jener Berichte anerkennt, daß die für die ärztliche Behandlung der Bediensteten sowie die für Übernachtung und Verpflegung des Fahrpersonals getroffenen Einrichtungen durchweg als ausreichend und genügend befunden worden sind und zu Beanstandungen keine Veranlassung gegeben haben. Ein gleiches sei aber nicht überall bei den für Bahnhofs-, Güterboden- und Schuppenarbeiter bestimmten Räumen der Fall gewesen, die teilweise einen unbehaglichen und vernachlässigten Eindruck gemacht hätten. Allerdings hätten sich — besonders in Neubauten — auch mehrfach praktische und behagliche Räume gefunden. Der Minister weist zugleich die Direktionen an, überall im Interesse der Gesundheit des Personals mit Nachdruck darauf hinzuwirken, daß die Bediensteten, die zur Mittagszeit nicht nach Hause zurückkehren können, zu einer angemessenen Zeit eine warme Mahlzeit einnehmen können. Wo nicht — wie anderweit bereits bestimmt — Kantinen eingerichtet oder die Bahnhofswirte zur Bereithaltung eines einfachen aber guten Mittagessens für billigen Preis verpflichtet werden könnten, sei Vorsorge zu treffen, daß die Bediensteten ein mitgebrachtes Mittagessen erwärmen und in einem angemessenen Raum verzehren könnten. Jedenfalls aber sei auch darauf zu halten, daß das Personal selbst in den ihm zur Verfügung gestellten Räumen zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sauberkeit beitrage.

Betreffs der Wohnungsverhältnisse ist an verschiedenen Orten, und namentlich auf größeren Rangier- und Güterbahnhöfen, die begründete Klage laut geworden, daß die Bediensteten entweder räumlich unzulängliche Wohnungen in der Nähe der Arbeitsstelle zu unverhältnismäßig hohen Preisen mieten oder nach weit entlegenen Wohnungen verziehen und dadurch die zu ihrer Erholung notwendige Ruhezeit in einer Weise verkürzen müßten, die unter Umständen die Betriebssicherheit nachteilig beeinflussen könnte. Nach diesen Richtungen hin hätten daher die Direktionen den Wohlfahrtseinrichtungen ihres Bezirks dauernde Aufmerksamkeit zuzuwenden, namentlich aber würden die Dienstvorsteher sowie die Inspektionsvorstände die örtliche Aufsicht in dieser Beziehung zu führen und entsprechende Anträge zur Beseitigung vorgefundener Mängel zu stellen haben.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** stellten sich im Monat März d. J. auf 115 460 000 ℳ und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 5 646 000 ℳ gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 29 465 000 (— 658 000) ℳ, der Güterverkehr 79 437 000 (+ 6 687 000) ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 6 558 000 (— 383 000) ℳ. Im verflossenen Betriebsjahr (1. April bis 31. März) betrug die Gesamteinnahme 1 392 305 000 (+ 39 980 000)

Mark oder 43 851 (+ 610) ℳ für 1 km. Von der erzielten Mehreinnahme rühren 5 708 000 ℳ aus dem Personen- und Gepäckverkehr, 33 546 000 ℳ aus dem Güterverkehr und 726 000 ℳ aus sonstigen Quellen her.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat März d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 5863 (5807) km befördert 2 272 219 (2 278 249) Personen und 1 590 845 (1 464 993) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 3 217 174 (3 379 975) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 595 919 (8 004 173) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 214 803 (205 162) ℳ und aus dem Tiertransport 293 104 (279 890) ℳ, zusammen 12 321 000 ℳ gegen 11 869 200 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. März d. J. beziffert sich auf 33 299 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 1 441 312 ℳ.

— **Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München.** Der Rechenschaftsbericht für das Jahr 1902 führt aus, daß die im Vorjahre ausgesprochenen Erwartungen auf eine Besserung der Verhältnisse in Erfüllung gegangen sind. Es ist in dem abgelaufenen Jahre eine durchschnittliche, wenn auch bescheidene Verkehrszunahme zu verzeichnen, und auch die ersten Monate des neuen Jahres lassen eine Wiederbelebung des Verkehres erwarten.

Die Betriebseinnahmen betrugen 2 019 888 ℳ (im Vorjahre 2 016 046 ℳ), die Einnahmen an Dividenden und Zinsen aus dem Effektenbesitze 931 040 (1 000 492) ℳ, der Vortrag 117 326 ℳ (74 478 ℳ, ferner im Vorjahre 5644 ℳ Projektierungseinnahmen). Es ergibt sich somit eine Roheinnahme von 3 068 254 (3 096 661) ℳ, die General- und Betriebsunkosten erforderten 1 349 022 (1 451 033) Mark, Abschreibungen an den Betriebsmitteln, Inventar und Beitrag zum Erneuerungsfonds 208 836 (203 526) ℳ, Zinsen für die vierprozentigen Obligationen usw. 1 289 460 (1 324 775) ℳ, so daß sich ein Gewinnbetrag von 220 935 ℳ gegen 117 326 ℳ im Vorjahre ergibt.

Der Bericht hebt hervor, daß der kleine Ausfall, den der Verkehr auf den Linien im eigenen Betriebe hinsichtlich des Personenverkehrs erfuhr (3 060 000 Fahrgäste gegen 3 110 000 im Vorjahre), auf die total verregneten Pfingstfesttage zurückzuführen ist. Im Güterverkehr ist eine Steigerung von 9 % eingetreten. Die Gesamteinnahmen haben sich von 1 992 140 auf 2 019 888 ℳ gehoben. Während bei 10 im eigenen Betriebe der Gesellschaft befindlichen deutschen Linien mit zusammen 210 km Länge im ganzen eine bescheidene Zunahme der Einnahmen eintrat, ist bei der Strecke Sonthofen-Oberstdorf ein Rückgang zu verzeichnen gewesen, der in der Hauptsache aber rechnerischer Natur ist. In höherem Grade beeinflußt, und zwar von der Ungunst der Witterung, war die Isartalbahn. Diese vereinnahmte 567 949 ℳ gegen 603 685 ℳ im Vorjahre. Der Nahverkehr ist durch die Einführung der Vororttarife allerdings in steter Zunahme begriffen gewesen, allein der Fernverkehr leidet unter den relativ hohen Fahrpreisen. Für die Hebung dieses Verkehrs gibt es nur ein Mittel, das ist seine entsprechende Verbilligung an Sonn- und Feiertagen. Die Bestrebungen der Gesellschaft waren in dieser Hinsicht bisher erfolglos.

Die Betriebsausgaben der deutschen Linien bezifferten sich auf 1 179 581 ℳ gegen 1 269 413 ℳ im Vorjahre, was einer Ersparung von 7 % gleichkommt. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug 840 307 (722 728) ℳ und hat somit gegen den des Vorjahres eine Steigerung von 16,3 % erfahren. Der Betriebskoeffizient ist erfreulicherweise von 63,7 % des Vorjahres auf 58,4 % zurückgegangen. Diese Verminderung der Betriebsausgaben ist auf die bereits im Vorjahre in Aussicht gestellten Ersparungen hinsichtlich des Personalumfanges und der Zugförderungskosten zurückzuführen. Erst im Jahre 1903 ist die volle Wirkung der durchgeführten Maßnahmen und somit eine weitere Ermäßigung der Betriebskosten von 4—5 % zu erwarten. Diesen kommt auch der billigere Bezug der Brennmaterialien zu statten.

Es besteht somit die begründete Hoffnung, daß die Betriebsergebnisse einer stetigen Besserung entgegengehen, zumal wenn der Verkehr und somit auch die Einnahmen wieder die Entwicklung der früheren normalen Jahre nehmen.

Die Dividende der Lausitzer Eisenbahngesellschaft, von deren Aktien die Lokalbahngesellschaft 3 686 000 ℳ besitzt, ist aus verschiedenen Ursachen von 3,7 % auf 2,8 % zurückgegangen; für das mit dem 31. März d. J. abgelaufene Geschäftsjahr steht eine Besserung von 0,5 % in sicherer Aussicht. Die Erträgnisse der Salzkammergut-Lokalbahnen betrugen wieder 2,45 %. Gerade diese Linien wurden durch die Witterungsverhältnisse sehr ungünstig beeinflußt. Die ungarischen Lokalbahnen und somit die in der Zentralbank für Eisenbahnwerte vereinigten Werte lassen das gleiche Ergebnis wie bisher — 5 % auf die Aktien der Zentralbank — erwarten.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, den Vortrag des Vorjahres teilweise zu einer völligen Abschreibung des Inventarkontos und der Reparaturwerkstätten in Thalkirchen zu verwenden. (Dieses Konto betrug ursprünglich 359 841 ℳ und Ende 1902 noch 80 221 ℳ.) Von den aus dem Vortrage dann noch verbleibenden 37 105 ℳ und dem im Jahre 1902 effektiv entstandenen Gewinne von 103 608 ℳ, zusammen 140 714 ℳ, sollen 100 000 ℳ zur Bestreitung einer Dividende von 1 % und 40 714 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— **Sächsische Personentarifreform.** Dem Leipz. Tagebl. zufolge hat die sächsische Regierung die geplante Reform der Personentarife zurückgestellt, um nicht durch ein Vorgehen auf eigene Hand eine Verwirrung der Tarife zu schaffen. Die Tarife bleiben, wie sie sind. Monatskarten sowie Nebenkarten dazu, Arbeiter-, Schüler- und Gesellschaftskarten werden in der bisherigen Weise weiter ausgegeben. Da aber eine Steigerung der Eisenbahneinnahmen für unumgänglich gehalten wird, werden die Preise für Rückfahrkarten um ein weniges erhöht werden, und zwar um 6,25 %, d. i. die Hälfte des Unterschieds, um welchen gegenwärtig die sächsischen Rückfahrkartenpreise hinter denen Preußens zurückbleiben. Die Rückfahrkarten der III. Klasse werden also auch in Zukunft noch in Sachsen um 6,25 % billiger sein, als in Preußen. Dieses erhebt einen Einheitspreis von 6 ₰ für das Kilometer der Hin- und Rückfahrt, Sachsen gegenwärtig 5,33 ₰. Dieser Satz würde sich in Zukunft auf 5,67 ₰ erhöhen. Die Neuerung soll schon im Herbst d. J. in Kraft treten. Die Vorschläge werden dem Eisenbahnrat in seiner auf den 6. Mai anberaumten Sitzung vorgelegt werden. Zu einer Herabsetzung der Preise für einfache Fahrkarten, die ernstlich in Erwägung gezogen war, hat sich das Finanzministerium in Anbetracht der augenblicklichen Finanzlage jetzt noch nicht entschließen können. Die tatsächlichen Mitteilungen werden durch das Dresdner Journal bestätigt.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** haben auch im März d. J. ihre steigende Richtung fortgesetzt, obwohl der Personenverkehr entsprechend der verschiedenen Lage des Osterfestes (im Vorjahre fiel es in den März) eine Mindereinnahme aufweist. Nach vorläufiger Feststellung wurden im März vereinnahmt: 3 053 620 ℳ im Personenverkehr (— 52 250 ℳ gegen den gleichen Monat des Vorjahres), 6 471 100 ℳ im Güterverkehr (+ 551 150 ℳ), 9 524 720 ℳ im ganzen (+ 498 900 ℳ oder 107 ℳ durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge). Die Einnahmen in der Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. betragen: 7 977 470 ℳ im Personenverkehr (+ 141 660 ℳ), 18 023 170 ℳ im Güterverkehr (+ 1 537 270 ℳ), 26 000 640 ℳ im ganzen (+ 1 678 930 ℳ oder 396 ℳ auf 1 km Bahnlänge im Durchschnitt).

— **Die elektrischen Straßenbahnen und Drahtseilbahnen Sachsens im Jahre 1902.** Der im Königlich sächsischen Kommissariat für elektrische Bahnen bearbeiteten Statistik für die dem öffentlichen Verkehr dienenden elektrischen Straßenbahnen und Drahtseilbahnen Sachsens für das Betriebsjahr 1902 ist folgendes zu entnehmen: Es bestanden 17 Betriebsunternehmungen mit einer Streckenlänge von 299 km gegen 281 km im Jahre 1901 und mit einem Wagenpark von 1086 (1076) Motorwagen und 510 (490) Anhängewagen. Die Spurweite betrug bei 113 km 1,458 m, bei 109 km 1,450 m, bei 44 km 1 m und bei 33 km 0,915 m. Die Zahl der zurückgelegten Motorwagenkilometer belief sich auf 43 962 920 gegen 42 345 549 im Jahre 1901. Insgesamt wurden 154 002 018 Personen befördert (1901: 152 281 917). Auf die Städte Dresden, Leipzig und Chemnitz mit Vororten entfallen 265 km (1901: 242 km) Streckenlänge, 41 962 936 (40 438 326) Motorwagenkilometer und 147 952 828 (146 790 819) beförderte Personen. — Die Zahl der Unfälle betrug bei sämtlichen sächsischen Straßenbahnen 353 gegen 383 im Jahre 1901. Die Zahl der verletzten Personen ist zwar von 230 im Jahre 1901 auf 242 im Jahre 1902 gestiegen, doch sind dabei die schweren und tötlichen Verletzungen von 107 auf 82 (auf 1 000 000 Motorwagenkm bezogen von 2,53 auf 1,86) zurückgegangen. Die Zahl der durch Auf- und Abspringen während der Fahrt verursachten Verletzungen beträgt 38 % aller Verletzungsfälle von Personen.

— **Einnahmen der badischen Staatsbahnen.** Die Besserung in den Einnahmen hat im Monat März angehalten. Der Güterverkehr brachte 432 370 ℳ mehr, wogegen die kleine Mindereinnahme von 16 330 ℳ beim Personenverkehr nicht ins Gewicht fällt. Die sonstigen Quellen ergaben 59 910 ℳ weniger, und somit bleibt im ganzen eine Mehreinnahme von 356 130 ℳ. Verglichen mit der geschätzten Feststellung des März 1902 brachten die ersten drei Monate des laufenden Jahres ein Mehr von 1 207 370 ℳ; verglichen mit der endgültigen Abrechnung beträgt letzteres 908 284 ℳ. Wenn dieser Aufschwung anhält, wird sich somit auch bei den badischen Staatsbahnen die Abrechnung günstiger stellen, als im Budget veranschlagt wurde.

— **Freie Arztwahl.** Die Hauptversammlung der Eisenbahnbetriebskrankenkasse in Stuttgart, der die Eisenbahner aus dem ganzen Königreich Württemberg angehören, hat die Ein-

führung der freien Arztwahl beschlossen. Die Staatsregierung und die Generaldirektion der Staatseisenbahnen hatten sich, wie die Münchener Allg. Ztg. mitteilt, mit der Einführung der freien Arztwahl bei der Eisenbahnkrankenkasse schon zuvor einverstanden erklärt. Die Änderung wird mit Beginn des nächsten Jahres durchgeführt werden. Ihre Bedeutung liegt mit darin, daß in einem ganzen Lande zugleich ein Versuch mit der freien Arztwahl gemacht wird. Das ist ein wichtiger Erfolg.

— **Die unterschiedliche Behandlung der deutschen Rheinhäfen gegenüber den Nordseehäfen** in den Gütertarifen der preußischen Staatsbahnverwaltung hatte der Handelskammer zu Duisburg im März 1902 Veranlassung zu einer Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten gegeben, in der die Ausdehnung der den Nordseehäfen gewährten Ausnahmetarife auf die Rheinhäfen angeregt wurde. Durch Erlaß vom 8. September 1902 ist dieser Antrag ablehnend beschieden worden mit folgender Begründung: „Würden die Ausnahmetarife der Seehäfen auch den Rheinhäfen gewährt, so würden die eintretenden Frachtermäßigungen unübersehbare wirtschaftliche Wirkungen haben. So ist erst kürzlich bei den Verhandlungen des Landeseisenbahnrats über die Einführung eines den Rotterdamer Frachtsätzen entsprechenden Ausnahmetarifs für Kupfer von den deutschen Nordseehäfen festgestellt worden, daß der von den Rheinumschlagsplätzen erhobene Anspruch auf tarifarische Gleichbehandlung mit den Seehäfen zu einer bedeutenden Verbilligung der Einfuhr ausländischen Kupfers und damit zu einer schweren Schädigung der inländischen Kupferhütten führen würde. Wenn beispielsweise ferner nach den Anträgen der Denkschrift ermäßigte Ausnahmetarife für Eisenerze von den Rheinhäfen eingeführt würden, so kämen derartige Tarife fast ausschließlich den ausländischen Erzen, die an der Wasserzufuhr mit mehr als 90 % beteiligt sind, zum Nachteil des Eisenerzbergbaues an der Lahn, Dill, Sieg usw. zu statten. Sie würden außerdem verhängnisvolle Verschiebungen in den Wettbewerbsbedingungen der einzelnen Hochofenbezirke des Westens einschließlich Lothringen-Luxemburgs verursachen. ... Weiterhin kann es nicht Aufgabe der Eisenbahnen sein, Tarifmaßnahmen zu treffen, die den Zweck verfolgen, den Verkehr von den Eisenbahnen abzulenken und auf möglichst lange Strecken den Wasserstraßen zuzuführen. Derartige Maßnahmen würden mit unberechenbaren Einnahmeverlusten der Staatskasse verbunden sein, ganz abgesehen davon, daß es auch mit einer wirtschaftlichen Betriebsführung nicht zu vereinbaren wäre, Ausnahmetarife, die für die langen Eisenbahnstrecken nach den Seehäfen kräftig herabgesetzt werden konnten, ohne weiteres auf die kurzen Strecken nach den Rheinhäfen zu übertragen."

Jetzt hat die Duisburger Handelskammer ihren Standpunkt in einer unter dem 3. d. M. dem Minister überreichten Eingabe nochmals eingehend dargelegt und ihre Stellung zur Tarifpolitik der preußischen Eisenbahnverwaltung dahin zusammengefaßt, daß sie die Förderung der deutschen Nordseehäfen mit Rücksicht auf die Interessen der deutschen Seeschiffahrt nicht bekämpfe, sondern nur gleichmäßige Anwendung auf die deutschen Rheinhäfen beanspruche, weil auch hier große nationale Interessen in Frage stehen und weil jene Tarifpolitik in einseitiger Anwendung auf die deutschen Seestädte wesentliche Lebensinteressen der deutschen Rheinhäfen gefährde. Auch Bremen und Hamburg fordern aus Interessen des Wettbewerbs jede Tarifvergünstigung, die Emden gewährt wird. In dem gleichen Anspruche der deutschen Rheinhäfen liege somit kein Unrecht. „Wir erklären ferner", so schließt die Schrift, „daß wir ein organisches Zusammenwirken der Eisenbahnen und der Schiffahrt für erforderlich halten, und bezeichnen als einen geeigneten Weg dazu die Einbeziehung des Wasserumschlags in die Ausnahmetarife der Eisenbahnen. Dies ist nicht eine Interessenfrage der Rheinschiffahrt, sondern eine solche sämtlicher deutschen Wasserstraßen. In dieser Beziehung sind die Interessen Emdens und Dortmunds, Bremens und Hamburgs die gleichen wie die der Rheinhäfen und der übrigen Häfen an der Elbe sowie der Häfen an der Oder usw. Wir glauben nicht, daß die Eisenbahnverwaltung durch die Aufnahme dieser Verkehrspolitik auf die Dauer Einnahmeausfälle erleidet, denn es ist anzunehmen, daß Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe durch die daraus folgenden Frachtverbilligungen wesentlich gefördert werden und daß daraus auch den Eisenbahnen wieder ein großer Verkehr zufließt. Jedenfalls begegnet sich unser Antrag mit großen wirtschaftlichen Interessen der Gesamtheit des deutschen Volks."

— **Die Witwen- und Waisenunterstützungskasse des Bayer. Verkehrsbeamtenvereins** veröffentlicht in den „Bayer. Verk.-Blättern" ihren Rechenschaftsbericht für das Jahr 1902, dem wir folgende Angaben entnehmen. Die Teilnehmerzahl war 5092 (5007) bei der Sterbekasse und 1755 (1754) bei der Witwen- und Waisenkasse. Die Einnahmen betrugen insgesamt 172 451 (154 937) ℳ, darunter an Mitgliederbeiträgen 92 171 (87 068) ℳ, an Zinsen 41 453 (30 196) ℳ, an Zuwendung des Bayer. Verkehrsbeamtenvereins 6000 (6000) ℳ. Demgegenüber stellten sich die Ausgaben auf 34 791 (31 353) ℳ, darunter einmalige Sterbegelder 22 425 (20 175) ℳ, fortlaufende Witwen- und Waisenpensionen 7335 (6858) ℳ und Verwaltungskosten 3935 (4035) ℳ. Durch den erzielten Überschuß von 137 660 (123 305) ℳ erhöhte sich das Vermögen bis zum 31. Dezember 1902 auf 1 002 994 (865 334) ℳ, so daß also jetzt der Betrag auf mehr als 1 Million Mark angewachsen ist. Seit der Errichtung der Kasse im Jahre 1885 haben die gesamten Einnahmen 1 243 068, die gesamten Ausgaben 240 074 ℳ betragen, der Vermögensbestand ist größtenteils in erstklassigen Hypotheken angelegt.

— **Aus dem Rechenschaftsberichte des Sterbekassenvereins der badischen Verkehrsanstalten** für das Jahr 1902 entnehmen wir, daß der Verein 3605 Mitglieder gegen 3468 Ende 1901 zählt. Die Einnahmen betrugen an laufenden Beiträgen 109 947 ℳ, an Zinsen 52 082 ℳ, im ganzen 162 030 ℳ. Dagegen stellten sich die Ausgaben an Sterbegeldern für 84 Sterbefälle auf 137 730 ℳ, an Verwaltungskosten auf 6423 ℳ, im ganzen auf 144 153 ℳ. Das Gesamtvermögen belief sich am 31. Dezember 1902 auf 1 639 164 (1 606 607) ℳ, von welchen sich 1 272 761 (1 255 892) ℳ in der Selbstverwaltung des Vereins und 366 403 (350 715) ℳ in der Verwaltung der Großherzoglichen Eisenbahnhauptkasse zu Karlsruhe befinden. Nach der von der Generaldirektion der Staatsbahnen vorgenommenen Prüfung der Finanzlage des Vereins beträgt das für die Verpflichtungen erforderliche Deckungskapital 1 504 171 ℳ, so daß also das vorhandene Vereinsvermögen von 1 639 164 ℳ einen Überschuß von 134 993 ℳ oder nach Abzug einer 8 proz. Risikoreserve von 120 333 ℳ noch 14 660 ℳ aufweist. Dieser Betrag wird den Mitgliedern, die länger als 5 Jahre beteiligt sind, durch Nachlaß der Beiträge für Mai und Juni gutgebracht werden.

— **Abschiedsfeier für den bisherigen Eisenbahndirektionspräsidenten Stieger.** Über eine solche bringt die Köln. Zeitung folgenden Bericht vom 20. d. M.: „Der bisherige Eisenbahndirektionspräsident Stieger verläßt in einigen Tagen Cöln, um das Amt des Direktors der Verkehrsabteilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu übernehmen. Die Beamten und Arbeiter des Direktionsbezirks bereiteten dem Scheidenden am Sonnabend Abend im Fränkischen Hof eine schöne Abschiedsfeier. Die Kürassierkapelle spielte einleitend den Krönungsmarsch aus den Folkungern, als Präsident Stieger, von allen Seiten warm begrüßt, eintrat. Oberregierungsrat Altmann feierte in kurzen Worten den Kaiser als ein leuchtendes Vorbild treuester Pflichterfüllung. Jubelnd erklang das Kaiserhoch. Rechnungsrat Köhler verlieh den Gefühlen dauernder Dankbarkeit und den innigsten Wünschen für das fernere Wohlergehen des Scheidenden im Namen sämtlicher Beamten und Arbeiter Ausdruck. Während des Hochs auf Herrn Stieger erschien, von buntfarbigem Licht übergossen, auf der Bühne neben einem kunstvollen Gedenkblatt eine große Gruppe von Eisenbahnern, die mitten aus der Tätigkeit herausgeholt zu sein schienen. Da fehlten selbst die Rangierer mit leuchtenden Signallaternen und die sehnigen Schmiede mit Schurzfell und wuchtigen Hämmern nicht, und im Vordergrunde sah man die Lokomotive „Wilhelm II." mit einem Salonwagen Cöln-Berlin langsam abdampfen. Eingeweihte wollten sogar in den an den Abteilfenstern stehenden Figuren die ganze Familie Stieger erkennen. Heiterer Beifall wurde der hübschen Idee gezollt. Der Vorsitzende des Cölner Eisenbahnvereins, Regierungsrat Dr Riesen, hob die vielen Verdienste des Ehrenvorsitzenden, Präsidenten Stieger, um diese blühende Gemeinschaft hervor und gedachte in ehrenden Worten auch der Gattin des Gefeierten, die in der Weihnachtszeit stets unermüdlich tätig gewesen sei, um auch denjenigen Hinterbliebenen von Eisenbahnbediensteten einen Lichtblick zu verschaffen, denen des Lebens voller Sonnenschein versagt sei. Als ein Zeichen des Dankes und der Erkenntlichkeit ließ er Frau Stieger eine herrliche Blumenspende übermitteln und widmete ihr und dem Gatten ein volles Glas. Begeisterung weckend und vielfach von lautem Beifall begleitet waren die Worte, die Präsident Stieger an den Ausdruck des Dankes für alle Ehrungen seiner Person und seiner Gattin knüpfte. Er führte aus, daß das Cölner Amt zwar verantwortungsreich sei, aber auch hohe Befriedigung gewähre, zumal, da er erfahren habe, daß er von pflichttreuen Beamten und Arbeitern umgeben sei. Gerade in der Beamtenschaft des Cölner Direktionsbezirks lebe ein guter Geist; ein offenes, freies Wesen zeichne sie aus, das die Unterhandlungen zwischen Vorgesetzten und Untergebenen wesentlich zu erleichtern geeignet sei. Für das Vertrauen, das er in so reichem Maße genossen, und für die ihm geliehene Unterstützung sage er innigen Dank. Falle ihm persönlich schon der Abschied von dem Cölner Eisenbahnbezirk, dem schönsten in der preußischen Monarchie, schwer, weil es der Bezirk seiner Heimat sei, so trenne er sich noch schwerer von der lieben Stadt Cöln mit ihrer stolzen Geschichte und ihrem herrlichen Aufschwung, überhaupt vom Rhein mit seinen

Bergen und Burgen und seiner fröhlichen Bevölkerung. An den Eisenbahnerverein richtete der Redner die Mahnung, daß er auch ferner die Liebe zu Kaiser und Vaterland pflegen und sich durch nichts die Freude an dem neu erstandenen Reich verderben lassen möge. Sein Hoch galt dem Verein. Alle sangen darauf das alte Rheinlied: Strömt herbei, ihr Völkerscharen. Der unterhaltende Teil des Abends war vorzüglich vorbereitet. Die Reichhaltigkeit der Darbietungen verbietet uns jedoch, auf Einzelheiten einzugehen."

— **Eine Abschiedsfeier für den Eisenbahndirektionspräsidenten Breitenbach,** welcher von Mainz nach Cöln versetzt ist, fand am 17. d. M. in Mainz in Gestalt eines Festessens statt. Außer den höheren Beamten des Direktionsbezirks beteiligten sich auch die Spitzen der Behörden. Im Namen des Großherzoglich hessischen Ministeriums sprach Ministerialrat Ewald, für die Zivilbehörden Provinzialdirektor Frhr. v. Gagern, im Namen der Stadt Stadtbaurat Kuhn und für die Handelskammer Kommerzienrat Wiesmann. Vorher hatte Gouverneur Generalleutnant v. Scheele das Hoch auf den Kaiser und den Großherzog ausgebracht. Präsident Breitenbach, den der Großherzog mit einem hohen Orden ausgezeichnet hat, sprach bewegt seinen Dank für alle Ehrungen aus und versicherte, daß er von allen Seiten während seiner hiesigen Dienstführung nur Entgegenkommen gefunden habe und Mainz stets im besten Andenken behalten werde.

— **Personalnachrichten.** Der Großherzoglich hessische Oberregierungsrat Welcker, bisher bei der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, ist behufs Wahrnehmung der Geschäfte des hessischen Referenten in den Eisenbahnabteilungen des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten nach Berlin und an seine Stelle der Geheime Regierungsrat Dr Roesler, bisher bei der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, nach Mainz behufs Wahrnehmung der Stellung des Oberregierungsrats bei der dortigen Eisenbahndirektion versetzt worden.

Die Großherzoglich hessischen Bauräte Dittmar in Darmstadt und Simon in Worms sowie der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Wolpert in Frankfurt a. M. sind zu Regierungs- und Bauräten und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Priester in Darmstadt zum Eisenbahnbauinspektor ernannt; gleichzeitig ist ersterem die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion 3 in Darmstadt, letzterem die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnwerkstätteninspektion 2 daselbst verliehen.

Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Bernhard Schirmer ist der Eisenbahndirektion in Berlin zur Beschäftigung überwiesen. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Franz Kurzak in Friedenau b. Berlin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Aus dem Staatseisenbahndienste ausgeschieden sind: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Georg Klinner in Frankfurt a/O. infolge Ernennung zum Oberlehrer an der Königl. Baugewerkschule daselbst und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Georg Nicolaus in Berlin infolge Ernennung zum Telegrapheningenieur im Reichspostamt.

Im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden mit Wirkung vom 1. Mai d. J. versetzt: Der Direktionsrat Friedrich Dercum in Kempten zur Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg sowie die Direktionsassessoren Anton Purucker von der Generaldirektion zur Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten, Dr Karl Herr von jener in München und Georg Reiter von jener in Weiden zur Generaldirektion.

Österreich.

— **Lokalbahn Weizelsdorf-Ober-Ferlach.** Durch die im Bau befindliche Karawankenbahn wird der westliche Teil des durch seine Eisenindustrie hervorragenden Rosenthales in Kärnten der Vorteile einer unmittelbaren Bahnverbindung teilhaftig werden; da jedoch gleichwohl gerade die bedeutendsten Industrieorte dieses Tales, und zwar Ober-Ferlach, Waidisch und Unter-Loibl, abseits von der Hauptstrecke bleiben würden, wird in Würdigung der langjährigen, wirtschaftlich voll gerechtfertigten Bestrebungen wegen Erlangung einer auch die genannten Orte berührenden Bahnlinie die Ausführung einer Zweiglinie der Karawankenbahn von Weizelsdorf nach Ober-Ferlach auf Staatskosten in Aussicht genommen. Nach der Begründung, welche dem dem österreichischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfe beigegeben ist, betragen die Baukosten der geplanten, etwa 6 km langen Flügelbahn bei Anwendung des Dampfbetriebes 715 000 Kr., bei Anwendung des elektrischen Betriebes 775 000 Kr. Das Land Kärnten hat eine Beitragsleistung von 200 000 Kr. diesem Bahnbau gewidmet; ein Beitrag von 100 000 Kr. wird von seiten der Interessenten gewärtigt. Für den ungedeckten Rest von 415 000 Kr. oder 475 000 Kr. soll der Staat in der Art aufkommen, daß diese restlichen Kosten zu Lasten der zufolge des Gesetzes vom 6. Juni 1901 für die Eisenbahnlinie Klagenfurt-(Villach-) Görz-Triest bewilligten Kredite bestritten werden.

— **Anschluß der Lokalbahn Asch-Roßbach an die sächsischen Staatsbahnen.** Die Herstellung eines Anschlusses der Lokalbahn Asch-Roßbach an das Netz der sächsischen Staatsbahnen ist nunmehr sichergestellt, nachdem es gelungen ist, mit der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung wegen des Umbaues des Bahnhofes in Adorf ein Einvernehmen herzustellen. Hiermit erscheint auch die Konzessionierung der auf österreichischem Gebiete gelegenen sowie der sächsische Gebiete durchziehenden Teilstrecken der Lokalbahn Roßbach-Adorf an die Lokalbahn Asch-Roßbach nahegerückt. Der Bau der sächsischen Strecke wird nach dem abgeschlossenen Staatsvertrag von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung ausgeführt und auch der Betrieb der gesamten Linie Roßbach-Adorf von letzterer besorgt werden.

— **Übertragbarkeit der Umsteigkarten.** Vor einem Wiener Gerichte wurde kürzlich über eine Strafanzeige der Wiener elektrischen Straßenbahnen wegen Übertragung einer Umsteigkarte verhandelt. Ein Handlungsgehilfe löste zum Zweck der Vornahme einer geschäftlichen Fahrt eine Umsteigkarte der Straßenbahn. Unterwegs erinnerte er sich an andere dringliche Geschäfte, die er besorgen mußte. Er stieg infolge dessen aus und beauftragte einen anderen Geschäftsbediensteten, die Fahrt für ihn zu unternehmen und zu diesem Zwecke die gelöste Karte zu benutzen. Ein Kontrollorgan der Straßenbahn beanstandete die Übertragung der Karte und machte der Direktion der Straßenbahn Meldung, welche die Betrugsanzeige erstattete. Beide Angeklagte versicherten, von der Unübertragbarkeit der Karte keine Ahnung gehabt zu haben, vielmehr hätten sie gemeint, es könne einer für den anderen weiterfahren, es sei dies für die Straßenbahn gleichgültig. Der Richter sprach beide Angeklagte frei, mit der Begründung, die Umsteigkarte habe zur Fortsetzung der Fahrt berechtigt, wenn sie durch dieselbe Person erfolgt wäre; man könne daher nur von einem Gewinnentgange zivilrechtlicher Natur, nicht aber von einem Schaden im Sinne des Strafgesetzes sprechen; ein solcher sei von den beiden Angeklagten umso weniger beabsichtigt worden, als ihnen nach ihrer glaubwürdigen und nicht widerlegten Verantwortung die Unübertragbarkeit nicht bekannt war.

Niederlande.

— **Betriebseröffnung der Nebenbahn Ahaus-Enschede.** Am 20. d. M. ist die vorgenannte, vollspurige Nebeneisenbahn mit den Stationen Ahaus, Wessum, Alstätte, Brockheurne und Enschede A. E. für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Wegen der Abfertigungsbefugnisse der einzelnen Stationen vergl. die amtliche Mitteilung auf S. 509 d. Ztg.

Übrige europäische Länder.

— **Die Rhätischen Eisenbahnen.** Über diese Bahnen, zu deren Netz auch die demnächst zu eröffnende Albulabahn gehört, entnehmen wir der Frankf. Ztg. folgendes:

Durch die Gesellschaft der Rhätischen Bahnen hat der Kanton Graubünden ein Eisenbahnnetz von nahezu 250 km Länge erhalten. Es reicht nunmehr von Chur bis nach Davos, von Chur über Thusis ins Engadin und nach Ilanz ans Eingangstor des Bündner Oberlandes hinauf. Die Linien sind schmalspurig angelegt, im übrigen aber, was die technische Beschaffenheit und das Rollmaterial anbetrifft, für einen sehr leistungsfähigen Betrieb eingerichtet, der sich mit demjenigen einer Kleinbahn im landläufigen Sinne des Wortes nicht vergleichen läßt. An die Stammlinien nach Davos und Thusis sind im Laufe der letzten zwei Jahre die schon erwähnten Strecken ins Engadin und ins Tal des Vorderrheins angegliedert worden. Die letztgenannte soll Mitte Mai, die erstgenannte anfangs Juni dem Verkehr übergeben werden. Über die bedeutenden Aufwendungen, welche die technisch wie landschaftlich hervorragende Engadiner Linie erfordert hat, sind in der letzten Sitzung des Verwaltungsrates der Bahngesellschaft, bei welcher der Kanton Graubünden stark beteiligt ist, interessante Mitteilungen gemacht worden.

Die Gesamtkosten der neuen Linien (ins Engadin und nach Ilanz) haben den Betrag von 29 184 000 Fr. erreicht. Gegenüber den Ansätzen der Vorprojekte ergibt sich eine Über-

schreitung in der Höhe von 3184000 Fr. Davon entfallen auf den Albulatunnel allein 1870000 Fr., dessen Gesamtkosten anstatt der vorgesehenen 5200000 Fr. auf 7070000 Fr. (1200 Fr. auf das laufende Meter) gestiegen sind. Zu dieser Summe kommt noch der bedeutende Betrag, welchen die Bauunternehmung Ronchi & Cie infolge der unerwarteten Schwierigkeiten einbüßte, welche sich am Nord- und Südeingang des Tunnels gezeigt haben. Jene Firma, welche sich anfangs 1901 außerstande erklären mußte, ohne bedeutende Zuschüsse der Gesellschaft ihren Verpflichtungen nachzukommen, berechnet den erlittenen Verlust auf nicht weniger als 885000 Fr. Um den Tunnel doch noch bis zur festgesetzten Frist fertig zu stellen, übernahm die Gesellschaft der Rhätischen Bahn selbst die Beendigung des Baues. Der Energie ihrer leitenden Organe ist es zu danken, daß die infolge einer mehr als ein Jahr dauernden Unterbrechung der Maschinenbohrung eingetretene Verzögerung größtenteils wieder eingeholt werden konnte. Durch den verstärkten Baubetrieb sind im Jahre 1902: 3300 m harten Granitfelsens durchbrochen worden, eine Leistung, wie sie bisher in der gleichen Zeit bei keinem Tunnelunternehmen erreicht worden ist. Am Simplon wurde in der Zeit von vier Jahren eine Strecke von 12075 m überwunden.

Der Albulatunnel ist nunmehr die längste Alpendurchbohrung mit Schmalspurbetrieb. Auch hier hat sich wieder gezeigt, wie schwer die Herstellungskosten eines Tunnels im Gebirge sich im voraus feststellen lassen. Beim Albulatunnel ist ein neues Ausbruchverfahren mittels Firstschlitzes und unter Anwendung von Maschinenbohrung geübt worden.

Organisation und Verwaltung während des Baues der neuen Linien haben Mehrkosten in Höhe von 437000 Fr. verursacht; ebenso sind für das Rollmaterial 406000 Fr. mehr aufgewendet worden, als anfänglich beabsichtigt war. Das schweizerische Militärdepartement stellte dieserhalb bedeutendere Mehrforderungen, als sie für die Stammlinien geltend gemacht worden sind.

Die Gesamtkosten der Engadiner Bahn allein haben den Betrag von 22951000 Fr. erreicht; sie sind um rund 1½ Millionen unter der Summe geblieben, für welche im Jahre 1898 die Firma Holzmann & Cie den Bau der Linie im Generalakkord übernehmen wollte. Angesichts der eingetretenen, unvorhergesehenen Schwierigkeiten und im Hinblick auf die außerordentlich solide Ausführung sämtlicher Bauten erscheinen die erwähnten Mehrkosten als nicht übertrieben.

— **Statistische Mitteilungen über die Eisenbahnen Großbritanniens.** Mangels einer eingehenderen amtlichen Eisenbahnstatistik ist das von A. Sketon in London herausgegebene Railway Year Book eine recht dankenswerte Erscheinung, die über die Bahnen Großbritanniens interessante Aufschlüsse, wenn auch nur in großen Zügen, erteilt. Einiges mag hier aus jenem Eisenbahnjahrbuch herausgegriffen werden. Innerhalb der letzten 50 Jahre bis 1902 ist die Länge des Eisenbahnnetzes auf das dreifache und die Zahl der beförderten Reisenden auf das vierzehnfache gestiegen. Jeder Bewohner des Landes (Mann, Frau, Kind) legt jährlich durchschnittlich 30 Eisenbahnfahrten zurück und jede britische Familie trägt zu den Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr jährlich 240 ℳ. bei; die III. Klasse bringt den Verwaltungen achtmal soviel als die I. Klasse, und diese wieder mehr als die II. Klasse. (Es ist hierbei zu berücksichtigen, daß die Züge für den englisch-schottischen Verkehr keine II. Klasse führen.)

Von den Einnahmen, die sich jährlich auf mehr als 2 Milliarden Mark belaufen, entfallen $^2/_5$ auf den Personenverkehr, etwas über die Hälfte auf den Güterverkehr und der Rest auf verschiedene Einnahmen. Nach Abschlag der Ausgaben — deren Verhältnis zu den Einnahmen verschieden und beispielsweise bei der Great Central 70 %, bei der ökonomischer verwalteten London Brighton & South Coast 62 % und bei der Great Northern of Scotland nur 52 % beträgt — verbleiben rund 800000000 ℳ. zur Ausschüttung für Interessen und Dividenden. Dieser Gewinn ist jedoch nicht das Vorrecht weniger Personen, denn die acht großen Verwaltungen zählen ungefähr 400000 Anteilsscheinbesitzer, hiervon die London & North Western und die Midland allein deren 150000. Die britische Eisenbahnarmee zählt gegen 500000 Bedienstete. Durch kurzgefaßte Lebensbeschreibungen einiger hervorragender Eisenbahnbeamten am Schlusse des Buches soll gegenüber der irrigverbreiteten Ansicht über die Beförderung der Bediensteten der Nachweis erbracht werden, daß jedem die Erreichung der höchsten Stufen offen stehe. Die angeführten Beispiele beziehen sich auf die General- und Goods Managers der London & North Western, der Midland, der Great Central, der Glasgow & South Western u. a. m., die alle in den bescheidensten Stellungen bei den Verwaltungen eintraten. K—a.

— **Über einen Eisenbahnunfall auf der Manorstation zu Newcastle** entnehmen wir „Engineering" folgende nähere Einzelheiten, die ihrer Eigenartigkeit wegen von Interesse sein dürften. Von dem am 20. Dezember 1902 von Edinburg kommenden Abendschnellzuge entgleisten bei der Durchfahrt durch die Station die Lokomotive, der Tender und sechs Wagen. Die Entgleisung erfolgte an einer Stelle, wo eine Krümmung und eine Gegenkrümmung nahe bei einander liegen und nur durch eine Gerade von 2½ m (8 Fuß) Länge getrennt sind. Der Zug riß infolge der Entgleisung entzwei, merkwürdigerweise aber gelangten Lokomotive und Tender von selbst wieder in das Gleis zurück, bevor sie angehalten werden konnten. Der Oberst v. Donop, dem die Untersuchung über diesen Unfall übertragen war, glaubt dies durch den Umstand erklären zu können, daß ihnen ein Kreuzungsgleis, welches nahe der Unfallstelle das Hauptgleis durchschneidet, mit seinen Zwangsschienen und Herzstücken gewissermaßen als Auffahrtsrampe diente. Die Ursache des Unfalls findet er in erster Linie darin, daß an der betreffenden Stelle Krümmung und Gegenkrümmung zu nahe bei einander liegen, so daß der Zug sich nicht entsprechend der Überhöhung der Schienen umlegen konnte. Allerdings ist es den Lokomotivführern der englischen Nordostbahn durch besonderen Befehl untersagt, in die gleich dahinter liegende Hauptstation von Newcastle mit mehr als 8 km (5 engl. Meilen) Geschwindigkeit einzufahren. In diesem Falle aber fuhr der Führer an jener Stelle noch mit einer Geschwindigkeit von 48 km (30 engl. Meilen), weil er sich auf die Leistungsfähigkeit seiner Bremse verließ und verlorene Zeit wieder einholen wollte. Von den sechs entgleisten Wagen wiesen die drei ersten, welche sechsrädrig waren, schwere Beschädigungen auf, während die drei letzten, die mit Drehgestellen versehen waren, nur ganz wenig beschädigt waren.

— **Lokomotivbestand in England.** Ende des Jahres 1902 betrug die Zahl der dienstfähigen Lokomotiven bei den 22 Hauptgesellschaften von England, Wales und Irland 17466. Gegen den Bestand vom 30. Juni 1902 bedeutet das einen Zuwachs von nur 85 Maschinen. „Engineering" schreibt dazu, daß die Sparsamkeit in der Vermehrung des Lokomotivparks in vielen Fällen recht heilsam sein möge; aber man dürfe darin auch nicht zu weit gehen, denn es könne keine wahrhafte Sparsamkeit sein, den Lokomotivpark unberücksichtigt zu lassen, wenn der Verkehr wächst. Dies trifft besonders für die Grosse Zentralbahn zu, die zur Zeit 109 Maschinen laufen läßt, welche dem Betriebsmittel-Trust entliehen sind.

— **Die Richtung der Schwarzmeerbahn.** Die Kommission für den Bau neuer Eisenbahnen hat nunmehr endgültig über die Richtung beschlossen, die die geplante Schwarzmeerbahn, deren Bau von der Gesellschaft der Wladikawkasbahn ausgeführt werden wird, erhalten soll. Danach beginnt die neue Bahn bei Armawir (am Kuban gelegene Station der Wladikawkasbahn), verläuft von hier zum Goitchpasse, wo sie den Kaukasus überschreitet und bei Tuapse das Meer erreicht. Von Tuapse bis Suchum-Kale wird die Bahn längs der Küste geführt und vereinigt sich bei der Station Nowo-Ssenaki mit dem nach Poti führenden Zweige der Transkaukasischen Bahn.

Die neue Bahn wird den Weg nach Transkaukasien im Vergleich zur Linie Petrowsk-Baladshary um etwa 700 Werst (= 746,9 km) verkürzen.

— **Militarisierung der russischen Bahnen.** Zu unserer Mitteilung hierüber in Nr 26 S. 403 d. Ztg. sendet uns Herr General v. Wendrich eine berichtigende Bemerkung, deren wesentlichen Inhalt wir nachstehend wiedergeben: Der Vorschlag des Generals v. Wendrich betrifft nur die systematische Entwicklung der bereits in verschiedenen Staaten sowie auch in Rußland bestehenden Militär-Eisenbahnbetriebsformationen (sections des chemins de fer de campagne) usw., worüber man alle Einzelheiten in den von General A. v. Wendrich veröffentlichten Broschüren: 1. Shelesnodoroshnja drushini, 2. Sawissimost ladutschich Wojn ot blagoustroistwa wojennich soobtscheni, 3. Shelesnodoroshnoje boewoe djelo in Nr 51, 52 und 53 Jahrgang 1903 der Moskauer Zeitung (Moskowskja Wedomosti) finden kann.

— **Über den Endpunkt der Hauptbahn St. Petersburg-Kiew** ist in letzter Zeit wiederum viel in der russischen Tagespresse gestritten worden. Zuletzt hat jetzt auch die amtliche „Torg. Prom. Gaseta" Nr 69 das Wort zur Frage genommen und weist zunächst darauf hin, daß schon zu Zeiten, als die Südwestbahnen noch einer Privatgesellschaft gehörten, lebhaft darüber verhandelt wurde, auf welchem kürzesten Wege die Residenz an der Newa mit Kiew und Odessa verbunden werden sollte. Inzwischen ist der nördliche Teil dieser großen Eisenbahnlinie fast ganz hergestellt worden. Namentlich hat die Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft den Bau von Petersburg bis Witebsk übernommen und hiervon zunächst die Strecke von Dno bis Nowossokolnik dem Betriebe übergeben, während die übrigen Teilstrecken noch im Bau begriffen

sind. Anschließend an diese Strecke ist die Eisenbahn von Witebsk bis Shlobin vom Staate erbaut und auch schon seit Ende März d. J. für den Betrieb eröffnet worden. Damit wäre etwa die Hälfte der ganzen Bahn, deren Bau erstrebt wird, beendet. Es fragt sich nun, wie weiter? Bisher war die Linienführung bis Kiew auf dem rechten Ufer des Dnjepr vorgesehen. Neuerdings hat jedoch die Staatsbahnverwaltung neue Pläne aufgestellt, die den Bau der Bahn auf dem linken Ufer vorsehen, wobei die Bahn Tschernigow berühren und von dort nach Kiew weiterführen soll. Der Umweg, der hierbei gemacht wird, soll durch den Vorteil ausgeglichen werden, daß Tschernigow einen direkten Anschluß erhält. Ein anderer Plan führt die Bahn nicht nach Kiew, sondern nach Shitomir, wodurch abermals ein Umweg hervorgerufen wird, dafür aber fruchtreichere Landstriche berührt werden.

Neben diesen Vorschlägen zu einer Weiterführung der Bahn hat nunmehr auch das Kriegsministerium Stellung genommen und meint, daß die Bahn nicht von Shlobin, sondern von dem etwas westlich gelegenen Bobruisk ausgehen und nicht nach Shitomir, sondern nach dem westlicher gelegenen Schepetowka führen sollte, wodurch die Bahn in strategischer Beziehung sehr an Bedeutung gewinnen würde, weil sie sich der österreichischen Grenze damit nähert.

Neben diesen Plänen sollen nun aber noch ernsthafte Pläne bestehen, die Moskau und Kiew auf einem möglichst geraden Wege mit einander verbinden, zu deren Begründung darauf hingewiesen wird, daß Moskau durch seine geographische Lage eine viel größere Bedeutung für die Entwicklung des Kiewer Handels hat, als Petersburg das jemals erreichen kann. Wer bei dem Streite als Sieger hervorgehen wird, läßt sich ohne weiteres jetzt noch nicht sagen, wohl aber vermuten, daß bei dem außerordentlichen Gewicht, das die Stimme des Generalstabschefs bei allen Eisenbahnbauten in Rußland hat, es nicht leicht sein wird, die Wünsche von Kiew zur Geltung zu bringen, und zwar um so mehr, als der Umweg nicht groß ist. Allerdings darf man nicht vergessen, daß der Bau der Bahn von St. Petersburg über Witebsk nach Shlobin kaum mit dem Endpunkte Shlobin gedacht sein kann; wenn man also jetzt zum Nachteile von Kiew und vielleicht auch des bisherigen Baues statt nach Kiew nach Schepetowka geht, so müssen dafür natürlich sehr wichtige Gründe vorliegen, und diese werden aller Wahrscheinlichkeit nach vom russischen Generalstab geltend gemacht werden, so daß nach dem augenblicklichen Stande der Dinge Kiew keine sehr großen Aussichten zu haben scheint, die ersehnte kürzeste Verbindung mit St Petersburg zu erhalten.

Fremde Weltteile.

— **Schlafwagen auf der sibirischen Eisenbahn.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat, wie die amtliche „Torgowo-Promyschlennaja Gaseta“ mitteilt, einen mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft abgeschlossenen Vertrag, den die Verwaltungen der Bahnen von Moskau bis einschließlich der sibirischen Bahn vereinbart haben, bestätigt, demzufolge sich diese Gesellschaft verpflichtet, vom 1. d. M. ab wöchentlich 5 Paar Schnellzüge zwischen Moskau und der Endstation der sibirischen Eisenbahn zu befördern. Vom 1. April 1904 ab muß die Gesellschaft 7 Paar Züge wöchentlich und vom 1. Januar 1905 ab noch besondere Schnellzüge, sogenannte Luxuszüge, zwischen Moskau und den Endpunkten der chinesischen Ostbahn sowie nach Wladiwostok und in umgekehrter Richtung in den Verkehr stellen. Für die Benutzung dieser Schnellzüge erhebt die Gesellschaft zu ihren Gunsten von jedem Reisenden I. Klasse 0,5 Kop. für eine Werst (= 1067 m) und von jedem Reisenden II. Klasse 0,4 Kop. für eine Werst. Der Vertrag ist abgeschlossen für die Dauer von 12 Jahren.

— **Bagdadbahn.** Die Verhandlungen wegen einer englischen Beteiligung an der Bagdadbahn sind, wie die B. B.-Ztg. meldet, vorläufig abgebrochen worden, da die englische Finanzgruppe die Zusage der Erfüllung der von der deutschen Gruppe aufgestellten Bedingungen von der englischen Regierung nicht erlangen konnte. Diese Bedingungen waren bekanntlich die folgenden: Erstens sollte die englische Regierung ihre wohlwollende Unterstützung dazu leihen, daß die Garantien für den Weiterbau der Bagdadbahn über die erste Teilstrecke hinaus durch eine mäßige Erhöhung des türkischen Zolltarifs gefunden werden; zweitens sollte die englische Regierung in Aussicht stellen, die indische Post zu später zu vereinbarenden Bedingungen über die Bagdadbahn zu leiten, falls diese tatsächlich die bessere Verbindung werden sollte, und drittens sollte die englische Regierung ihre guten Dienste zur Verfügung stellen, damit eine geeignete Endstation der Bagdadbahn am Persischen Meerbusen bei Kuweit angelegt werden könne.

— **Die Errichtung der Deutsch-chinesischen Eisenbahngesellschaft m. b. H.** fand am 21. d. M. zu Berlin statt. Die Gesellschaft hat die Ausführung von chinesischen Staatsbahnen zum Zweck, deren Finanzierung die Deutsch-asiatische Bank und die mit ihr verbundenen Banken und Bankhäuser übernehmen werden. Ihr Stammkapital beträgt 10 000 000 ℳ, wovon zunächst 25 % eingezahlt wurden. Gesellschafter sind die folgenden in chinesischen Geschäften bereits wiederholt gemeinsam tätig gewesenen Firmen: Direktion der Diskontogesellschaft, Deutsche Bank, S. Bleichröder, Deutsch-asiatische Bank, Berliner Handelsgesellschaft, Bank für Handel und Industrie, Dresdner Bank, Robert Warschauer & Co., Nationalbank für Deutschland, A. Schaaffhausenscher Bankverein, Born & Busse, sämtlich in Berlin, Jacob S. H. Stern - Frankfurt a/M., Norddeutsche Bank in Hamburg, L. Behrens & Söhne-Hamburg, Sal. Oppenheim jr & Co.-Cöln. Zum Vorsitzenden der Gesellschaft wurde Geheimer Kommerzienrat A. v. Hansemann und zu dessen Stellvertreter Geheimer Kommerzienrat Frentzel gewählt. Zu Geschäftsführern wurden der Wirkliche Geheime Rat Dr P. D. Fischer, Exzellenz, und Baurat Gädertz ernannt.

— **Afrikanische Süd-Nordbahn.** Die Chartered Company hat bekannt gegeben, daß die sogenannte Kap-Kairo-Eisenbahn bis auf 35 engl. Meilen (56 km) von den Kohlenfeldern von Wankie in der Nähe des oberen Sambesis geführt, also 167 engl. Meilen (269 km) über Buluwayo hinaus gelangt ist. Im letzten Jahr gingen die Arbeiten sehr langsam, weil es an Arbeitern fehlte. Man bemüht sich, das genannte Kohlengebiet möglichst bald zu erreichen, da sämtliche größere Städte Rhodesiens von dort versorgt werden können. Die neue Linie hat den Erfolg gehabt, daß die Frachtpreise auf der Linie von Beira nach Salisbury bedeutend herabgesetzt werden konnten. Hat man den Bahnbau erst bis Wankie fertiggestellt, so wird man sich möglichst beeilen, die 70 engl. Meilen (113 km) von dort bis zu den Viktoriafällen zu erledigen. Baumaterial für den Bau dieser Strecke ist reichlich vorhanden, und die genannte Linie würde Gebiete eröffnen, die reich sind an Kupfer, Blei und Zink. Die Eisenbahnen Rhodesiens besitzen den einzigen Luxuszug Südafrikas. Es werden jetzt außerdem besondere Wagen für Touristen eingestellt, die von Sportsleuten oder von solchen, die sich von dem Reichtum des Landes überzeugen wollen, gemietet werden können. Die Wagen gleichen ganz denen, die Cook am Nil laufen läßt. Die Chartered Company tut somit ihr Möglichstes, um im Interesse ihrer Unternehmungen Menschen und Geld nach Südafrika zu ziehen.

— **Ein eigentümliches „Elementarereignis“** lernten jüngst die Reisenden der ersten abessinischen Eisenbahn kennen. Die Linie Dschibuti-Addis Harrar wurde bekanntlich am 17. Februar d. J. dem Verkehr übergeben. Wenige Tage nach ihrer Eröffnung ereignete sich der interessante, in Nordafrika nicht ganz unbekannte Vorfall, über den das „Journal de Djibuti“ berichtet.

Nachdem der Zug auf der Steigung die Brücke von Schebele in Kilometer 20 passiert hatte, war die Lokomotive außerstande, ihn weiter zu bringen, weil die Räder auf den Schienen glitten, ohne von der Stelle zu rücken. Die beunruhigten Fahrgäste stiegen aus, um die Ursache des Aufenthalts zu ermitteln, und sahen zu ihrem größten Staunen die ganze Linie wie von einen gelblich-grünen Teppich bedeckt, den eine mehrere Zentimeter hohe Schicht von Heuschrecken bildete. Die Räder hatten solche Mengen von diesen Tieren zerdrückt, daß hierdurch die Reibung zwischen Rad und Schiene aufgehoben war.

Man räumte vorerst, so gut es eben ging, die Strecke ab, schüttete Sand und kleine Steine auf die Schienen und endlich gelang es auch, die Fahrt wieder fortzusetzen.

Hinter der Brücke der Station Hol-Hol in Kilometer 52 ist jedoch die Steigung der Linie wieder eine so beträchtliche, daß der schwere Zug, der jetzt nur etwa 10 m in der Minute zurücklegte, abermals stehen blieb, dann aber trotz aller angewandten Mittel langsam nach rückwärts zu rollen begann, wobei ein schwerer Unfall kaum vermeidlich schien. Es zeigte sich, daß der ganze Mechanismus der Lokomotive und die Räder der Fahrzeuge mit einem dicken Brei überzogen waren, so daß die Bremsen versagten und es aller Anstrengung bedurfte, den Zug wieder zum Stehen zu bringen.

Nach vollständiger Reinigung wurde die Fahrt weiter fortgesetzt. Endergebnis: eine mehrstündige Verspätung. K—a.

— **Pennsylvaniabahn.** Im Anschluß an die in Nr 23 S. 356 d. Ztg. gebrachten Mitteilungen über die Verkehrsverhältnisse dieser Bahn entnehmen wir „Railr. Gaz.“, daß sich der Kostenanschlag für die zwischen Pittsburg und Philadelphia geplanten Verbesserungen nach dem Jahresbericht für 1902 auf 50 500 000 D. (= 202 000 000 ℳ) beläuft, eine, wie unsere Quelle bemerkt, so kolossale Summe, daß man ihre Größe kaum fassen kann und daß gewöhnliche Geschäftsleute und vielleicht auch Aktien-

besitzer sich schwer werden vorstellen können, wie man ein so großes Kapital werde nutzbringend anlegen können. Doch müsse man sich dem gegenüber die ungeheure Größe der von der Bahn geleisteten Arbeit vorstellen, die auch Zahlen aufweise, die vom menschlichen Verstand kaum zu fassen seien. (!?) Die Bahn beförderte im Jahre 1902 beispielsweise 77 505 361 t Güter und 24 605 597 Personen. Unter den zur Beförderung gekommenen Gütern befanden sich 41 722 988 t Kohle und Koks. Wenn man diese Menge von Kohle und Koks in einem ununterbrochenen 100 Fuß breiten und 50 Fuß hohen Haufen längs der Bahn aufschichten würde, so gäbe das eine Ausdehnung von mehr als 60 engl. Meilen. Das eine Ende des Haufens befände sich in Philadelphia, das andere in der Nähe von Lancaster (Pennsylvania). Auch im Jahre 1902 sind nach dem Jahresbericht der Bahn wichtige Verbesserungen zwischen Pittsburg und Philadelphia gemacht worden. Die Ausgaben für die Instandhaltung der Bahn, der Gebäude und des Materials beliefen sich bei einer Bahnlänge von 1858 engl. Meilen (= 2991 km) allein auf 19 406 961 D. (= 77 627 844 M).

— **Gerichtlicher Zwang zur Beibehaltung einer Eisenbahnhaltestelle in Amerika.** Der höchste Gerichtshof von Louisiana hat eine Entscheidung der Staatseisenbahnkommission bestätigt, wonach die Süd-Pacificgesellschaft einen Bahnhof bei Berwick, der nicht genügend Verkehr hat, um einen Gewinn abzuwerfen, bestehen lassen muß. Der Gerichtshof führt aus, daß es die Pflicht der Eisenbahnkommission sei, die Rechte und die Interessen der Bevölkerung zu vertreten, wenn dies die Verhältnisse der Anwohner der Bahn erfordern.

— **Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Der amtliche Bericht über die Unfälle während der Monate Juli, August und September 1902 zählt 263 Todesfälle auf. 2613 Personen erlitten Verletzungen. Hierin sind nicht inbegriffen die Unfälle der Eisenbahnbediensteten, die nicht auf der Fahrt waren, die Unfälle der Fahrgäste beim Besteigen und Verlassen der Wagen u. a. Zusammenstöße fanden 1434 statt, Entgleisungen 1014. Am folgenschwersten war die Entgleisung eines Vergnügungszuges, bei der 23 Tote und 96 Verletzte blieben. Die Zahl der Unfälle übersteigt die des gleichen Zeitraumes 1901 erheblich. Dies wird damit begründet, daß auf den meisten Strecken der Verkehr bedeutend gewachsen ist, infolgedessen viele neue Bedienstete eingestellt werden mußten. („Railroad Gazette.“)

— **Die Andenbahn zwischen Chile und Argentinien.** Der chilenische Kongreß hat die Regierung ermächtigt, die Andenbahn zu vollenden. Das erforderliche Kapital soll durch Ausgabe von Schuldscheinen beschafft werden, die mit 5 % verzinst werden sollen. Der argentinische Teil des Unternehmens ist jetzt vollendet. Der letzte Abschnitt dieses Teiles der Bahn sollte, wie „Engineering“ mitteilt, am 1. März dem Verkehr übergeben werden. Auf der chilenischen Seite sind erst etwa 32 km Schienen gelegt. Aber der Oberbau ist im übrigen schon ziemlich weit gefördert.

— **Die australischen Querbahnprojekte.** Im Anschluß an die in Nr 15 S. 224 d. Ztg. gebrachten Mitteilungen über die geplante transaustralische Bahn, die Adelaide mit Port Darwin verbinden soll, entnehmen wir „Railr. Gaz.“, daß Angebote zum Bau dieser auf dem Grundsatz der Gewährung von Ländereien fußenden Bahn zwischen O o d n a d a t t a in Südaustralien und P i n e C r e e k im nördlichen Territorium bis zum 2. Mai 1904 an das Office of the Railways Commissioner in Adelaide zu senden sind. Die Bedingungen sind folgende: Die Länge der Bahn darf 1200 engl. Meilen nicht überschreiten, die Spurweite soll 3 Fuß 6 Zoll betragen, als Zugkraft darf Dampf oder eine andere bewährte Kraft verwendet werden, das zu gewährende Land ist Eigengut mit allen darin befindlichen Mineralien, es übersteigt nicht 75 000 acres (= 30 350 ha) für jede Meile. Die Angebote müssen die Anzahl der Meilen, die jährlich von jedem der beiden Endpunkte zu bauen sind, und den genauen Zeitpunkt der Fertigstellung der Bahn enthalten. Zwischen Adelaide und Oodnadatta und von Port Darwin nach Pine Creek sind bereits Eisenbahnen in Betrieb.

Wie „Railr. Gaz.“ weiter mitteilt, ist geplant, das südliche Eisenbahnsystem Australiens durch den südlichen Teil des Kontinents zu verlängern und dadurch Sydney im Osten und Fremantle im Westen miteinander zu verbinden. Dies würde den Bau einer 1068 engl. Meilen langen Linie bedeuten, die längs der Küste am südlichen Rande der großen Viktoria-Wüste nach E u c l a gehen und sich von dort nordwestlich nach dem Mittelpunkt der Goldminen, K a l g o o r l i e, wenden würde, von wo schon eine Eisenbahnverbindung mit Perth, der Hauptstadt Westaustraliens, und dem Hafen von Fremantle besteht. Außerdem sind Pläne gemacht worden, um B o u r k e (in Neusüdwales) und P i n e C r e e k durch eine 1600 Meilen lange Linie zu verbinden. Diese Linie liegt östlich von der geplanten Linie Oodnadatta-Pine Creek und würde Sydney mit Port Darwin durch eine 2247 Meilen lange Bahn verbinden. Sie würde gegen die erstere den Vorzug haben, daß sie, obgleich länger, in ihrem südlichen Teil durch große Strecken Weideland gehen würde. Die transkontinentalen Verbindungen von Sydney und Adelaide mit Port Darwin werden wahrscheinlich diesen letzteren zum Endhafen einer Schiffahrtslinie machen, die regelmäßig nach Port Arthur fährt und so die Fahrt zwischen Australien und den Häfen Nordwesteuropas bedeutend abkürzt.

Das sind freilich sehr weitaussehende und wohl noch etwas luftige Eisenbahnpläne, über die wir nicht berichten würden, wenn sich nicht eine so ernsthafte und angesehene Zeitung, wie „Railroad Gazette“, mit ihnen beschäftigte. Die Schwierigkeiten des Eisenbahnbaues auf den meisten dieser australischen Binnenlandslinien liegen bekanntlich bei der ebenen Natur des Geländes hauptsächlich in der Öde und Wasserarmut der durchschnittenen Landschaften. Aber wer möchte zweifeln, daß diese Schwierigkeiten schließlich werden überwunden werden und Australien dereinst ebenso wird von Eisenbahnen durchkreuzt sein, wie wir es bei Asien haben geschehen sehen, und wie es in einigen Jahren bei Afrika trotz der Sahara der Fall sein wird?

Allgemeines.

— **Über die Entwicklung der elektrischen Bahnen** bringt die Märznummer der „Nachrichten von Siemens & Halske“ eine Abhandlung, in deren Einleitung das bisherige Wirkungsgebiet der Elektrizität gegenüber der Dampflokomotive wie folgt abgegrenzt wird: „Mit steigender Verkehrsdichte wird auf den Untergrundbahnen die bei Dampfbetrieb unvermeidliche Rauchplage allmählich unerträglich und Abhilfe nur allein durch elektrischen Betrieb möglich. Auf Stadtbahnen, welche ausschließlich als Hochbahnen ausgeführt werden, und auf Vorortbahnen ist die Rauchplage von geringerer Bedeutung; hier ist es mehr die Forderung nach möglichst kurzer Fahrzeit, welche den elektrischen Betrieb einzuführen zwingt. Beim Dampfbetrieb wird nämlich die mittlere Reisegeschwindigkeit trotz beträchtlicher Größtgeschwindigkeit durch die Verluste beim jedesmaligen Anhalten auf ein sehr bescheidenes Maß heruntergedrückt. Das einzige Mittel zur Beseitigung dieses Übelstandes ist schnelles Anfahren, aber dieses erfordert Lokomotiven von sehr großer Zugkraft und dementsprechend großem Gewicht. Mit der Vergrößerung der Lokomotiven kann man aber nur bis an die Grenze gehen, wo die Wirtschaftlichkeit und die Tragfähigkeit der vorhandenen Kunstbauten eine weitere Steigerung verbietet. Alle diese Schwierigkeiten fallen bei Einführung des elektrischen Betriebes fort, da man beliebig viele Achsen des Zuges durch Motoren antreiben kann. Auf Vollbahnen, wo die einzelnen Haltestellen auseinanderrücken, wird wohl der Dampflokomotive noch länger das Feld offenstehen, aber auch hier kann der elektrische Betrieb von vornherein als vorteilhafter erscheinen, z. B. dort, wo es sich darum handelt, vorhandene Wasserkräfte auszunutzen, oder auch in Kohlenrevieren ein zur Lokomotivfeuerung ungeeignetes, billiges Brennmaterial zu verwerten.“ Hieran anschließend gibt der Aufsatz genaue Schilderungen verschiedener von Siemens & Halske ausgeführter, mit Gleichstrom betriebener Bahnanlagen, namentlich der Untergrundbahn zu Budapest, der Kleinbahn von Düsseldorf nach Crefeld, der Wiener Stadtbahn und der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, und geht sodann auf die von der Firma in Verbindung mit der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft auf der Militärbahnstrecke Marienfelde-Zossen veranstalteten Schnellfahrtversuche über. Der Verfasser gründet auf sie die Hoffnung, daß die hier erzielte erfolgreiche Verwendung des Drehstroms auch das Gebiet des Fernverkehrs für die Elektrizität erschließen werde. „Zwar bilden“, so schließt er seine Ausführungen, „die bisherigen Gleisverhältnisse ein Hindernis der Überschreitung der Geschwindigkeitsgrenze von 160 km in der Stunde, es steht aber mit ziemlicher Sicherheit zu hoffen, daß dank dem Entgegenkommen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten noch in diesem Jahre eine Verstärkung der Schienen und eine durchgreifende Verbesserung von deren Bettung stattfinden wird. Die bisherigen Erfolge lassen mit Sicherheit darauf schließen, daß alsdann das erstrebte Ziel, Geschwindigkeiten von 200 km in der Stunde, auch erreicht und so der erste große Schritt gemacht wird, der hoffentlich in nicht zu ferner Zeit eine eingreifende Umgestaltung unserer derzeitigen Verkehrsverhältnisse mit sich bringen wird.“

— **Der neunte internationale Kongreß gegen den Alkoholmißbrauch**, welcher im Laufe der vorigen Woche zu Bremen tagte, hat die Aufmerksamkeit weiter Kreise den Mäßigkeitsbestrebungen zugewandt, die auch von den Eisenbahnbehörden von jeher die eifrigste Förderung gefunden haben. Die Verhandlungen, zu denen sich Teilnehmer aus fast allen europäischen Ländern und aus Nordamerika eingefunden hatten, wurden durch den Staatsminister Grafen Posadowsky als Ehrenpräsidenten des Kongresses mit einer Ansprache eröffnet, in der er auf die Verpflichtung der höhergebildeten Gesellschaftsklassen hinwies, auch auf diesem Gebiete die Führung der Massen zu übernehmen. Im Laufe der Erörterungen trat allerdings wiederholt der Gegensatz der zwei innerhalb des Verbandes bestehenden Richtungen, von denen die eine auf vollständige Enthaltsamkeit hinarbeitet, die andere nur eine Einschränkung des Alkoholgenusses auf ein unschädliches Maß anstrebt, recht lebhaft hervor, doch wurden durch die Umsicht des Vorsitzenden Direktor Dr Delbrück-Bremen ernstere Zusammenstöße vermieden. Unsere Leser wird namentlich die Stellungnahme des Eisenbahndirektors de Terra-Stolp interessieren, der die Enthaltsamkeitsbestrebungen innerhalb der deutschen Eisenbahner mit Erfolg eingeleitet hat. Im Anschluß an eine Rede des Direktors Dr Stövesandt-Bremen, der betonte, die Abstinenzler sollten den Anhängern der Mäßigkeitsbestrebungen den Kampf nicht erschweren, da dies doch nur den gemeinsamen Widersachern zugute komme, sprach sich Herr de Terra ebenfalls für ein einheitliches Zusammenwirken aus, wenngleich er als letztes Ziel der Bewegung die völlige Enthaltsamkeit bezeichnete. Besonderes Interesse boten namentlich die Mitteilungen des schwedischen Vertreters Direktor Peter Fitger über das sogen. „Gotenburger System". In der Stadt Gotenburg, die früher, wie auch andere schwedische Städte, durch die dort in der Bevölkerung herrschende Trunksucht schwer gelitten hat, hat sich eine wesentliche Besserung der Verhältnisse dadurch erreichen lassen, daß die Gemeinde den Verkauf des Branntweins ausschließlich einer gemeinnützigen Gesellschaft übertragen hat, die nur vorzüglichen Branntwein zu hohen Preisen verkauft, den erzielten Gewinn ausschließlich zu Wohlfahrtszwecken verwendet, die Verwalter der Schenkstellen durchweg mit festem Gehalt anstellt und sie zur sorgfältigen Einhaltung aller polizeilichen Bestimmungen, namentlich des Verbots der Verabreichung an trunkene oder jugendliche Personen, sowie der Einhaltung der Polizeistunde verpflichtet. Diese seit 1865 in Gotenburg eingeführte Einrichtung hat sich über ganz Schweden und Norwegen verbreitet und segensreiche Erfolge erzielt.

Rechtsprechung.

— **Haftpflicht der Beamten für Erteilung unrichtiger amtlicher Auskunft.** Bereits in Nr 2 S. 29 d. Ztg. ist auf die unberechenbaren Folgen hingewiesen worden, welche eine vom Reichsgericht abgegebene Entscheidung, die diese Frage unbedingt bejaht, für Eisenbahnbeamte haben kann. Derselbe Gegenstand wird jetzt in der Deutschen Eisenbahnbeamtenzeitung in einem ausführlichen Aufsatze erörtert und der Beachtung der beteiligten Behörden empfohlen. „So viel steht", so äußert sich der Verfasser, „nach dem vorliegenden Urteil des Reichsgerichts fest, daß sich die Auskunftserteilung über Verkehrsangelegenheiten durch den § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu einer hochwichtigen, weil in ihren Wirkungen tief greifenden Amtshandlung des Eisenbahnpersonals ausgestalten dürfte. . . . Wohin soll es führen, wenn beispielsweise ein einfacher Haltestellenwärter in der Eigenschaft als Stationsvorstand nach bestem Wissen und Gewissen eine Auskunft erteilt, die sich als falsch herausstellt, und er hinterher für den einem Dritten daraus entstandenen Schaden haftbar gemacht werden soll? Oder es erteilt ein junger Assistent auf dem Bahnsteig einem Reisenden Auskunft über eine Zugverbindung nach einer entfernt gelegenen Linie und es stellt sich, nachdem der Reisende den erwarteten Anschluß nicht gefunden hat, heraus, daß sich der Beamte geirrt hatte. Soll da — immer wieder im Hinblick auf die reichsgerichtliche Entscheidung — der Beamte für den Schaden, der dem Reisenden, sagen wir durch Versäumnis eines Gerichtstermines, entstanden ist, aufkommen?"

Bücherschau.

— **Handbuch des gesamten Rechts.** Eine Rechtsenzyklopädie für Studierende und zum Selbstunterricht, als dritte Auflage von Strützki und Genzmer, Leitfaden des preußischen Rechts, bearbeitet von Dr. jur. R. Stephan, Geh. Reg.-Rat und Abteilungsvorsitzender im Kaiserlichen Patentamt, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Berlin. Berlin 1903. Verlag von Franz Vahlen. Preis geb. 16 ℳ.

Der im Jahre 1883 vom Oberlandesgerichtsrat Strützki und dem Staatsanwalt Genzmer herausgegebene „Leitfaden des preußischen Rechts" ist infolge der seit dem Jahre 1900 in Kraft getretenen Umgestaltung des gesamten bürgerlichen Rechts veraltet und bedurfte, um dem Bedürfnis des heutigen Lebens zu entsprechen, einer gründlichen Umarbeitung. Dieser Mühe hat sich der Verfasser unterzogen und seine Aufgabe in einer nach jeder Richtung hin anerkennenswerten Weise gelöst. Sein Hauptzweck war es, die wichtigsten Vorschriften des öffentlichen und des bürgerlichen Rechts in einer gemeinverständlichen Weise darzustellen und ihre Kenntnis auch nichtjuristischen, namentlich technischen, gewerblichen und kaufmännischen Kreisen zu vermitteln. Demgemäß hat er seine Ausdrucksweise so gewählt, daß sie zwischen Wissenschaftlichkeit und Volkstümlichkeit die Mitte hält, um auf diese Weise den spröden Stoff auch dem Verständnis der nicht rechtskundigen Leser näher zu bringen. Es handelt sich also nicht etwa um eine wortgetreue Wiedergabe der einzelnen Verfassungs- und Gesetzesparagraphen, sondern um eine systematische Überarbeitung und zusammenhängende Vorführung der gesamten Rechtslehren. Dem Verfasser kam es hierbei zu gute, daß er bereits seit etwa einem Jahrzehnt als Dozent an der Technischen Hochschule Vorlesungen vor einem Zuhörerkreise hält, welcher die Rechtskunde nicht als Lebensberuf betreibt und der daher lediglich die Gewinnung eines Überblicks und die Aneignung der leitenden Grundsätze im Auge hat. So ist es ihm denn in hervorragendem Grade gelungen, nicht nur den Inhalt der einzelnen Bestimmungen in kurzer und klarer Form wiederzugeben, sondern auch da, wo es notwendig schien, die ihnen zugrunde liegenden gesetzgeberischen Gedanken zu entwickeln und darzulegen. Nach einer die allgemeinen Rechtsbegriffe erörternden Einleitung behandelt das Werk zunächst das öffentliche Recht und gibt in umfassender Darstellung das Staatsrecht des Deutschen Reiches, des Reichslandes, Elsaß-Lothringens und Preußens, ferner das Strafrecht sowie den Strafprozeß und Zivilprozeß. Die zweite Abteilung des Werkes bringt das bürgerliche Recht im Anschluß an das Bürgerliche Gesetzbuch. Es versteht sich von selbst, daß in der Darstellung eines so ausgedehnten Stoffes das Transportrecht und die den Eisenbahnbeamten besonders interessierenden Rechtssätze des Enteignungsrechtes nur einen verhältnismäßig geringen Raum beanspruchen konnten. Gleichwohl haben diese Gebiete durchweg eine sachgemäße und angemessene Berücksichtigung gefunden. Nur wäre vielleicht angesichts der in der neuesten Zeit so rasch fortschreitenden Entwicklung des Kleinbahnwesens eine etwas ausgiebigere Behandlung der hierauf bezüglichen Sonderbestimmungen angezeigt gewesen. Daß er diese an erster Stelle mit dem glücklich überwundenen und beinahe vergessenen Ausdruck „Tertiärbahnen" bezeichnet, während das Gesetz nur Kleinbahnen kennt, halten wir für ein bedauerliches Zeichen der noch immer fortwuchernden Fremdwörtersucht. Nicht genügend hervorgehoben ist, daß die Kleinbahnen zu den übrigen Eisenbahnen insofern in einem Gegensatz stehen, als auf jene das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 überhaupt keine Anwendung findet.

— **Polsters Kalender für Kohleninteressenten, zugleich Taschenbuch für Kalk- und Zementwerke. Dritter Jahrgang.** 1903. Dresden, Verlag von Gerhard Kühtmann.

Das vom Generalsekretär des Zentralverbandes der Kohlenhändler Deutschlands Otto Polster herausgegebene Buch enthält außer dem gewöhnlichen Kalendarium in zweckmäßiger Auswahl und Zusammenstellung alles, was für die Inhaber von Kohlengeschäften im Interesse ihres Betriebes zu wissen notwendig und wünschenswert ist. Der bergmännische Teil des Buches gibt eine kurze Übersicht über die geologischen Verhältnisse der Stein- und Braunkohle und die bezüglichen Bergwerksbetriebe und schließt mit einem Abriß der einschlägigen bergrechtlichen Bestimmungen. Im zweiten Teile sind Auszüge aus den wichtigsten Reichsgesetzen enthalten, welche für das Kohlengeschäft von Bedeutung sind; namentlich sind auch die auf den Bahntransport bezüglichen gesetzlichen und tarifarischen Bestimmungen wiedergegeben. Eine Karte, auf welcher die verschiedenen deutschen und österreichischen Steinkohlen- und Braunkohlengebiete kenntlich gemacht sind, sowie Verzeichnisse der deutschen Kohlenbergwerke mit Angabe ihrer Zechenfrachten und der bedeutenderen Kohlenhandelsfirmen und Kalk- und Zementwerke geben über die örtlichen und geschäftlichen Verhältnisse der betr. Verkehrszweige in ausgiebiger Weise Aufschluß.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. wird der neu eingerichtete, an der Bahnstrecke Husum-Tönning zwischen den Haltestellen Büttel und Harblek gelegene Haltepunkt Witzwort für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Witzwort und Büttel 1,90 km und zwischen Witzwort und Harblek 3,58 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Der an der Hauptbahnstrecke Berlin Görl. Bhf.-Cottbus zwischen den Stationen Lübben und Lübbenau in Kilometer 80,628 gelegene Haltepunkt Ragow wird am 1. Mai d. J. für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Privatdepeschenverkehr (für von Ragow abgehende Telegramme) eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 31 — Inser.-Nr 1000 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. gelangen für den Personen- und Gepäckverkehr zur Eröffnung: zwischen den Stationen Andelsbuch und Schwarzenberg in Kilometer 27,904 bezw. 29,157 der Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) die Haltestellen Bezegg und Bersbuch und zwischen den Stationen Hüttau und Eben in Kilometer 12,196 der Linie Bischofshofen-Selzthal die Haltestelle Brunnhäusl.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Am 1. Mai wird die zwischen der Station Wien und der Haltestelle Stadlauer Brücke Lusthaus der Linie Wien-Brünn gelegene Personenhaltestelle Simmeringer Hauptstraße für den Personenverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Der in Kilometer 54,414 der Strecke Konitz-Laskowitz zwischen den Stationen Lianno und Dritschmin gelegene Haltepunkt Falkenhorst, welcher gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, wird am 1. Mai d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgut- sowie Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 30 — Inser.-Nr 932 — d. Ztg.)

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab wird auf dem Haltepunkt Ponitz — zwischen Gößnitz und Crimmitschau — ein beschränkter Stückgutverkehr eingeführt werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Betriebsausweiche Ottischnigberg der Linie Unter-Drauburg-Wöllan wird am 1. Mai d. J. als Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Verlegung der Personen-, Gepäck- usw. Abfertigung auf dem Bahnhof Hamburg B.

Am 1. Mai d. J. tritt der seitherige Personenbahnhof Hamburg B. (Berliner Bahnhof) außer Benutzung und erfolgt von diesem Tage ab bis auf weiteres die Abwicklung des Verkehrs auf dem Bahnhof Hamburg K. (Klostertor) und dem neuerbauten Notbahnhof Hamburg B. (Lippeltstraße). (Vergl. Bekanntmachung in Nr 30 — Inser.-Nr 934 — d. Ztg.)

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die Station Jablonowo erhält vom 1. Mai d. J. ab den Namen Goßlershausen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai d. J. an wird bei den nachgenannten Stationen, deren Namen weder von Ortschaften noch Ortsteilen hergeleitet sind, hinsichtlich der Silbe „tal“ die neue Schreibweise angewendet, und zwar statt Lößnitzthal (an der Linie Hetzdorf-Eppendorf) Lößnitztal, statt Schweinitzthal (an der Linie Pockau-Neuhausen) Schweinitztal, statt Stein-Chemnitzthal (an der Linie Wechselburg-Chemnitz) Stein-Chemnitztal und statt Wilischthal (an der Linie Annaberg-Flöha) Wilischtal.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Wien-Eger gelegenen Station Königswart-Sangerberg wird vom 1. Mai d. J. ab in Königswart und die bisherige Bezeichnung der an der Lokalbahnstrecke Strakonitz-Blatna-Breznitz gelegenen Station Sedlitz-Skworetitz vom gleichen Tage ab in Sedlitz bei Blatna abgeändert werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 148 vom 17. April d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 21. April d. J.).

Nr II 128 vom 17. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorschriften für die Beladung offener Güterwagen (abgesandt am 21. April d. J.).

Nr III 215 vom 17. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Musters „Begleitschein“ des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 21. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Am 1. Mai 1903 wird die Reststrecke der schmalspurigen Walhallabahn von Donaustauf nach Wörth a/Donau dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Auf der Anschlußstation Walhallastraße gelangen die Güter zur Umladung und werden dieselben, soweit direkte Tarife zur Einführung gelangen, direkt abgefertigt.

Die Entfernungen, Tarife und Tarifbestimmungen der neuen Linie sind für den Lokalverkehr in den Nachtrag II zum Lokaltarif der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft, für den bayerischen Verkehr in den Nachtrag IV zum Wechseltarif mit der k. bayerischen Staatsbahn und für den außerbayerischen Verkehr in den Nachtrag VIII zum bayer. Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif aufgenommen.

München, im April 1903. (1034)
Die Direktion.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 25. April 1903 wird die vollspurige Nebeneisenbahn von Ahaus nach Enschede mit den Stationen: Ahaus, Wessum, Alstätte, Brockheurne und Enschede A. E. für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist:

1. auf der Station Wessum die Beförderung von Stückgutsendungen und die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen sowie die Beförderung von Pferden und Vieh, insoweit die Ent- und Verladung nicht mittels einer bewegbaren Ladebrücke erfolgen kann;
2. auf der Station Alstätte die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Pferden in Stallungswagen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, sowie von Sprengstoffen.

Für die Nebeneisenbahn haben Gültigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Die Aufnahme der obengenannten Stationen in die Tarife für den Binnen- und International. Lokalverkehr ist bereits besonders bekannt gemacht.

Amsterdam, 20. April 1903. (1035)
Die Generaldirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai 1903 an wird die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien-Eger gelegenen Station Königswart-Sangerberg in Königswart und der auf der Lokalbahnstrecke Strakonitz-Breznitz gelegenen Station Sedlitz-Skworetitz in Sedlitz bei Blatna abgeändert.

Pilsen, am 14. April 1903. (1036)

---

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Brohlthal-Eisenbahn.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt auf der Brohlthal-Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Kraft. Das Nähere ist auf der Bahnverwaltung Brohl sowie den Stationen zu erfahren.

Cöln, im April 1903. (1037H&V)
Brohlthal-Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Das Nähere ist auf der Bahnverwaltung zu Rinteln sowie den Stationen zu erfahren.

Rinteln, im April 1903. (1038H&V)
Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Infolge Schneeverwehungen war die Strecke Cranzahl-Weipert der Linie Chemnitz-Annaberg-Weipert vom 19.—21. April für den Verkehr gesperrt.
Dresden, den 21. April 1903. (1039)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
Strecken Stargard-Cüstrin=Vorstadt, Glasow-Arnswalde und Jädickendorf-Pyritz sind infolge Schneeverwehung vom 11. bis 22. d. M. Abends gesperrt gewesen.
Soldin, den 22. April 1903. (1040)
Die Direktion.

K. k. priv. böhmische Nordbahn.
Die Verkehrsstörungen, welche durch die großen Schneestürme der letzten Tage hervorgerufen wurden, sind am 21. April Mittags wieder vollständig behoben gewesen, so daß sämtliche Linien für den Gesamtverkehr wieder offen sind.
Prag, am 22. April 1903. (1041)

5. Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Gruppengütertarif Elberfeld-Essen (VII) der Nachtrag X in Kraft, enthaltend u. a. neue Entfernungen für die Stationen Flandersbach und Hofermühle und geänderte Entfernungen für verschiedene Stationen. Die neuen Entfernungen für Flandersbach und Hofermühle und die geänderten Entfernungen treten erst mit Eröffnung der neuen Strecke Ratingen West-Wülfrath in Kraft. Näheres bei den beteiligten Dienststellen.
Elberfeld, den 19. April 1903. (1042)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.
Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1903 gelangt für die Beförderung von Baumwollabfällen, roh und entfettet, in 10 t-Ladungen von Augsburg nach den Stationen Prag (Bubna, Sandthor und Smichow), Prag St. E. G., Prag St. B. und Smichow ein Ausnahmefrachtsatz von 1,92 M. für 100 kg zur Einführung.
München, den 19. April 1903. (1043)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Alt=Damm-Kolberger Eisenbahn.
Binnengütertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die besondere Bestimmung zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Abschnitt C (Nebengebührentarif) unter IX, Absatz 2: „In Fällen, in welchen für zollpflichtiges Gut usw.“ aufgehoben. (Zu vergl. die Zusatzbestimmung II zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abt. A. vom 1. April d. J.)
Stettin, den 6. April 1903. (1044)
Direktion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. erhält die Ziffer 6 des Rohstofftarifs folgende Fassung:
„Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl.“
Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. im Abschnitt B 2 (zu A I §§ 7—9 der allgemeinen Tarifvorschriften) — Tarifheft 1 — die bezüglich der Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 t bestehenden Vorschriften von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung“ bis „überweisen“ gestrichen.
Erfurt, den 20. April 1903. (1045)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Mit dem 10. Mai d. J. werden für Holzzellstoff und Strohzellstoff des Ausnahmetarifs 6b B I und II von Frantschach=St. Gertraud nach den Seehafenstationen ermäßigte Frachtsätze eingeführt.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
Altona, den 20. April 1903. (1046)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.
Teil II, Heft B, Anhang vom 1. Juni 1890.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Neumühl des Eisenbahndirektionsbezirks Essen für den Verkehr mit den Stationen Anvers (Bassins et Entrepôt) transit und Anvers (Sud-Quais) transit in den Ausnahmetarif 8 für Thomasschlacken einbezogen. Der Frachtsatz beträgt
a) bei Sendungen von 10 000 kg 6,30 Fr.
b) „ „ „ 50 000 „ 5,99 „
für 1000 kg.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 18. April 1903. (1047)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher und niederländischer Güterverkehr mit Basel.
Die Nichterhebung eines Frachtzuschlags oder einer Deckenmiete für die in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen mit aufgelegten Decken beförderten Sendungen wird vom 1. September 1903 ab auf den Verkehr mit den niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Hoek v. Holland, Middelburg, Rotterdam Delftsche Poort, Feyenoord und Handelsterreinen, Rotterdam a. d. Maas und Vlissingen beschränkt.
Nähere Auskunft geben die betreffenden Abfertigungsstellen.
Cöln, den 16. April 1903. (1048)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.
Teil II, Heft A I. und II. Abteilung und Anhang vom 1. Juni 1890.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Helenabrunn des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln in die allgemeinen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 1—4 des obigen Gütertarifs einbezogen.
Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung sowie die Station Helenabrunn.
Cöln, den 16. April 1903. (1049)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher und -Baseler Güterverkehr.
Am 15. Mai 1903 treten Ausnahmefrachtsätze in Kraft:
1. für Leinöl
zwischen Amsterdam loko H. B. u. N. St. sowie Wormerveer H. B. einerseits und Konstanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut, Basel S. B. B., Basel=St. Johann und Basel Badischer Bahnhof loko und transit sowie Delle transit anderseits;
2. für Stearin
zwischen Amsterdam loko H. B. u. N. St. sowie Gouda H. B. u. N. St. einerseits und Konstanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut, Basel S. B. B., Basel=St. Johann und Basel Badischer Bahnhof loko und transit sowie Delle transit anderseits.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
Cöln, den 16. April 1903. (1050)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.
Der Ausnahmetarif 12 c für Abfallschwefelsäure — Rückstand aus der Petroleumraffinerie zu Düngezwecken — wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 folgendermaßen ergänzt:

Von	nach Heufeld Mark für 100 kg
Eislingen	0,536

München, den 21. April 1903. (1051)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1903 gelangt zum Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Juli 1899 Nachtrag III zur Einführung.
München, den 21. April 1903. (1052)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wilhelmsburg (Direktionsbezirk Altona) als Empfangsstation in den Seehafenausnahmetarif A (für Frachtstückgut usw.) einbezogen. Ferner erhält die erste Zeile der Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:
„6 Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl.“
Mit Gültigkeit vom 4. Juni d. J. wird die besondere Bestimmung zu § 62 der Eisenbahnverkehrsordnung im Abschnitt C (Nebengebührentarif) unter IX Absatz 2: „In Fällen, in welchen für zollpflichtiges Gut usw.“ — s. Tarifheft 1 S. 22 — aufgehoben (vergl. die Zusatzbestimmung II zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung A vom 1. April 1903).
Stettin, den 21. April 1903. (1053)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai 1903 wird die Station Panten der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn in den böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr einbezogen. Es werden die Frachtsätze der Station Liegnitz des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau unter Anstoß von 3 ℳ für 10 t angewendet.
Dresden, den 21. April 1903. (1054)
Kgl. Gen. Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsf. Verw.

In unserem Lokalgütertarif vom 1. August 1899 wird die besondere Tarifvorschrift unter B. 2 zu §§ 7 bis 9 der allgemeinen Tarifvorschriften, erster Absatz, mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 aufgehoben, da ein Bedürfnis für die Verwendung von Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht.
Schwerin, den 17. April 1903. (1055)
Großherzogliche
Generaleisenbahndirektion.

Im Hamburg-mecklenburgischen Verbandsgütertarif vom 1. Oktober 1902 wird die besondere Tarifvorschrift unter B. 2 zu §§ 7 bis 9 der allgemeinen Tarifvorschriften, erster Absatz, mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 aufgehoben, da ein Bedürfnis für die Verwendung von Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht.
Schwerin, den 17. April 1903. (1056)
Großherzogliche
Generaleisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-österreichischen Grenztarife werden am 1. Mai 1903 für den Verkehr zwischen den Stationen Hof und Reichenberg anderweite, zum Teil ermäßigte Frachtsätze eingeführt, über welche die beteiligten Stationen Auskunft erteilen.
Dresden, den 22. April 1903. (1057)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1903 gelangt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der k. b. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayer. Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Februar 1901 Nachtrag IV zur Einführung.
München, den 21. April 1903. (1058)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Der am 9. d. M. mit Nr 24797 III veröffentlichte neue Holz- und Rinden-Ausnahmetarif, Teil IV, Heft Nr 1 tritt mit 1. Mai l. J. in seinem ganzen Umfang in Kraft und gilt daher auch im Verkehre mit allen Verbandsstationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
München, den 19. April 1903. (1059)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)
Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. gelangen in Ergänzung der Abteilung IV des Ausnahmetarifs Nr 16 (für Holzstoff) direkte Frachtsätze von Schwertberg nach München und Nürnberg zur Einführung.
München, den 18. April 1903. (1060)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

1. Heft. Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 wird die Station Nalbach der K. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken in das vorbezeichnete Tarifheft aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterstellen.
Stuttgart, den 16. April 1903. (1061)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 22. April 1903 wird in den Ausnahmetarif 5 b für gebrannte Steine unseres Binnengütertarifs für den Versand von Dt.-Eylau Stadt nach Rosenberg Wpr. ein Frachtsatz von 9 ₰ pro 100 kg einbezogen.
Danzig, den 21. April 1903. (1062)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.
Teil II, Heft 1.
Die in Nr 22 dieser Zeitung unter dem 13. März 1903 bekannt gegebene Erhöhung der Ausnahmetarife Nr 14 (Petroleum), Nr 15 (Benzin) und Nr 41 (Nutzholz) tritt nicht mit dem 1. Mai 1903, sondern erst am 1. Juni 1903 in Kraft.
Breslau, den 23. April 1903. (1063)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 25. d. M. der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Ausnahmesätze für den Versand von Eisenerz von Station Friedrichssegen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und für den Versand von Koks usw. von Station Ermelinghof des Direktionsbezirks Münster. Die Sätze von Ermelinghof gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Station für den Güterverkehr. Abdrücke des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 ℳ bei den Güterabfertigungsstellen erhältlich.
Essen, den 18. April 1903. (1064)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holz- und Rinden-Ausnahmetarif mit Ungarn. Teil IV, Heft Nr 2 vom 1. Februar 1900.)
Die unterm 10. März veröffentlichte und am 1. Mai d. J. eintretende Erhöhung der Holzfrachtsätze für Bockenheim (Abschnitt A, Abteilung II) beträgt nicht 0,02, sondern nur 0,01 ℳ für 100 kg.
München, den 21. April 1903. (1065)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im Heft 1 des belgisch-südwestdeutschen Viehtarifs (Belgien-Reichsbahn) vom 1. Mai 1894 werden die für die diesseitigen Strecken in der Schnittabelle a angegebenen Schnittsätze für Großvieh (Rindvieh, Maultiere, Esel, Fohlen und dergl.) mit Geltung vom 20. April d. J. auf diejenigen Sätze ermäßigt, welche in der gleichen Tabelle für „Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Gänse etc.) in gewöhnlichen Wagen" vorgesehen sind.
Straßburg, den 18. April 1903. (1066)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Der Nachtrag I zum Tarif für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900, dessen Gültigkeit bis zum 30. April 1903 begrenzt ist, bleibt über diesen Zeitpunkt hinaus bis auf weiteres noch in Kraft.
Dresden, den 23. April 1903. (1067)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg - süddeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1903 wird die Station Mannheim Industriehafen mit den um 0,01 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Mannheim in den am 1. April 1903 eingeführten Ausnahmetarif für Düngemittel (Ammoniak, Guano usw.) einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 19. April 1903. (1068)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Teil II vom 1. Mai 1897.
Mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. gelangen für die Artikel:
I. Petroleum, raffiniert,
II. Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffiniert), Blau-, Grün-, Berg-, Erd- und Steinöl,
III. Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha rumänischen Ursprungs) in Wagenladungen von 10000 kg die folgenden Frachtsätze zur Einführung:

km	Von Passau tr. nach	I	II	III
		Pfennig für 100 kg		
711	Maizières .	277	183	172

München, den 23. April 1903. (1069)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

K. B. Pfälzische Eisenbahnen.

Lokaltierverkehr.
Am 1. Mai 1903 wird ein neuer Lokaltiertarif eingeführt. (1070)
Ludwigshafen a/Rh., den 21. April 1903.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande treten am 1. Mai d. J. Frachtsätze für die Beförderung von Holz der Abt. a von den Stationen Bleistadt B. E. B., Hotzendorf K. F. N. B. sowie Trebitsch und Wladislau St. E. G. nach einer Anzahl sächsischer Binnenstationen und nach den Leipziger Bahnhöfen sowie ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 13 a (Kalk usw.) von Lobositz St E. G. nach Engelsdorf in Kraft. Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbureau, Wienerstr. 4, zu erfahren.
Dresden, den 23. April 1903. (1071)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Stationstarifsätze für Reichenberg im bayerisch-sächsischen Gütertarife, Heft 2 werden vom 1. Mai d. J. an in einigen Tarifklassen ermäßigt. Hierüber erteilt die Station Reichenberg sowie unser Verkehrsbureau auf Anfrage Auskunft.
Dresden, am 23. April 1903. (1072)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 25. April 1903 wird die Station Schmiedefeld des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau als Empfangsstation in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Gleichzeitig werden für die in dem genannten Tarif bereits enthaltene Empfangsstation Neusalz a/O. des Eisenbahndirektionsbezirks Posen Frachtsätze für den Verkehr von Thorn eingeführt.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Dienststellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 17. April 1903. (1073)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-pfälzischer Tierverkehr.

Am 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. Oktober 1898 in Kraft. Er enthält im wesentlichen die mit der Herausgabe des neuen deutschen Eisenbahntiertarifs, Teil I, im Zusammenhange stehenden Änderungen der Bestimmungen des Teils II, ferner die bereits im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für die Station Nalbach des Direktionsbezirks St Johann-Saarbrücken.

Die im Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Abdrücke des Nachtrages können durch die beteiligten Dienststellen zum Preise von 10 ₰ bezogen werden. (1074)

St. Johann-Saarbrücken, 21. April 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Illowo transito mit Galizien und der Bukowina über Granica-Warschau.

(Einführung des Nachtrages I.)

Mit Gültigkeit vom 19. Mai a. St./1. Juni n. St. 1903 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 18. November a. St./1. Dezember n. St. 1901 gültigen Tarif des in der Überschrift bezeichneten Verkehrs zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Änderung des Titelblattes,
2. Änderung des Vorwortes,
3. Änderungen zu „B. Besondere Bestimmungen“,
4. Änderung von Frachtsätzen von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen,
5. Einbeziehung und Streichung von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen,
6. Frachtsätze für Stationen der rumänischen Eisenbahnen,
7. Änderung der Nachweisung der Anstoßfrachten für die deutschen Strecken ab Illowo,
8. Änderung des Kilometerzeigers,
9. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 20 Hellern oder 17 ₰ pro Stück zu beziehen.

Wien, am 17. April 1903. (1075)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Verlängerung der Gültigkeit des I. Nachtrages zum Tarife für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr.

Der I. Nachtrag zum Tarife für den sächsisch - preußisch - südfranzösischen Güterverkehr vom 1. November 1902, welcher gemäß der Kundmachungen in Nr 5 vom 17. Januar 1903 (140) und in Nr 20 vom 11. März 1903 (636) dieses Blattes auch für den Verkehr zwischen Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und den Stationen Bodenbach (k. k. österr. Stb. und St. E. G.), Moldau (k. k. österr. Stb.), Reichenberg (A. T. E. und S. N. D. V. B.), Tetschen (B. N. B. und Ö. N. W. B.) sowie Weipert (B. C. B.) anderseits im schweizerisch-österreichisch - ungarischen Transitverkehre Anwendung findet, bleibt entgegen dem am Tarifnachtrage befindlichen Aufdrucke über den 30. April 1903, und zwar bis auf weiteres in Kraft.

Wien, am 20. April 1903. (1076)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Binnentarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die besondere Bestimmung zu § 62 der Eisenbahn - Verkehrsordnung im Abschnitt C (Nebengebührentarif) unter IX aufgehoben.

Oschersleben, den 10. April 1903 (1077)
Der Vorstand.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Binnentarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die besondere Bestimmung zu § 62 der Eisenbahn - Verkehrsordnung im Abschnitt C (Nebengebührentarif) unter IX aufgehoben. (1078)

Braunschweig, den 18. April 1903.
Die Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Die Bestimmung I 5 zu § 11 E. V.-O. im Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn, der zufolge Reisende der III. Wagenklasse, wenn sie einen Speisewagen benutzen wollen, Ergänzungskarten zu lösen haben, wird am 1. Mai d. J. aufgehoben. Von diesem Tage ab soll auf den preußisch-hessischen Staats- und den Reichseisenbahnen auch dem Reisenden der III. Wagenklasse ohne Erhebung einer besonderen Gebühr der Zutritt zu den Speisewagen zur Einnahme von Speisen und Getränken gestattet sein.

Der Aufenthalt in den Speisewagen ist jedoch auf die zu diesem Zwecke erforderliche Zeit zu beschränken, anderenfalls die Zugbeamten und die Bediensteten der Wirtschaftsunternehmer verpflichtet sind, Mißbräuchen entgegenzutreten. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Reisenden und den Bediensteten über die Berechtigung zum Aufenthalt im Speisewagen entscheidet der Zugführer.

Straßburg, den 14. April 1903. (1079)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

7. Verdingungen.

Verding

über Lieferung und Aufstellung der flußeisernen Überbauten zur Erweiterung der Straßenunterführung im Km. 3,355 der Bahnlinie Cassel - Frankfurt a/M.: rd 117,6 t Flußeisen, rd 3,6 t Gußstahl und rd 2,4 t Gußeisen.

Die Zeichnungen und Verdingsunterlagen liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion während der Dienststunden zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ für die Zeichnungen und von 1 ℳ für die Bedingungen von da bezogen werden.

Verdingstermin: Sonnabend, den 16. Mai d. J., Mittags 12 Uhr. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Cassel, den 20. April 1903. (1080)
Kgl. Eis.-Betr.-Inspektion 2.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Vergebung eiserner Brückenkonstruktionen.

Für den
neuen Güterbahnhof Freiburg im Breisgau und seine Zufahrtslinien
soll die Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktionen für weitere 2 Bauwerke vergeben werden.

Los XI. Eine zweigleisige Bahnbrücke, Fachwerkträger mit parallelen Gurtungen von 32,58 m Stützweite im Gewicht von .	175 000 kg
und eine Wegbrücke, 7 Blechträger von 18,8 m Stützweite im Gewicht von	75 600 „
zusammen	250 600 kg

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen an Werktagen auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstraße 3, III. Stock, zur Einsicht auf.

Dieselben werden auch, soweit der Vorrat reicht, gegen vorherige Einsendung per Postanweisung von 5 ℳ nach auswärts abgegeben.

Die Angebote, welche den Preis für 100 kg der vollständig fertig aufgestelltenKonstruktion enthalten sollen, sind bis längstens

Freitag, den 8. Mai 1903,
Vormittags 10 Uhr,

auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstraße 3, III. Stock, verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Eisenkonstruktionen“ versehen einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt 4 Wochen.

Freiburg, den 21. April 1903. (1081)
Großh. Eisenbahnbauinspektion.
v. Stetten.

Verdingung

der Lieferung von 110 Stück fertigen Wagendecken in 2 Losen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin, Donnerstag, den 28. Mai 1903, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstraße 106 — einzureichen. Angebotbogen und Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 41 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes des Oberschlesischen Bahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 20. Juni 1903.

Breslau, den 16. April 1903. (1082)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. April Vorm. gemeldet.

Nr 12 — Berlin, am 25. April 1903. — Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A A	173	1	Kiste	Eisenw. —	60	1	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
2	A B	—	2	—	Privatketten —	—	2	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	à 8 m lg.
3	A C L	1/2	2	Pack	Felle —	380	3	Mülheim (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
4	A E A	—	4	Stück	Privatunterlagsbalken	330	4	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
5	A F	107	1	Kiste	Bleiplatten —	33	5	Soest	K. E.-D. Cassel	
6	A H	2239	1	„	Apfelringe —	27	6	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
7	A K	1	1	Sack	Kartoffeln —	57	7	Grimmen	K. E.-D. Stettin	
8	B	6714	1	Kiste	Unionswichse —	21	8	Türkismühle	St. Johann=Saarbr.	
9	B	—	5	Pack	Holzreifen —	9,5	9	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bez. Stelle 30/3.
10	B	—	1	Stück	Gußrohr —	67	10	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Krümmer.
11	B	4586	1	Kollo	eis. Lampenkugel —	4	11	Marburg	K. E.-D. Cassel	
12	B	10	1	Beutel	ger. Wurst u. Fleisch	7	12	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
13	B	3048	1	Kb.	Striegel (Eisenw.) —	43	13	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
14	B	5	1	Korb	gefüllt —	56	14	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
15	B A	—	1	„	gefüllt —	6	15	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
16	B A B	—	1	Bierfaß	leer —	10	16	Wolmirsleben	K. E.-D. Magdeburg	
17	B C	694	1	Kiste	Eisenwaren —	56	17	Strasburg Wpr.	K. E.-D. Danzig	
18	B D	1	2	Körbe	1 gefüllt, 1 leer —	5	18	Münster	K. E.-D. Münster	
19	B D O	9	6	—	Stahlstangen —	28	19	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
20	B E	932	1	Kiste	Schuhwaren —	75	20	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
21	B J	I	1	Sack	Kartoffeln —	85	21	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
22	B M	150	1	Kübel	leb. Pflanzen —	28	22	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	B S	1045	1	Korbbll.	leer —	25	23	Angerburg	K. E.-D. Königsberg	
24	B S & Co	38574	1	Kiste	Schokolade —	37	24	Darmstadt	Direktion Mainz	
25	B T	1	1	—	eis. Platte —	50	25	Pinneberg	K. E.-D. Altona	Bahnhofsfund.
26	C	—	1	Faß	ansch. Petroleum —	189	26	Wittenberge	„	
27	C A F	341	1	Korbballon	leer —	13	27	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
28	C B	1388	1	Kiste	leer —	35	28	Cöln=Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
29	C B	1224	1	„	Apfelsinen —	16	29	Friedland i/Mkb.	Neubrandbg.-Friedl.	
30	C B H	1395	1	Faß	leer —	8	30	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
31	Ch F E	659	1	eis. Faß	ansch. Säure —	210	31	Öbisfelde	K. E.-D. Hannover	
32	C H S Fabrik-Zeichen	—	1	Bund	24 Spaten ohne Stiele	28	32	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
33	C J	1208	1	Ballen	Leder —	16	33	Herne	K. E.-D. Essen	
34	C N	2620	1	Faß	gefüllt —	65	34	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
35	C P	146	3	Kisten	leer —	55	35	Hamburg	Lübeck-Büchener	
36	C S	6	1	Kiste	Furniere —	125	36	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
37	C S	100	1	Ballen	l. Säcke —	101	37	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
38	C T	1	1	eis. Faß	gefüllt —	396	38	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
39	C T	4611	1	Korb	gefüllt —	46	39	Mülheim a/Ruhr	„	
40	D	377/78	2	Körbe	Drahtstifte —	109	40	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
41	D	3059	1	Ballen	Watte —	65	41	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
42	D R G M*)	64960*)	1	—	Kugellaterne mit Drahtgitter	—	42	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	*) in der Glaskugel eingegossen.
43	D R S	841	1	Kiste	Kognak —	80	43	Caternberg S.	K. E.-D. Essen	
44	D R W	1423	1	„	ansch. Gußstück —	153	44	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
45	E	100	1	„	Installationsgegenstände	43	45	Murnau	Bayerische Stsb.	
46	E G	8562	1	Sack	Zucker —	100	46	Zella=St. Blasii	K. E.-D. Erfurt	
47	E K	189	1	Kiste	leer —	41	47	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
48	E M	2541/46	6	Kisten	? —	123	48	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
49	E S	607	1	Sack	Kartoffeln —	50	49	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
50	E S V	2887	1	Schlßkb.	Zigarren —	22,5	50	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
51	E V L	—	1	—	eis. Reifen, 2 ang. Hufeisen	9,5	51	Freiburg	Badische Stsb.	
52	F	426	1	—	Sportwagen —	—	52	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	F A	523	1	Kiste	Eisenwaren	29	53	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	ansch. Sofagestell.
54	F A T	106	1	—	Holzrahmen	12	54	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
55	F B C	1/2	2	Körbe	br. irdene Töpfe	19	55	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
56	F D E	1662	1	Korb	Schrauben	41	56	Luxemburg	Reichsbahn	
57	F Gr	1	1	„	Kleider	37	57	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
58	F H N	7365	1	Kasten	Hausgerät	23	58	Glogau	K. E.-D. Posen	
59	F L	226	1	Ballen	Papiertapeten	12	59	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
60	F L	445	1	Kiste	gefüllt	28	60	Gr.-Lüder	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	F M L —	28 —	2	—	Pläne	38	61	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	ansch. Privatpläne.
62	F R	114	1	Ballen	Leder	133	62	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
63	F R	100	1	Koffer*)	Kleider	59	63	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	*) Bettsack aufgebunden.
64	F W	387	1	Kiste	Lampenteile	29	64	Metz	Reichsbahn	
65	F Z	—	1	Ring	kleine Eisenstücke	16	65	Passau	Bayerische Stsb.	
66	G B	3122	1	Kiste	Glas	18	66	Posen	K. E.-D. Posen	
67	G G	6	1	Pack	37 Schiefertafeln	19	67	Havelberg	K. E.-D. Altona	
68	G G	16630	1	Faß	Schmalz	190	68	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	
69	G G	4464	1	Kiste	Kurzw.	31	69	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
70	G S	5868	1	Stück	eis. Schutzdeckel	11,5	70	Schönberg	Sächsische Stsb.	
71	G S	3246	1	Ballen	Pflanzen	22,5	71	Maldeuten	K. E.-D. Königsberg	
72	G S C	—	2	—	Ketten	44	72	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	à 11 m.
73	G S & Co.	—	1	—	Privatkette	17	73	Urdingen	K. E.-D. Cöln	10,50 m lg.
74	G S & Co.	—	1	—	eis. Bindekette	18	74	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
75	G W P	7743	1	Korb	gefüllt	51,5	75	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
			1	Stück	eis. Rahmen					
76	H	—	1	„	eis. Ringplatte	10	76	Freiberg	Sächsische Stsb.	
			1	Bund	4 Ringe, 1 Stürze					
77	H	—	1	Stange	Flacheisen	7	77	Borsdorf	„	
78	H	—	4	Kolli	Ofenrohre	29	78	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	von Eisenblech.
79	H	1967	1	—	eis. Garderobenständer	10	79	Essen	K. E-D. Essen	
80	H B	267/68	2	Verschläge	Vogelkäfige	36	80	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
81	H F E	30	1	Kiste	?	55	81	Lübeck	Lübeck-Büchener	
82	H F E	562	1	—	Egge	62	82	Radeburg	Sächsische Stsb.	
83	H G	I	1	Reisekorb	Reisedecke	12	83	Danzig	K. E.-D. Danzig	
84	H J	7198	1	Kiste	leer	30	84	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
85	H J	45175	1	„	?	52	85	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	
86	H J	—	1	Korb	Kleider	11	86	Wetter Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
87	H M	V	1	—	Marmorplatte	10	87	Bartschin	K. E.-D. Bromberg	
88	H P	5983	1	Kiste	leer	26	88	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
89	H R	1393	1	„	getr. Wurst	27,5	89	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
90	H S	375	1	„	leer	25	90	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
91	H S	11	1	Blechflasche	gefüllt	33	91	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
92	H S C	1661	1	Kiste	leer	22	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	H S & S	1375	1	Verschl.	Glaswaren	30	93	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
94	H T	31387a	1	Pack*)	Reifenschläger	5	94	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	*) in Papier.
95	J	23	1	—	Blechflasche, leer	2	95	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
96	J A W	—	1	Korb	Arrak, Rum	38	96	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
97	J C	2092	1	Kiste	Senf in Gläsern	47	97	Sulzbach S.	St. Johann-Saarbr.	
98	J E	232	1	Verschl.	leer	22	98	Braunschweig N.	K. E.-D. Magdeburg	
99	J G S S	28001	1	Kiste	Messingteile	200	99	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
100	J S J	—	1	in Leinen	eich. Tisch	75	100	Düsseldorf Fil.	K. E.-D. Elberfeld	
101	K	1145	1	Ballen	Gewebe	33	101	Brake i/O.	Oldenburgische Stsb.	
102	K	6862	1	Kiste	Nudeln	15	102	Essen H.	K. E.-D. Essen	
103	K	533	1	„	gefüllt	23	103	Heidelberg	Badische Stsb.	
104	K	2	1	„	1 Blechschild, 1 Regal	25	104	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
105	K	1/2	2	Lattenkisten	leer	60	105	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	
106	K C	7581	1	Korb	Stahl-Bohrer	22	106	Minden	K. E.-D. Hannover	
107	K E D B	—	1	—	Kette mit Reitel	—	107	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
108	K U	4725	1	Stück	eis. Pflugschar	6	108	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
109	L H	676	1	Kiste	Rasierpinsel	20	109	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
110	L H	1145	1	„	Blechkapseln	39	110	Neuß	K. E.-D. Cöln	
111	L S	3888	1	Ballen	leb. Pflanzen	40	111	Troppau	K. E.-D. Kattowitz	
112	L T	5862	1	Kiste	gefüllt	80	112	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
113	L W	6772	1	„	Wein	60	113	Asch	Bayerische Stsb.	
114	L W	1223	1	Faß	leer	31	114	Mannheim	Badische Stsb.	
115	M	346	1	Ballen	Tuch	15	115	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
116	M	5513	1	Kiste	Rosinen	18	116	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
117	M B	—	1	Sack	Knochenphosphat	3	117	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
118	M B	4489	1	Korb	Bürstenwaren	31	118	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	
119	M C	100	1	„	leere Kanne	7	119	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
120	M D	1790	1	Korbfl.	Lack	61	120	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
121	M N	936	1	Ballen	leb. Pflanzen	7	121	Rätzlingen	K. E.-D. Magdeburg	
122	M P	102	1	„	Matratze	40	122	Czernitz	K. E.-D. Kattowitz	
123	M R	19966 19967 65467	3	Kisten	leere Schachteln	46	123	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
124	M St	1480	1	Sack	Käse	24	124	Lauenburg	K. E.-D. Danzig	
125	M W	300	1	Stange	Rundstahl	44	125	Soest	K. E.-D. Cassel	
126	N	250	1	Kiste	ansch. Lebensmittel	13	126	Wanne	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
127	N	3021	1	Kiste	Zigarren —	60	127	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
128	N C	414	1	„	Kuchenwage —	13	128	Marten	K. E.-D. Essen	
129	Oe N W B	—	1	—	Dienstkette —	—	129	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
130	O G	367	2	Bund	6 Eisenrohre —	42	130	Bonn	K. E.-D. Cöln	
131	O K	8	1	—	Musterkoffer —	82	131	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
132	O K P R	16	1	—	Bindekette —	—	132	Elsfleth	Oldenburgische Stsb.	
133	O P	123	1	Verschlag	Fahrradteile —	25	133	Lübeck	Lübeck-Büchener	
134	P	1528	1	Kiste	Eisenw. —	50	134	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
135	P	22	1	Korb	Kleider, Wäsche usw.	37,5	135	Neidenburg	K. E.-D. Königsberg	
136	P B	9479	1	Kiste	Glasplatte —	11	136	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
137	R K	954/5	2	Fässer	leer —	31	137	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
138	R M A G	294	1	Kiste	Maschinenteile —	19	138	Mittweida	Sächsische Stsb.	
139	R P	2214	1	Pack	Papier —	36	139	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
140	R R	1/2	2	Körbe	leer —	?	140	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
141	R S	—	1	—	Sackkarre —	46	141	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
142	R Sch	3295	1	Korb	Reiseeffekten —	51	142	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
143	S	1/4	4	Stück	☐-Eisen —	2000	143	Guben	K. E.-D. Berlin	
144	S	14546	1	Blechkübel	ansch. Fettwaren —	11	144	Peterzell-Königsfeld	Badische Stsb.	
145	S	162	1	Kiste	ger. Wurst —	28	145	Eisenberg	K. E.-D. Erfurt	
146	S	385	1	Weinfaß	leer —	24	146	Bingen	Direktion Mainz	
147	S B	572	1	Ballen	Manufakturw. —	18	147	Posen	K. E.-D. Posen	
148	S H od. O	3934	1	Weinfaß	leer —	17	148	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
149	S K	—	1	Kiste	Eier —	88	149	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
150	S N	1243	1	Pack	Bäume —	8	150	Berlin Anh.	„	
151	St	1600	1	Ballen	Kalbleder —	46	151	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
152	T	93	1	L.-Kiste	leer —	40	152	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
153	T & Co	50, 126	3	eis. Fässer	leer —	157	153	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
154	T W	9903	1	Pack	Papier —	40	154	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
155	V B	1446	1	Kiste	Steingut —	50	155	Neumünster	K. E.-D. Altona	
156	V D	3738	1	„	leer —	14	156	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
157	V T G	188	1	—	Privatdecke —	—	157	Algringen	Reichsbahn	
158	W	4420/1192	2	Kisten	leer —	13	158	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
159	W	4	1	Kiste	Kleider, Wein —	28	159	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
160	W	IV	1	Reisekorb	Kleider —	47	160	Breslau Odert.	K. E.-D. Breslau	
161	W	8009	1	Kiste	Makkaroni —	9	161	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
162	W	—	5	Stäbe	Flachstahl —	20	162	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
163	W G	6119	1	—	hölz. Doppelleiter —	16	163	Meldorf	K. E.-D. Altona	beschr. Medorf.
164	W H	—	1	Sack	getr. Kleider —	28	164	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
165	W H	7353	1	Kiste	Nudeln —	31	165	Düsseldorf-Der.	„	
166	W K	2693	1	„	leere Zig.-Kisten —	40	166	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
167	W St	2	1	„	ansch. Seife —	48	167	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
168	W U	532	1	„	Stahlwellen —	1050	168	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
169	Cöln	26771	2	Stück	hölz. Einsatzrungen	—	169	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
170	Direktions-bez. Danzig	5	1	—	Dienstgitter —	—	170	Stolp	K. E.-D. Danzig	
171	Ehrmann	—	1	Sack	Hausgerät u. Wäsche	25	171	Courl	K. E.-D. Essen	
172	Excelsior	33952	1	—	Fahrrad —	—	172	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
173	Joseph Fliegel	—	1	—	Milchkanne, leer —	6,6	173	Calau	K. E.-D. Halle a/S.	
174	Gleiwitz	17	1	—	eis. Spannkette —	30	174	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	1 Krankette.
175	Elv. Heiden	—	1	Reisekorb	Nähkasten, Kleidung	39	175	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
176	Herm. Kallmann	20131	1	Faß	leer —	66	176	Berlin Ahg.	„	
177	Peterseim	46046	1	Ballen	leb. Pflanzen —	—	177	Troppau	K. E.-D. Kattowitz	
178	Louis Pritzkow	—	2	—	Spiritusfässer, leer —	115	178	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
179	S P F P L Reims	—	1	Weiden-korb	Kleider, Wäsche, Porz.	38	179	Jena-S.	K. E.-D. Erfurt	
180	Sarinski	—	1	Bund	1 Forke, 1 Spaten, 1 Harke, 1 Sensenbaum	14	180	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
181	Weihen-Stephan	7557	1	Bierfaß	leer —	36	181	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
182	D K Trier	7994	1	Bund	Treibriegel *) —	11	182	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	*) 6 Stück.
183	Triumpf	2236	1	Sack	Kartoffeln —	5	183	Würzburg	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
184	—	I	2	Stück	Rohr u. Knie —	10	184	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	Gußstücke.
185	—	rot I	7	Pack	eis. Herdringe —	150	185	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
186	—	3	1	Rolle	Weißblech —	10	186	Sagan	K. E.-D. Breslau	
187	—	3	1	Bund	Kammräder —	20	187	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	
188	—	5 / — 26	1	—	eis. Bindekette, 7 m lg., 8 mm stark	—	188	Altena	K. E.-D. Elberfeld	Privatgut.
189	—	10/28	1	Sack	Melassefutter —	75	189	Altenhundem	„	
190	—	42	1	Zylinder	leer —	22	190	Rheinbrohl	K. E.-D. Cöln	
191	—	75	1	Korb	Lorbeerblätter —	6	191	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
192	—	322	1	Steige	10 lebende Gänse —	26	192	„	„	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
193	—	385	1	—	Decke —	—	193	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	5 m lg., 2,50 m br.
194	—	42699	1	Stück	Schraubenschlüssel —	93	194	Celle	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
195	/ grün	—	3	Stück	Roheisen —	99	195	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
196	/ rot	—	1	Bund	Rundeisen —	50	196	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	bez. Bebra.
197	/ weiß	—	2	Stab	Flacheisen —	72	197	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	bez. Bebra.
198	weiß ╳	—	1	Stück	eis. Rohr —	82	198	Holzminden	K. E.-D. Cassel	6,10 m lg.
199	— weiß	2	3	„	Gußteile —	46	199	Peine	K. E.-D. Hannover	
		1	1	—	schmiedeeis. Gitter —					
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
200	—	—	1	Bund	4 Achsbuchsen —	5	200	Jagstfeld	Badische Stsb.	
201	—	—	1	Kiste	Armlampe —	4	201	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	—	1	Stück	Bandeisen —	11	202	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
203	—	—	1	—	Bandeisen —	24	203	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
204	—	—	1	Sack	Betten —	20,5	204	Hannover S.	K. E.-D. Hannover	
205	—	—	1	„	Betten u. Wäsche —	24	205	Ascherbude	K. E.-D. Bromberg	
206	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	60	206	Elsterwerda B. D.	K. E.-D. Halle a/S.	mit Matratzen.
207	—	—	1	Bund	Bestellkopfteile —	14	207	Caternberg Süd	K. E.-D. Essen	
208	—	—	1	Sack	Bettzeug u. alte Kleider	33	208	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
209	—	—	1	Blechkanne	gefüllt —	31	209	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
210	—	—	1	Ring	Bleirohr —	19	210	Rostock	Grhzl. Meckl. Stsb.	
211	—	—	1	Bund	3 gr. Blumenkörbe —	10	211	Hannover	K. E.-D. Hannover	
212	—	—	14	Stück	Bretter —	49	212	Sebaldsbrück	„	
213	—	—	9	„	Bretter —	70	213	Angermünde	K. E.-D. Stettin	Streckenfund.
214	—	—	1	—	Bretterstuhl —	7	214	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
215	—	—	1	Wagen	Bruchsteine —	15000	215	Caternberg S.	K. E.-D. Essen	Saarbr. 31206.
216	—	—	1	Büchse	gefüllt —	9	216	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
217	—	—	1	Schließkorb	Damenkleid., Wäsche	35	217	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	[1]
218	—	—	1	Rolle	Draht —	14,5	218	Hungen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
219	—	—	1	Bund	Draht —	22,5	219	Leubingen	K. E.-D. Erfurt	
220	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	10	220	Wanne	K. E.-D. Essen	
221	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	81	221	Pforzheim	Badische Stsb.	
222	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	49	222	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
223	—	—	1	Kiste	Drahtstifte —	60	223	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
224	—	—	1	Bund	10 Eimer —	30	224	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	schw. lack.
225	—	—	1	„	Eisen —	70	225	Elberfeld-Mirke	„	
226	—	—	1	„	6 Stg. Eisen —	63	226	Derschlag	„	
227	—	—	2	Stangen	Eisen —	48	227	Düsseldorf-Der.	„	
228	—	—	1	Bund	verz. Eisenrohre —	59	228	Artern	K. E.-D. Erfurt	
229	—	—	1	„	Eisenrohre —	65	229	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
230	—	—	1	„	⊔-Eisenstäbe —	27	230	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	„	2 runde Eisenstg. —	12	231	Radebeul	Sächsische Stsb.	m. Gew. u. Mutt.
232	—	—	1		Eisenstangen —	9	232	Loetzen	Ostpreußische Südb.	
233	—	—	1	Stück	Eisenteil —	19	233	Soest	K. E.-D. Cassel	ansch. v. Pflug
234	—	—	1	Korb	Eisenwaren —	68	234	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
235	—	—	1	Stück	Rad v. Fahrrad —	1,5	235	Göttingen	K. E.-D. Cassel	ohne Gummireif.
236	—	—	1	Kiste	Fahrradteile —	4	236	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
237	—	—	1	Faß	gefüllt —	57	237	Mainz	Direktion Mainz	
238	—	—	1	„	leer —	18	238	Hardegsen	K. E.-D. Cassel	
239	—	—	1	Wagen	Fässer mit? —	—	239	Lehrte	K. E.-D. Hannover	Bln. 26794.
240	—	—	1	Pack	Federbetten, alte —	20	240	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
241	—	—	1	Stück	gußeis. Fenster —	15	241	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
242	—	—	1	„	eis. Fensterrahmen —	7	242	Bremerhaven *)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinl.
243	—	—	1	Bund	eis. Fensterstangen —	12	243	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
244	—	—	1	Stück	Flacheisen —	54	244	Remilly	Reichsbahn	Streckenfund.
245	—	—	1	Stange	Flacheisen —	11	245	Bergheim	K. E.-D. Hannover	
246	—	—	11	Stangen	Flacheisen —	385	246	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
247	—	—	1	Stange	□-Eisen —	35	247	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
248	—	—	1	Bund	2 Flacheisen —	11	248	Magdeburg-Westseite	K. E.-D. Magdeburg	
249	—	—	1	Sack	Frauenkleider u. Betten, Schürzen	17	249	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
250	—	—	1	Schließkorb	Frauenkleider —	32	250	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
251	—	—	1	Sack	Futterbrot —	24	251	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
252	—	—	1	Stück	Gasrohr —	14	252	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	5,75 m lang.
253	—	—	1	Eimer	Gelee —	12,5	253	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	Sack	Gerste —	18	254	Holzkirchen	Bayerische Stsb.	
255	—	—	15	Stück	eis. Gießpfannen —	15,5	255	Westig	K. E.-D. Elberfeld	
256	—	—	1	Korb	Glaskugeln —	45	256	Berlin Görl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
257	—	—	1	—	Hakenkette —	18	257	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
258	—	—	1	Sack	Hausutensilien (Schnittergut)	16	258	Kobylin	K. E.-D. Posen	
259	—	—	1	Pack	rohe Häute —	59	259	Straßburg	Reichsbahn	
260	—	—	2	Stück	Hemmklötze —	14	260	Mainz	Direktion Mainz	f. Aufzug.

[1] Vorgf. Adr. Frl. M. Koschuka 7, Graber i. Posen.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
261	—	—	1	Holzkoffer	gefüllt	30	261	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	
262	—	—	1	Karton	Holzsäulen	37	262	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
263	—	—	1	Bund	1 eis. Hülse 1 eis. Rohr	5	263	Duisburg	K. E.-D. Essen	m. Messingventil.
264	—	—	1	Weidenk.	Isolatoren	25	264	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
265	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee	20	265	Gnoien	Grhzl. Meckl. Stsb.	
266	—	—	1	„	gebr. Kaffee	16	266	Halle a/S. Eil-A.	K. E.-D. Halle a/S.	
267	—	—	1	„	Kaffee	28	267	Bock=Wallendorf	K. E.-D. Erfurt	
268	—	—	1	Bund	4 eis. Kaffeebrenner	7	268	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	
269	—	—	1	Pack	gesalz. Kalbfelle	38	269	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
270	—	—	1	Sack	Kanit	76	270	Olpe	K. E.-D. Elberfeld	
271	—	—	1	„	Kartoffeln	25	271	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
272	—	—	1	„	Kartoffeln	15	272	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	
273	—	—	1	„	Kartoffeln	49,5	273	Ihringhausen	K. E.-D. Cassel	
274	—	—	1	„	Kartoffeln	51	274	Neheim=Hüsten	„	
275	—	—	1	Korb	Käse	5,5	275	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
276	—	—	1	„	Käse u. Rollmops	11	276	Neumünster	K. E.-D. Altona	
277	—	—	1	—	eis. Kasten od. Aufsatz	14	277	Neustettin	K. E.-D. Danzig	ansch. z. Kochapp.
278	—	—	2	—	Ketten	22 16,5	278	Bischofsheim	Direktion Mainz	5,40 m lg. 9,85 m lg.
279	—	—	1	Tasche	Kinderkleider, Wäsche	5	279	Frankfurt a/M.	K. E-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
280	—	—	1	—	Kinderstuhl	6	280	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	—	1	—	hölz. Kinderstuhl	5	281	Leipzig Mgdbg. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	Zollgut.
282	—	—	1	Kiste	leer	57	282	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
283	—	—	1	—	eis. Klappbettstelle	31	283	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	mit Drahtmatratze.
284	—	—	1	Schließkorb	Kleider	26	284	Buchenau	K. E.-D. Cassel	
285	—	—	1	Koffer	Kleider	118	285	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
286	—	—	1	Sack	Kleider	9	286	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
287	—	—	1	Reisekorb	Kleider	21	287	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
288	—	—	1	Schließkorb	Kleider	32	288	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
289	—	—	1	Korb	Kleider	10	289	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
290	—	—	1	„	ansch. Kleider	10	290	Gernrode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
291	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche, Tassen	40	291	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
292	—	—	1	Korb	Kleider, blech. Geräte	22	292	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
293	—	—	1	Koffer	Kleider, Stiefel, Wäsche	40	293	Mainz	Direktion Mainz	Gepäck.
294	—	—	1	Sack		10	294			
295	—	—	1	Reisekorb	ansch. Kleider	22	295	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
296	—	—	1	„	verm. Kleider	18	296	Berlin H. u. L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
297	—	—	1	„	alte Kleider, Geräte	45	297	Kosten	K. E.-D. Posen	
298	—	—	1	Schließkorb	Kleider, Hausstandsg.	56	298	Hamburg	K. E.-D. Altona	Georg Horn a. Breslau.
299	—	—	1	Sack	Kleie	50	299	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
300	—	—	1	—	eis. Kochmaschine	86	300	Schroda	K. E.-D. Posen	
301	—	—	1	Koffer	neu, leer	14	301	Marne	K. E.-D. Altona	mit Leinenbezug.
302	—	—	1	„	grau gestrichen	25	302	Eichenberg	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
303	—	—	1	Ballen	Kopfkissenüberzüge aus Drell	84	303	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
304	—	—	1	Pack	10 Körbe	5	304	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
305	—	—	1	—	neue eis. Krankette	69	305	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	1	Sack	gebr. Kräuter	33,5	306	Düsseldorf=Der.	„	
307	—	—	1	„	Kreide	50	307	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
308	—	—	1	„	eis. Kugeln	38	308	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
309	—	—	1	Korb	gußeis. Kugeln	137	309	Gelnhausen	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	1	„	Lack	15	310	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
311	—	—	1	—	eis. Ladebrücke	17	311	Dresden=N.	„	
312	—	—	12 4	Stück —	eis. Lager Eisenstücke	97,5 32,5	312	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
313	—	—	1	Ballen	Leder	91	313	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	
314	—	—	1	Stück	lebender Lindensetzling	5,5	314	Lindau	Bayerische Stsb.	
315	—	—	1	Rolle	Linoleum	7,5	315	Ottleben	Oschersleben-Schöninger E.	
316	—	—	1	Sack	Mais	100	316	Marburg	K. E.-D. Cassel	
317	—	—	1	—	eis. Mannlochbügel	6	317	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
318	—	—	1	Eimer	Marmelade	13,5	318	Leipzig Mg. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
319	—	—	1	Korb	eis. Masch.-Schrauben	53	319	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	
320	—	—	1	—	zweiteil. Messingblock	4	320	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
321	—	—	1	Pack	Messinggußteile	3	321	Karlsruhe	Badische Stsb.	Gepäck.
322	—	—	1	„	Meßlatten	—	322	Rheda	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
323	—	—	1	—	Möbelaufsatz	2	323	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	braun lackiert.
324	—	—	1	Säckchen	Mühlenfabrikate	12	324	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Rummelsburg Rgb. 1./4.
325	—	—	1	—	gebr. Nähmaschine	32	325	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
326	—	—	2	Stück	1 Ober-, 1 Unterlagerkasten	9,5	326	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
327	—	—	1	Ölfaß	leer	31	327	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
328	—	—	1	Stück	Ofenart	24	328	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
329	—	—	1	Bund	Ofenknierohr	10	329	Detmold	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
330	—	—	1	Säckchen	Paniermehl —	12,5	330	Remscheid-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
331	—	—	1	Ballen	Papierhülsen —	36	331	Stettin Zgb.	K. E.-D. Stettin	
332	—	29	1	—	Petroleumfaß, leer —	33	332	Waldhof	Direktion Mainz	
333	—	—	1	Sack	Pfeffer —	12	333	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
334	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	7	334	Rätzlingen	„	
335	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	2	335	Büchen	K. E.-D. Altona	
336	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	38	336	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	
337	—	—	1	Wagen	Pflastersteine —	—	337	Barop	K. E.-D. Essen	Esn. 39 649.
338	—	—	1	Blechbüchse	Pflaumen —	5	338	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
339	—	—	1	Stück	Pflugwand —	10	339	Carlsruhe O/S.	K. E.-D. Breslau	
340	—	—	1	Kiste	Porzellan —	12	340	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
341	—	—	1	Bund	1 Rechen, 2 Kartoffelhacken	4,5	341	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
342	—	—	1	Sack	Reis —	50	342	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
343	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	34	343	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
344	—	—	1	„	gefüllt —	35	344	Weißensee	K. E.-D. Berlin	
345	—	—	1	„	gefüllt —	50	345	Ottleben	Oschersl.-Schönig. E	
346	—	—	1	„	gefüllt —	35	346	Emden	K. E.-D. Münster	
347	—	—	1	—	Riffelblech —	42	347	Montjoie	K. E.-D. Cöln	
348	—	—	1	Bund	Rohrmatten —	3	348	Burgkundstadt	Bayerische Stsb.	
349	—	—	1	Korb	Rohrschellen —	128	349	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
350	—	—	1	Ballot	Rosensträucher —	7	350	Würzburg	Bayerische Stsb.	
351	—	—	1	Stange	Rundeisen —	10	351	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	bez. Wartenburg.
352	—	—	6	Stäbe	Rundeisen —	58	352	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
353	—	—	1	Stange	Rundstahl —	26,5	353	Zwickau i/S.	Sächsische Stsb.	
354	—	—	1	Sack	l. Säcke —	29	354	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
355	—	—	1	„	alte Säcke —	20	355	Hagen	„	
356	—	—	1	Pack	l. g. Säcke —	12	356	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
357	—	—	7	„	l. g. Säcke —	172	357	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
358	—	—	10	—	Sägebleche —	130	358	Großenbaum	K. E.-D. Elberfeld	
359	—	—	1	Säckchen	Samen —	5	359	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
360	—	—	5	Gestelle	Schiefertafeln	172	360	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
361	—	—	24	Bund	Schiefertafeln	106	361	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
362	—	—	1	Pack	2 Schinken —	20	362	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
363	—	—	1	„	Schirm u. Stock —	1	363	Kiel	K. E.-D. Altona	
364	—	—	1	„	Schmirgelleinen —	6	364	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
365	—	—	1	Bund	4 eis. Schrauben —	8	365	Horstmar	K. E.-D. Münster	
366	—	—	1	—	eis. Schraubstock —	32	366	Konitz	K. E.-D. Danzig	
367	—	—	1	Pack	6 Sensen —	4	367	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
368	—	—	1	Bund	12 Spaten —	12	368	Reken	„	ohne Stiele.
369	—	—	1	Ballen	Speck —	49	369	Essen H.	K. E.-D. Essen	
370	—	—	1	Bund	25 Stäbe Stahl —	20	370	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
371	—	—	1	„	12 Stangen Draht —	7	371	Plettenberg	„	
372	—	—	1	Geflügelk.	Stroh-Futterkasten	7	372	Bonn	K. E.-D. Cöln	
373	—	—	2	Bund	4 neue Stühle —	24	373	Aachen	„	
374	—	—	1	—	Telegr.-Leiter —	—	374	Coburg	K. E.-D. Erfurt	6,85 m lg. 23 Sprossen.
375	—	—	1	—	Tisch (weiß gestr.) —	12	375	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	anschd. Künstlertisch.
376	—	—	1	—	Tisch (gebraucht) —	22	376	Merklinde	K. E.-D. Essen	
377	—	—	1	—	eis. Träger —	59	377	Niederbreisig	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
378	—	—	1	Ballen	Tuche —	55	378	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
379	—	—	1	Verschlag	leer —	36	379	Soest	K. E.-D. Cassel	
380	—	—	1	—	eis. Wagenrunge —	29	380	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	1,30 m lang.
381	—	—	1	Korb	Waldpflanzen —	30	381	Kempten	Bayerische Stsb.	
382	—	—	1	—	Waschtischaufsatz —	1	382	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
383	—	—	3	—	Weichenböcke —	129	383	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
384	—	—	1	Faß	ansch. Wein —	45	384	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	
385	—	—	1	Stück	eis. Welle —	64	385	Danzig	K. E.-D. Danzig	
386	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	23,25	386	Neunkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Siegen.
387	—	—	4	Stück	kl. eis. Zahnräder —	10	387	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
388	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	12,5	388	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
389	—	—	1	—	zinkbl. Milchflasche, l.	6	389	Plochingen	Württemberg. Stsb.	
390	—	—	1	Pack	7 Zinkwannen —	56,5	390	Münden i/H.	K. E.-D. Cassel	
391	—	—	1	Sack	Zucker —	100	391	Posen	K. E.-D. Posen	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 33. 29. April 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Entwicklung der Stückgutbeförderung
unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Vom Kaiserlichen Verkehrsinspektor **Schmidt** in Mülhausen i/E.

Unstreitig dürfte schnelle und zweckmäßige Beförderung des Stückguts wohl mit zu den schwierigsten verkehrs- und betriebstechnischen Aufgaben der Eisenbahnverwaltungen gehören. Um so lohnender und interessanter sind daher auch die Versuche einer richtigen Lösung.

Seit etwa 4 bis 5 Jahren hat sich in dieser Hinsicht eine lebhafte Bewegung kundgegeben, zahlreiche neue Verordnungen sind erschienen und ein vielseitiger Meinungsaustausch hat in der Presse, besonders in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, stattgefunden. Jedenfalls können derartige Veröffentlichungen der Sache selbst nur nutzen, sei es, daß gezeigt wird, welche vorteilhafte Methode man anwenden kann, sei es, daß ersichtlich wird, welche Mittel unzweckmäßig sind. Ich selbst habe aus Interesse für diesen zu meiner amtlichen Tätigkeit gehörenden Dienstzweig wiederholt Beiträge geliefert und in Nr 17 und 18 Jahrg. 1899 d. Ztg. mit den „Fahrplanbetrachtungen“ begonnen. Wenn ich heute einen neuen Aufsatz der allgemeinen Beurteilung anheimgebe, so habe ich die Anregung dazu hauptsächlich aus der Abhandlung des Oberinspektors Dr Freiherrn zu Weichs-Glon in Innsbruck in Nr 17 d. Ztg. vom 28. Februar d. J. entnommen. Auf die sehr sachlichen und dankenswerten Ausführungen des geehrten Herrn Verfassers über die Verhältnisse bei den österreichischen Staatsbahnen werde ich mehrfach Veranlassung nehmen zurückzukommen.

Die Stückgutbeförderung war ursprünglich überall sehr einfach, denn es bestanden nur Hauptlinien und wenig Tarife. Man konnte sich mit Sammelwagen behelfen, die von einem Ende der Strecke zum anderen liefen. Der mächtige Aufschwung von Handel und Industrie, die sehr schnelle Vermehrung des Gesamteisenbahnnetzes mit unendlich vielen Abzweigungen, die Erstellung vielseitiger Tarife mit verwickelten Leitungsvorschriften zeigten plötzlich, daß die bisher gebräuchliche Art der Stückgutverfrachtung und -beförderung den Bedürfnissen nicht mehr genügend Rechnung trug. Lebhafte Klagen des Handelsstandes wurden laut und drangen bis in den deutschen Reichstag, ohne daß dort zunächst die Gründe für die behauptete außergewöhnlich langsame Beförderung entwickelt werden konnten. Diese lagen zweifellos in der ganzen Betriebseinrichtung, welche mit dem raschen Anwachsen des Stückgutverkehrs nicht gleichen Schritt gehalten hatte. In jener Zeit besonders blühte der Sammelverkehr der Spediteure. Die billigere Fracht der Wagenladungsklasse gegenüber der des Einzelguts hat diesem Sammelverkehr keineswegs allein zum Entstehen verholfen, sondern nicht am wenigsten die schnellere Beförderung der Wagenladungen im Vergleich zum Stückgut. Die Eisenbahnverwaltungen selbst begünstigten den Sammelverkehr der Spediteure und begünstigen ihn wegen des Wettbewerbs mit anderen Verwaltungen zum Teil noch heute, indem sie den Spediteuren die vorteilhaftesten Züge bezeichnen und Anweisung geben, in diese die Sammelwagen einzustellen. Der Spediteur konnte einfach behaupten, daß er die schnellste Beförderung gewährleiste, eine schnellere, als die Eisenbahnverwaltungen es vermochten. Dieses Verhältnis hat sich nun allerdings wesentlich geändert. Nur hinsichtlich der Fracht kann er die Eisenbahn noch unterbieten, nicht aber in der Geschwindigkeit mehr als diese leisten. Im Gegenteil bleibt er durch mehrtägiges Sammeln der Güter in der Beförderung häufig zurück. Hätte sich dieser Wandel nicht vollzogen, die Spediteure würden schließlich den größten Teil des Stückgutverkehrs an sich gerissen haben.

Eine durchgreifende Änderung bezweckten zunächst im Jahre 1899 die preußisch-sächsisch-südwestdeutschen Ladevorschriften. Sie verfolgten das Ziel, auf möglichst weite Ent-

fernungen direkte Wagen mit einer Mindestbelastung von 2000 kg zu bilden. Die Verladung hat immer bis zur weitgelegensten näher bezeichneten Umladestation zu erfolgen. Aus- und Einladen auf den Unterwegsstationen, worin hauptsächlich wohl der Grund der bisherigen Langsamkeit erblickt wurde, sollte im allgemeinen aufhören oder doch nur auf kurze Strecken im Binnenverkehr beschränkt werden. Alle festen Kurswagen fielen fort, die Stationen hatten mit dem vorhandenen Gut nur noch Wagenladungen nach Bedarf zu bilden und diese immer mit nächster Gelegenheit fortzuschicken. Da zur Durchführung dieser neuen Ladevorschriften ein passender Fahrplan fehlte und das Gut vollständig zersplittert wurde, trat zunächst erst recht eine Verlangsamung ein, die erhofften großen Entfernungen für die einzelnen Wagen wurden nicht erzielt, höchstens von einzelnen sehr großen Güterabfertigungsstellen nach anderen großen Stationen — Verbindungen, die schon immer vorhanden waren. Sehr viel mehr Umladungen als früher und damit erhebliche Verzögerungen und sonstige Unzuträglichkeiten wurden hervorgerufen, besonders stieg der Verbrauch an Wagen ganz gewaltig.

Die so geschaffene Lage war peinlich genug, um die Nachteile möglichst zu unterdrücken und nach Vorteilen des neuen Verfahrens zu suchen. Zweifellos aber ist jenen Ladevorschriften das Verdienst beizumessen, daß ein viel größeres Gebiet als früher zu gleichmäßiger Behandlung der Stückgüter herangezogen und daß vor allen Dingen die vorhandenen Schäden völlig bloßgelegt wurden. Dies gab eine allgemeine Anregung zur Heilung derselben. Schon in den „Fahrplanbetrachtungen" durfte ich mit Recht darauf hinweisen, daß die Kommission, welche jene Ladevorschriften mit vieler Mühe und nach langen Verhandlungen ausgearbeitet hat, wohl selbst am meisten erstaunt gewesen sein würde, wenn sie die Beförderungsdauer hätte übersehen können.

An eine wirksame Änderung des Güterzugfahrplans heranzugehen, war jetzt unausbleiblich. Aus den bisherigen einfachen Güterzügen wurden Ortsgüterzüge, Stückgutzüge, Durchgangszüge, Fernzüge, Viehzüge, Eilgutzüge. Eine Besserung in der Beförderung des Stückguts machte sich auch sofort bemerkbar, nicht aber volle Zufriedenheit. Sicherlich wäre es richtig gewesen, von vornherein wie bei den Zügen, auch bei dem Stückgut Fern- und Nahverkehr zu trennen, wie es der Erlaß des österreichischen Eisenbahnministeriums nach dem Aufsatz des Oberinspektors Dr Freiherrn zu Weichs-Glon anordnet. Bei den Reichseisenbahnen hat diese Trennung immer bestanden, abgesehen natürlich von untergeordneten Nebenbahnen mit geringem Verkehr. Die Unterscheidung des Nah- und Fernverkehrs hat selbstredend auch eine Grenze, welche zweckmäßig wohl von jeder Verwaltung besonders gezogen wird, soweit sie sich nicht ohne weiteres aus der Praxis ergibt. Bei der Reichsbahn ist im allgemeinen unter Fernverkehr der nach anderen Verwaltungen sich bewegende zu verstehen, abgesehen von bestimmten kurz vor der Übergangsstation gelegenen Strecken. Praktisch tritt der Unterschied auch darin hervor, daß Sammelwagen des Nahverkehrs auch zum Ausladen dienen, während im Fernverkehr nur eingeladen wird. Nachdem der Fahrplan den preußisch-sächsisch-südwestdeutschen Ladevorschriften zu Hilfe gekommen war, wurde von neuem mit großem Nachdruck auf Bildung möglichst weit laufender Stückgutwagen hingewirkt, die Einstellung fester (Kurs-) Wagen bekämpft. Für die Hauptumladestationen kamen besondere Ladepläne zur Anwendung. Dementsprechend entstanden sogenannte Ladeperioden und bei jeder ein neues Bild von Bestimmungsstationen des umgeladenen Gutes. Der eigentliche Zweck wurde aber doch nicht erreicht. Ohne weiteres einleuchtend ist, daß sich desto mehr Wagen nach verschiedenen und weitgelegenen Stationen bilden lassen, je mehr Stückgut auf einer Stelle angehäuft ist.

Nehmen wir an, es würden einer größeren Umladestation — vielleicht Hanau — täglich 120 Stückgutwagen von den verschiedensten Stationen zugeführt, um davon wieder Orts- und sogenannte Gruppenwagen auf weite Entfernungen zu bilden, so kann dies nur einen praktischen Wert haben, wenn das ganze Gut, welches diese 120 Wagen enthalten, auch gleichzeitig umgeladen wird. Werden aber mit dem zuströmenden Material zwei, drei und noch mehr Ladeperioden eingerichtet, weil die Zahl von 120 Wagen auf einmal nicht bewältigt werden kann und Platz für Stapelung des Gutes nicht vorhanden ist, so wird letzteres offenbar wieder zersplittert, und die 120 Wagen hätten ebensogut auf ebensoviel anderen Stationen umgeladen werden können, als Ladeperioden eingerichtet sind. Ich habe hier in Mülhausen selbst die Erfahrung gemacht, daß von solchen Umladestationen täglich mehrere Stückgutwagen aus verschiedenen Ladeperioden auf Mülhausen abgerichtet eingingen, während die Wagen zusammengefaßt sich noch für Basel und Alt-Münsterol hätten trennen lassen. Dies mußte erst durch nochmalige Umladung und 24stündige Verzögerung in Mülhausen geschehen. Dabei kam es noch vor, daß Wagen aus der letzten Ladeperiode früher eintrafen, als aus der vorhergehenden, was ich nur darauf zurückführen kann, daß für solche „Bedarfwagen" keine bestimmten Züge bis zum Zielpunkte vorgesehen waren. Bei der Reichsbahn war stets der Grundsatz maßgebend, das Stückgut nach jeder Richtung täglich nur einmal und zwar mit einem ganz bestimmten Zuge zu befördern. Dadurch wurde eine durchaus erforderliche Regelmäßigkeit erzielt. Daraus folgte notwendig, die Umladungen auf den dafür eingerichteten Stationen ebenfalls nur einmal täglich zu einer bestimmten Zeit vorzunehmen. Ist dies wegen Mangels an Platz im Schuppen und wegen unzulänglicher Gleise usw. nicht möglich, so ist die betreffende Station als Umladestation m. E. ungeeignet; denn darin ist kein Erfolg zu erblicken, daß zwei oder mehrere Ladeperioden möglich sind und die umgeladenen oder nur geregelten Wagen in der gleichen Richtung ebenso oft abbefördert werden. Soweit ich mich persönlich davon überzeugt habe, handelt es sich auf einzelnen solchen Umladestationen nur darum, an einer schmalen Rampe einer Anzahl zu beiden Seiten aufgestellter Wagen lediglich eine andere Bestimmung als die ursprüngliche zu geben, um — sobald dies nach Verlauf von ein paar Stunden geschehen ist — eine neue Reihe Wagen ebenso zu behandeln. Die Tagesleistung einer solchen Station, welche auf diese Weise 120 Wagen in etwa vier Ladeperioden umwandelt, besteht also nur darin, daß sie immer nur von 30 Wagen das Gut zusammenfaßt.

Die Unzulänglichkeit einer solchen Einrichtung mußte natürlich auch offenbar werden. Man ist deshalb dazu übergegangen, ohne Rücksicht auf die preußisch-sächsisch-südwestdeutschen Ladevorschriften von bestimmten Stationen das Gut nach bestimmten größeren Stationen vorzuschieben, hier zu sammeln und mit dem Ortsgut zu vereinigen, um dadurch mehr direkte Wagen zu gewinnen, wie es in ähnlicher Weise bei der Reichseisenbahn schon lange geschieht. Sicherlich ist mit dieser hauptsächlich preußischen, übrigens auch durch die Kundmachung 32 angedeuteten Einrichtung, für die einzelnen Verkehrsgebiete bestimmte Sammelpunkte unter Berücksichtigung des Fahrplans nach der Zeit der Zu- und Abfuhr vorzuschreiben, ein bedeutender Schritt weiter getan, die Beförderung des Stückguts zu beschleunigen. Während früher das für Mülhausen bestimmte Stückgut aus dem Norden meist in Straßburg, sogar noch in Colmar umgeladen wurde, höchstens noch Umladewagen von Bebra eintrafen, gehen jetzt Stückgutwagen von Berlin und Hamburg ein. Im rheinisch-westfälischen Verkehr, der völlig verlangsamt war, kommen direkte Wagen aus Cöln, Opladen usw. Ich zweifele nicht daran, daß in der Folge bestimmte feste Kurswagen auf diese Entfernungen wie von der Reichsbahn auch nach derselben entstehen werden. Dr Freiherr zu Weichs Glon sagt in seinem Aufsatz: „Eine Hauptfrage und zugleich eine umstrittene Frage: ‚feste Kurswagen oder Stückgutwagen nach Bedarf?' dürfte durch das österreichische System ihrer Lösung näher gebracht sein", und entwickelt sodann, wie bei den österreichischen Staatsbahnen das gemischte System eingeführt ist.

Dies kann gewiß gebilligt werden, ist durch die Kundmachung 32 ebenfalls vorgesehen und mit bestem Erfolge bei der Reichseisenbahn eingeführt. Ich glaube daher, die aufgeworfene Frage ist von dem genannten Herrn Verfasser nicht ganz richtig gestellt. Nur feste oder nur Bedarfswagen ist wenigstens meinerseits nie in Betracht gezogen worden, sondern ich habe nur gegen die Bildung von Bedarfswagen mit Ausschluß der festen Wagen mich ausgesprochen. Daß bei der Reichsbahn im Fernverkehr neben den festen auch stets Bedarfswagen gebildet werden, ist weiter unten übersichtlich dargestellt in der Annahme, daß dadurch dem allgemeinen Interesse behufs Nachahmung — wenigstens in ähnlichen Industriegebieten wie denen des Elsaß — gedient sein wird. Richtig ist indessen, daß bei der Reichsbahnverwaltung auch im Fernverkehr die festen Stückgutwagen bedeutend in der Mehrzahl sind gegenüber den Bedarfswagen, während bei den anderen Verwaltungen ein umgekehrtes Verhältnis bestehen wird. Indessen komme ich zu der Schlußfolgerung, daß die Bedarfswagen hauptsächlich die Schwankungen des Verkehrs auszugleichen haben, und daß, je mehr feste Wagen bestehen, auch eine desto größere Regelmäßigkeit und Geschwindigkeit vorhanden ist. Das Streben zur Weiterentwicklung dürfte also auf Gewinnung möglichst vieler fester Wagen zu richten sein. Das zu diesem Zwecke hier eingeführte Sammelsystem ist jetzt derart ausgebildet worden, daß das auf mehreren Knotenpunkten an einem Tage gesammelte Gut in einem einzigen Zuge durch Zuladung ohne nennenswerte Verzögerung vereinigt wird. Diese Leistung, obschon sie mit der Kundmachung 32 bezw. den preußisch-sächsisch-südwestdeutschen Ladevorschriften manchmal in Widerspruch kommt, dürfte außerordentlich hoch anzuschlagen sein. Ich greife von dem Fernstückgutverkehr den stärksten, nämlich den aus dem Elsaß über Rastatt, Wörth, Weißenburg und Saargemünd von einem Tage, den 16. März d. J., heraus, weil für diesen Verkehr auf der Strecke Mülhausen-Straßburg ein besonderer Zug beansprucht wird, welchem ein Stückgutzug für den Nahverkehr um einige Stunden mit etwa 32 Wagen vorausfährt. Dadurch wird gleichzeitig von denjenigen Stationen, auf welchen der Fernstückgutzug nicht hält, das betreffende Gut zweckmäßig auf den Fernzug übergeleitet. Die Reihenfolge der Wagen ist in beiden Zügen genau vorher bestimmt und allen Unterwegsstationen bekannt, wie Dr Freiherr zu Weichs-Glon für die österreichischen Staatsbahnen durchaus richtig beansprucht.

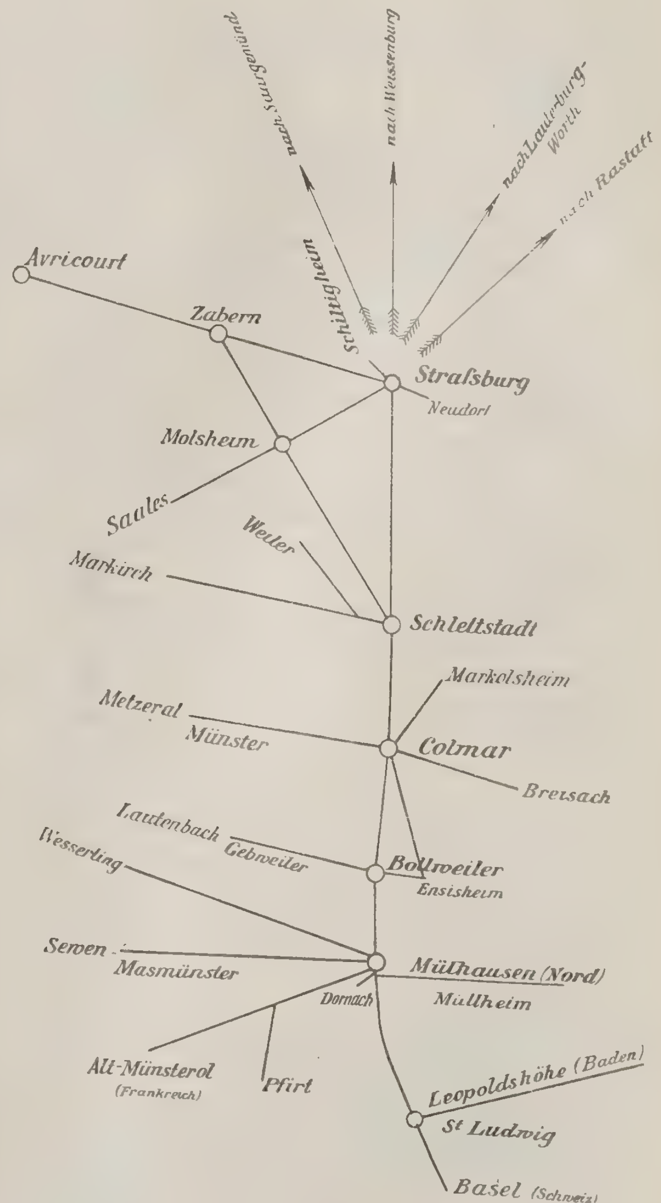
Sammelstationen für den Fernstückgutzug sind Mülhausen, Bollweiler, Colmar, Schlettstadt und Straßburg. Sämtliche Wagen werden in Mülhausen — natürlich mit Minderbelastung — eingestellt. Die gewiß nicht leichte Aufgabe besteht darin, alles im ganzen Sammelgebiet am Tage vorher bis Abends 7 Uhr aufgelieferte oder von den Nachbarbahnen übergebene, zum Teil sogar das am gleichen Tage noch aufgelieferte Gut unterwegs so vollständig richtig in etwa 40 bis 44 Wagen einzuladen, daß ab Straßburg sämtliche Wagen vorschriftsmäßig gebildet sind und von da in Fernzügen geschlossen nach der Bestimmungsstation ablaufen können. Der besseren Übersicht wegen ist das etwa 650 km umfassende Sammelgebiet in geraden Strichen nebenstehend angegeben.

Die Bildung des Zuges vollzieht sich wie folgt:

Von Basel (Schweiz) in Mülhausen Nord	Ank.	2	Uhr	Vm.
„ Müllheim (Baden) „ „ „	„	8	„	Nm.
„ Alt-Münsterol (Frankreich) in Mülhausen Nord	„	$1\frac{1}{2}$	„	Vm.
„ Wesserling in Mülhausen Nord . .	„	$10\frac{1}{2}$	„	Nm.
„ Sewen-Masmünster in Mülhausen Nord	„	$9^3/_4$	„	„
„ Dornach in Mülhausen Nord . . .	„	$9^3/_4$	„	„
Ausladen und Vereinigung mit dem in Mülhausen Ort aufgelieferten Stückgut	bis	6	„	Vm.
Ordnen der Papiere und Prüfung der Vormeldungen wegen Bildung von Bedarfswagen	„	7	„	„
Verladen und Fertigstellen des Zuges .	„	11	„	„
Abfahrt von Mülhausen Nord	um	11.09	„	„
Ankunft in Straßburg	„	6.35	„	Nm.

Gewicht der Sammelstation Mülhausen Nord	.	57 880 kg
eingeladen auf der Sammelstation Bollweiler	.	8 010 „
„ „ „ „ Colmar	. .	17 280 „
„ „ „ „ Schlettstadt		14 590 „
„ „ „ „ Straßburg	.	22 220 „
auf anderen Unterwegsstationen	. . . .	3 670 „
	zusammen	123 650 kg

Am 14. März wurden unter anderen folgende Bedarfswagen gebildet: Schweinfurt (438 km), Gotha (561 km),



Leipzig Th. B. (706 km), Allenstein (1368 km in 4 Tagen 14 Stunden).

Am 17. März wurden gebildet Bedarfswagen nach Plagwitz-Lindenau (703 km), Bischofswerda (857 km), Görlitz (906 km), Illowo (1354 km).

Die Beförderungsdauer ist auf Grund direkter Mitteilungen der Bestimmungsstationen über Zug, Tag und Stunde der Ankunft des Wagens ermittelt worden.

Für keine Güter — abgesehen von den aus Frankreich, der Schweiz und Baden kommenden — liegt der Beginn der Lieferfrist hinter dem Tage, an welchem der Zug von Mülhausen abgeht; im allgemeinen beginnt sie mit diesem, für Straßburg sogar erst mit dem folgenden Tage, weil dort alle bis 7 Uhr

Am 16. März 1903 in Mülhausen Nord mit Zug S 6021 abgefertigte 41 Stückgutwagen im Fernverkehr über Röschwoog, Lauterburg, Weißenburg, Saargemünd.

Nr	Bestimmungsstation	Gewicht ab Mülhausen Nord a) vom Ort selbst	b) von den Seitenstrecken	bis ausschließlich Straßburg auf 9 Unterwegsstationen zugeladen kg	in Straßburg zugeladen kg	Gesamtbelastung des Wagens kg	Entfernung bis zur Bestimmungsstation km	Beförderungsdauer Tage	Stunden
	A. Regelmäßige Wagen.								
	Über Röschwoog-Rastatt:								
1	Karlsruhe	220	390	220	990	1 820	194	—	21
2	Mühlacker	50	160	1 050	180	1 440	236	1	2
3	Heidelberg	1 420	730	550	1 340	4 040	242	1	—
4	Stuttgart	750	370	2 880	—	4 000	282	1	8
5	Crailsheim	130	110	170	1 220	1 630	354	1	13
	Über Lauterburg:								
1	Speyer	150	1 110	130	1 010	2 400	215	1	8
2	Ludwigshafen	30	170	20	1 000	1 220	237	—	21
3	Worms	720	560	1 200	2 430	4 910	260	1	6
4	Frankfurt a/M. Ort	730	1 040	840	750	3 360	321	1	15
5	„ Überg.	910	530	1 970	1 070	4 480	321	1	6
6	Hanau	1 050	160	610	370	2 190	344	1	9
7	Göttingen	1 380	900	1 540	—	3 820	567	1	21
8	Gera	410	—	830	100	1 340	679	3	3
9	Leutzsch	1 220	270	2 120	1 010	4 620	699	2	5
10	Schönefeld	2 340	340	560	—	3 240	710	2	7
11	Hamburg	480	1 250	1 630	—	3 360	850	2	20
12	Berlin Tempelhof	850	330	610	320	2 110	854	2	16
13	„ Potsd. B.	690	350	1 710	1 030	3 780	858	2	20
14	Thorn	490	2 240	240	—	2 970	1 205	4	5
	Über Weißenburg:								
1	Landau	580	70	390	1 540	2 580	201	—	21
2	Neustadt a/H.	1 050	1 770	690	1 170	4 680	219	1	1
3	Bingerbrück	440	20	320	1 230	2 010	311	1	2
4	Cöln=Deutz	670	1 630	1 250	—	3 550	467	2	4
	Über Saargemünd:								
1	Saarbrücken	920	1 460	410	—	2 790	223	—	22
2	Karthaus	190	950	2 230	—	3 370	304	1	5
3	Cöln=Gereon	280	1 020	120	—	1 420	463	2	3
4	Cöln=Deutz	220	260	760	530	1 770	467	2	—
5	Aachen	2 030	580	970	—	3 580	495	3	4
6	Neuß	210	550	960	—	1 720	498	2	22
	B. Bedarfswagen.								
	Über Röschwoog:								
1	Bietigheim 4 Uml.	220	—	1 590	2 420	4 230	259	1	4
2	Nürnberg Uml.	960	920	840	150	2 870	444	2	6
	Über Lauterburg:								
1	Eisenach Uml.	1 460	250	690	690	3 090	532	2	—
2	Hannover Nord Ort	580	2 160	1 110	380	4 230	676	2	12
3	Gößnitz Uml.	250	90	2 050	—	2 390	712	4	8
4	Riesa über Mosb. Uml.	980	590	560	210	2 340	770	4	16
5	Lübeck Ort	860	310	840	280	2 290	814	3	6
6	Hamburg Ausfg.	2 290	1 600	920	430	5 240	850	2	19
	Über Weißenburg:								
1	Elberfeld=Mirke	200	200	2 270	370	3 040	506	2	7
	Über Saargemünd:								
1	Saarbrücken Ort	730	180	1 860	—	2 770	223	—	22
2	Cöln=Bonnthor	480	470	1 630	—	2 580	463	2	18
3	M.=Gladbach	860	1 310	2 210	—	4 380	519	3	5
		30 480	27 400	43 550	22 220	123 650	19 844	85	05
		57 880							
	Durchschnitt für 1 Wagen	743	669	1 062	542	3 016	484	2	2
		1 412							

Abends am Tage des Abgangs des Zuges von Mülhausen aufgelieferten Güter den Zug noch bis Mitternacht erreichen.

Die Vorteile dieses Sammelzuges sind in die Augen springend. Zunächst fällt die vollständig eilgutmäßige Beförderungsdauer auf, die häufig noch nicht einmal in Anspruch genommen wird. Sodann ergibt sich, daß ohne das Sammeln im Zuge von mindestens fünf verschiedenen Stationen und zwar in einer größeren Zahl, aber auf viel kürzere Entfernungen Wagen hätten gebildet werden müssen. Jetzt aber bestimmt Mülhausen Nord über das gesamte Gut des Sammelgebiets, ohne daß es nach Mülhausen gelangt.

Die Entwicklung dieses eigenartigen Zuges vollzog sich allmählich. Anfänglich wurde nur eine bestimmte Zahl fester Wagen — etwa 15 — eingestellt, die Bedarfswagen liefen besonders, dann wurden auch diese, um größere Entfernungen zu gewinnen, dem Sammelverkehr nutzbar gemacht. Die Unter-

wegsstationen erhielten hiervon im voraus telegraphische Nachricht, während die Stationen ihrerseits über das vorhandene Gut, soweit Gewichtsmengen von 500 kg für die einzelnen Übergänge usw. vorhanden waren, telegraphische Meldung nach Mülhausen erstatteten. Auch diese erwiesen sich nicht mehr als wirksam genug. Seit kurzem sind deshalb besondere, durch Packmeister zu befördernde Meldekarten eingeführt, welche von allen in Frage kommenden Stationen des Sammelgebiets, also auch von den Seitenstrecken — abgesehen jedoch von Straßburg, von wo die Meldung zu spät eingehen würde — so zeitig nach Mülhausen Nord abgeschickt werden müssen, daß sie auf dieser Station spätestens früh 6 Uhr eintreffen. Diese Maßregel hat sich außerordentlich gut bewährt, die Zahl der Wagen ist um 6 - 8 gestiegen. Mülhausen Nord verfügt mit Sicherheit über Gut zu einer Zeit, zu welcher dasselbe zum Teil noch nicht den Sammelstationen zugeführt ist; z. B. trifft der Anschlußzug von Markirch erst 11 Uhr Vormittags in Schlettstadt ein. Einzelne Firmen geben behufs Berücksichtigung durch die Meldekarten der betreffenden Güterabfertigung schon am Tage vor der Auflieferung des Gutes ein entsprechendes Verzeichnis. Mülhausen erhält täglich etwa 22 solcher Meldekarten; eine derselben für den Zug am 16. März ist im Auszuge nachstehend angegeben.

Eisenb.-Dienstsache.
Durch Packmeister.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Dienstliche Mitteilung, zu befördern mit Zg. *562* am *15 / 03 03*

Von der Güter-Abfertigungsstelle *Münster*	An die Güter-Abfertigungsstelle **Mülhausen Nord.** Halle A.

Für S-Gz 6021 am *16 / 03 03* sind vorhanden:

Abgerundetes Gewicht	Bestimmungs-station	Wegeleitung
110	*Neuß*	*Saargemünd-Conz*
440	*Cöln=Bonnth.*	„ „
20	*Amsterdam*	„ „ *-Venlo N. St. B.*
110	*Arnheim*	„ „ „
140	*Bassum*	„ *-Ehrang-Cöln*
20	*Essen H. Bf.*	„ „ *-Coblenz-Oberlahnst.-Opladen*
50	*Wachenheim*	*Weißenbg.*
300	*Unna*	„ *-Münster a/St.-Coblenz-Oberlahnstein-Opladen*
60	*Wiesbaden*	„ *-Grünstadt-Monsheim-Goldstein*

Man wird zugeben müssen, daß unter den gegebenen Verhältnissen eine größere Beschleunigung und ein zweckmäßigeres Zusammenfassen dieses Fernverkehrs kaum möglich ist.

Was die Ausnutzung der Wagen anbelangt, so ergibt die Nachweisung ein Durchschnittsgewicht von 3 t für den einzelnen Wagen. Daß hierbei Schwankungen vorkommen und einzelne feste Wagen an einzelnen Tagen unter 2 t bleiben, ist allerdings nicht vermeidlich. Es würde aber die Regelmäßigkeit ungemein durchbrechen, wenn in solchen Fällen der Wagen stets ausfallen sollte. Bei großen Entfernungen, z. B Thorn, ist es indessen eingeführt, den Wagen nicht ablaufen zu lassen, wenn nicht mindestens 2 t angemeldet sind; in diesem Falle ist aber auch das Gut auf allen Stationen bis zum nächsten Tage zurückzustellen, an welchem der Wagen dann bestimmt läuft und immer noch in eilgutmäßiger Frist die Bestimmungsstation erreicht. Minderbelastungen kommen auch im allgemeinen nur bei den vereinbarten festen Kurswagen im süddeutschen Verband und nach dem Rheinland vor. Darüber wird aber eine ununterbrochene Aufsicht geführt, um etwaige nötig werdende Änderungen sofort in Vorschlag zu bringen.

Bei den österreichischen Bahnen ist nach dem Aufsatze in Nr 17 d. Ztg. die Mindestbelastung des einzelnen Wagens überhaupt auf 3 t festgesetzt. Ich glaube nicht, daß es zweckmäßig wäre, auch für das deutsche Verkehrsgebiet eine solche Erhöhung eintreten zu lassen, die nur auf Kosten der Geschwindigkeit möglich wäre. Bei der Reichsbahn kommt noch hinzu, daß alle festen Wagen des Fernverkehrs über die Pfalz und durch Baden mit geringen Ausnahmen aus Material der fremden Verwaltungen entnommen werden, um Leerlauf nach der Heimat zu vermeiden.

Während früher bei dem Fernstückgutzug Packmeisterbegleitung stattfand, ist seit dem Sommer 1902 ein besonderes Fahrbureau mit einem Abfertigungsbeamten dafür vorgesehen, welcher für das richtige Einladen unterwegs verantwortlich ist. Zur Erleichterung werden ihm sämtliche Meldekarten mitgegeben, so daß er schon vor Ankunft auf der Station sich über das Einladen vollständig klar sein kann, auch in der Lage ist, die Richtigkeit der Vormeldungen zu prüfen. Alle nötigen Hilfsmittel, wie Karten, Stationsverzeichnisse usw. sind ihm gegeben, ein leerer Reservewagen behufs Um- oder

Neubildung des einen oder anderen Bedarfswagens wird mitgeführt. Der Fahrbureaubeamte hat auch die erforderliche Statistik zu liefern. Das Einladen der großen Gewichtsmengen in Colmar und Schlettstadt vollzieht sich anstandslos. Die mitzugebenden Güter werden in Colmar auf der Rampe des Güterschuppens bereit gelegt und von hier in den gegenüber haltenden Zug getragen, welcher nach Bedarf vorfährt; in Schlettstadt findet Überladung von Wagen zu Wagen auf einem neben dem eingefahrenen Zuge frei gehaltenen Gleise statt, ebenso in Bollweiler; in Straßburg wird die Zuladung sofort nach Ankunft des Zuges am Versandschuppen vorgenommen, an welchem die einzelnen Gruppen bereit gestellt werden.

Die Weiterentwicklung der Stückgutbeförderung dürfte trotz der gezeigten eilgutmäßigen Beförderung der direkten Wagen m. E. doch zunächst wieder beim Fahrplan einzusetzen haben. Es handelt sich noch darum, daß für verschiedene Abzweigungen keine angemessenen Anschlüsse bestehen. So kommt es, daß Güter von Mülhausen nach einer volkreichen, nur 300—340 km entfernten Landschaft meistens 4—5 Tage und länger unterwegs sind, ebenso lange, wie bei 1200 km Entfernung nach Thorn, weil die Güter über eine Linie geleitet werden müssen, auf der es an einem passenden Anschlußzug fehlt.

Die in früheren Aufsätzen von mir aufgestellte Forderung nach einem Fahrplan für Güterzüge, aus welchem die Anschlüsse ersichtlich sind, wurde seinerzeit als unangebracht bekämpft. Immerhin glaube ich, daß bei den heutigen Bestrebungen die Zeit nicht mehr allzufern sein dürfte, daß wir außer den Kursbüchern für Personen- und für Viehbeförderung noch ein drittes, nämlich für Stückgutbeförderung, haben werden. Ein solches kann auch nur nach und nach zu erschöpfenden Angaben gelangen, aber es wäre schon viel gewonnen, wenn wenigstens zunächst für jede Strecke ein Stückgutzug und ein schnellfahrender Zug mit den Anschlüssen angegeben würde. Die Schwierigkeit ist hauptsächlich darin zu suchen, die Umschlagszeit auf den Umlade- und Übergangsstationen richtig zu bemessen.

Bei der Reichseisenbahn sind für die wichtigeren Stationen bereits bestimmte Arbeitspläne aufgestellt, aus welchen ersichtlich ist, innerhalb welcher Zeit die Güter auf den Anschlußstationen nach dem bestehenden Fahrplan weiter geleitet werden müssen. Die Aufstellung und Verbesserung dieser Pläne ist jedenfalls eine nicht minder wichtige und dankbare Aufgabe wie die Herstellung eines Kursbuches für die Stückgutbeförderung, dessen Wert ganz außerordentlich sein würde. Dabei erst werden die Nachteile der Leitungsvorschriften, welche das größten Hemmnis für eine zweckmäßige Güterabfuhr bilden, mehr und mehr zutage treten. Diese jede Einheit hindernde Einrichtung wird sich wohl aber so lange erhalten, bis alle anderen Mittel, die Güter schneller zu bewegen und eine raschere Umschlagszeit für die Wagenbenutzung zu erzielen, völlig erschöpft sind. Den Leitungsvorschriften mit ihrem unendlichen, oft zwecklosen und mit vielen Kosten verbundenen Schreibwerk dürfte erst der letzte Angriff gelten.

Für das Sammeln der Güter kann ich nur empfehlen, die Zu- und Abfuhr so einzurichten, daß die Güter spätestens am Tage nach der Auflieferung von der Sammelstation mit einem bestimmt vorzuschreibenden Zuge abgehen, der Sammelstation also nicht Güter zugewiesen werden dürfen, welche dieser Bedingung nicht entsprechen können oder die Leistungsfähigkeit der Sammelstation derart übersteigen, daß mehr als eine Ladeperiode täglich nach einer und derselben Richtung nötig wird. In zweiter Linie dürfte das Zusammenfassen der Güter von mehreren voll ausgenutzten Sammelstationen durch Einladen am Zuge in geeigneten Gebieten nach dem hier bestehenden Beispiel ins Auge zu fassen sein. Bei Anwendung von Vormeldekarten ist dies keineswegs schwierig, und das Zuladen wird sich auch bei ungünstig gelegenen Stationen ermöglichen lassen, da hierzu verschiedene Hilfsmittel angewendet werden können. Die Zahl der festen Stückgutwagen wird sich ganz von selbst vergrößern und dadurch die unbedingt erstrebenswerte Regelmäßigkeit der Verfrachtung und Beförderung erzielen lassen.

Die Einrichtungen der eigenen Verwaltung in ein vorteilhaftes Licht zu stellen, entspricht der Anhänglichkeit des Beamten an dieselbe, besonders wenn er an der Schaffung dieser Einrichtungen selbst mitgewirkt hat. Ich kann mich daher keineswegs für so unbefangen halten, um die Art, wie der Stückgutverkehr, im besonderen der Fernverkehr bei der Reichseisenbahn bewältigt wird, als die allein richtige und maßgebende zu bezeichnen. Dazu ist die Sache, wie ich im Anfang erwähnte, viel zu schwierig. Immerhin hoffe ich, daß auch die vorstehenden Ausführungen und Vorschläge für die Lösung der Aufgabe nützlich sein werden.

Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.

Von Dr O. Ballerstedt.

Nachdem mit den Konventionen von 1883 die damals dem Siege nahen Verstaatlichungsbestrebungen in Frankreich zu gunsten des durch die Konzessionen auf lange Zeit, bis 1950/60, grundsätzlich festgelegten Privatbahnsystems unterlegen waren und nur ein kleiner, etwa ein Zehntel der Hauptbahnen umfassender Stock der Staatsbahnen geschaffen war, hat sich seit Jahren wieder eine lebhaftere Bewegung zur Übertragung der Eisenbahnen auf den Staat geltend gemacht, aber bisher ohne rechte Erfolge, nur mit Scheinerfolgen. Vor allem wird bei unseren westlichen Nachbarn geltend gemacht, daß das anderwärts ersprießliche Staatsbahnsystem für die französische Republik nicht passe. In Deutschland herrsche viel mehr Autorität; aber im „freieren“ Frankreich würden sich, wenn der Staat bezw. das Parlament Herr der Eisenbahnen wäre, ganz unerträgliche und widerstreitende Einflüsse und Anforderungen auf deren Verwaltung geltend machen, der gefährlichste Schritt zum Sozialismus geschehen usw. Zugleich haben die großen Eisenbahngesellschaften in ihrem Zusammenhang mit dem Großkapital starke Stütze und Anhang, auch im Parlament, so daß die grundsätzlich oder äußerlich volksfreundliche Strömung auf Verstaatlichung trotz allem nicht recht aufkommen kann und selbst in den jeweiligen Regierungen keine wirkliche, starke Förderung findet. Demnach scheinen bisher die Parlamentsverhandlungen und -beschlüsse betreffs des Rückkaufs mehr eine äußere Konzession an republikanisch-soziale Grundsätze und Fortschrittsströmungen, als ernsten Willen zu bedeuten; seit Jahren wenigstens ziehen sie sich ohne greifbares Ergebnis hin. Bezeichnend ist, daß auch der Eintritt des Ministers Pelletan in das Kabinett Combes keine erhebliche Änderung der Lage gebracht hat. Pelletan war als radikaler Abgeordneter einer der eifrigsten, ja wütendsten Gegner der Eisenbahngesellschaften; weil er für die Verstaatlichung gar so scharf ins Zeug ging, hielt man es schließlich für untunlich, ihm, wie anfänglich beabsichtigt war, das Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu übertragen, und er mußte sich mit der Leitung des Marineministeriums abfinden.

Augenblicklich ist aber der Streit aus längerer Versumpfung wieder einmal brennender geworden; die Generalversammlungen der großen Eisenbahngesellschaften, die Presse usw. beschäftigen sich damit, an der Börse fielen die Kurse der Eisenbahnaktien außerordentlich, von den nächstbeteiligten Verwaltungen sind Erklärungen ergangen. Einen Hauptanlaß zu diesem Alarm hat der kürzlich bekannt gewordene Bericht des von der Kammer mit der Berichterstattung beauftragten Abg. Klotz gegeben, der sich, wie die betreffende Kommission im ganzen, wieder einmal für möglichst schleunigen Rückkauf der West- und Südbahn ausspricht. Am 23. Januar 1902 hatte die Abgeordnetenkammer mit 272 gegen 260 Stimmen, also mit geringer Mehrheit, eine vom Abg. Bourrat — dessen unermüdliche Verstaatlichungsbestrebungen auch in dieser Zeitung wiederholt besprochen worden sind — eingebrachte Resolution angenommen, welche die Regierung aufforderte, zum Rückkauf der Westbahn und der Südbahn zu schreiten. Mit 295 gegen 207 Stimmen wurde der anderweitig beantragte Zusatz verworfen, wonach den Worten „Westbahn und Südbahn“ hinzugefügt werden sollte: Nordbahn, Ostbahn, Orléansbahn und

Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, also die Verstaatlichung aller großen französischen Privatbahnnetze ausgesprochen worden wäre. Diese Kammerbeschlüsse erfolgten kurz vor den Neuwahlen und wurden auch im Parlament von den Gegnern der Verstaatlichung offen als Wahlmanöver, zur Stimmungsmache bei den Wählermassen gekennzeichnet. Das Kabinett Waldeck-Rousseau mit den sozialistischen Ministern Millerand und Baudin sagte natürlich die nötigen Studien usw. zu, verhielt sich aber nach wie vor in der Sache möglichst still. Die Neuwahlen und der Ministerwechsel brachten oder entschuldigten weitere Verzögerung. Natürlich konnte sich aber auch das neue, wesentlich auf die Sozialisten sich stützende Kabinett Combes zu der einmal von der Kammermehrheit ausgesprochenen und von den Sozialisten geforderten Verstaatlichung nicht abgeneigt stellen. In seiner Programmrede vom 10. Juni 1902 formulierte Ministerpräsident Combes die Stellung des neuen Ministeriums dahin: „Die letzte Kammer hatte die Regierung beauftragt, ihr das Studium der Bedingungen vorzubereiten, unter welchen sich der Rückkauf eines Teils unseres Eisenbahnnetzes vollziehen könne; wir richten uns nach dieser Entscheidung.“ Einen Monat darauf ward aus Anlaß der Erörterung des Gesetzentwurfs betreffend den Bau einer Staatsbahnlinie Paris-Chartres ein Gegenentwurf aus parlamentarischer Anregung vorgelegt, welcher den Regierungsentwurf durch ein kurzes Gesetz: „Das Westbahnnetz wird mit dem 1. Januar 1903 zurückgekauft“ — ersetzen sollte. Dazu kam bald noch ein Amendement zwecks Rückkaufs der Südbahn. Diese Gegenvorschläge wurden abgesondert und zur Prüfung an die „Kommission der Kredite“ zurückverwiesen, deren für Rückkauf sich aussprechender Bericht nunmehr verteilt worden ist.

Zu bemerken ist allgemein, daß die Verstaatlichungsanhänger zunächst gerade diese beiden Bahnen ausgewählt haben, weil sie am meisten dem Staat verschuldet sind und wenigstens die Westbahn mit dem bisherigen Staatsbahnnetz ein größeres Ganzes bilden würde. Man könnte auf diese Weise einen Versuch mit dem Staatsbahnsystem im großen machen, da das kleine, seit 25 Jahren bestehende Staatsbahnnetz in wenig verkehrsreicher Gegend liegt und an sich zu unbedeutend für genügende Erfahrungen ist. Die Westbahn umfaßt 5743, die Südbahn 4922 km; die Staatsbahnen zählen 2916 km. Die größten Netze sind die der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit 9247 und der Orléansbahn mit 7050 km.

Der Kommissionsbericht geht davon aus, daß schon bei den Konventionen von 1859 der Staatsbetrieb als schließlich unausweichliche Lösung ins Auge gefaßt sei und daß von nun ab in 50 bis 60 Jahren die Eisenbahnen an den Staat zurückfallen sollen. Es handele sich also nur darum, ob die Klausel, welche unter gewissen Bedingungen zur vorzeitigen Rückziehung ermächtigt, in Geltung zu setzen ist. Das sei für die einzelnen Netze besonders zu beantworten, und die Verstaatlichung des einen brauche nicht als Präjudiz für die anderen zu gelten. Die Kommission erachtet aber gerade für die Westbahn und Südbahn den Rückkauf als dringend. Vor allem den Einwand, daß bei den jetzt gerade in ungünstiger Verfassung stehenden Staatsfinanzen mit starken Fehlbeträgen im Staatshaushalt und drohenden neuen Steuern eine Mehrbelastung gefährlich sei, sucht sie eingehend zu widerlegen durch den Nachweis, daß der Staatsschatz an Kapital beim Rückkauf gar nichts zu zahlen habe, weder für die Rücknahme des rollenden Materials noch für die in den letzten 15 Jahren gemachten Ergänzungsausgaben. Beim Rückkauf würde der Staat, nachdem er alle verfügbaren Reserven an sich genommen, sogar noch Gläubiger bleiben für eine von der Westbahn geschuldete Summe von 41,4 Millionen und für eine Schuld der Südbahn von 61 Millionen. Durch die Konventionen hat nämlich der Staat den Eisenbahngesellschaften eine Mindestrente gewährleistet und hat darauf hin schon viele hunderte von Millionen draufzahlen müssen. Dafür fallen ihm aber nach Ablauf der Konzessionen, die in den Jahren zwischen 1950 und 1960 erlöschen, alle Bahnen unentgeltlich zu, nur das rollende Material und gewisse Auslagen der letzten Jahre brauchen ersetzt zu werden. Es ist das, wie auch einmal der verstorbene Minister v. Miquel im preuß. Landtag erklärte, eine Riesensparbüchse für Frankreich, ein z. B. dem preußischen entgegengesetztes System. Preußen zieht alljährlich für seine sonstigen Staatsbedürfnisse viele Millionen aus seinen Staatsbahnüberschüssen, Frankreich zahlt seinen Eisenbahnen drauf; dafür würde aber dem französischen Staat in einem halben Jahrhundert mit den Eisenbahnen ein enormer Kapitalwert von vielen Milliarden zufallen, und da dann keine Eisenbahnschuld mehr zu verzinsen wäre, könnten in Frankreich für die nationale Volkswirtschaft äußerst wertvolle Tarif- und Verkehrserleichterungen geschaffen werden. Nur wenn Preußen in 50 Jahren seine ganze Eisenbahnschuld getilgt hätte, würde es seinerzeit ebenso günstig dastehen wie Frankreich. Ein eifriger Verfechter dieses französischen Systems ist bekanntlich der deutsche Professor v. Kaufmann. Übrigens sind die Berechnungen und Beleuchtungen recht verschieden. Jedenfalls wurden die Garantiezahlungen in letzter Zeit dem französischen Staatsbudget recht lästig; für 1903 konnte die dafür bestimmte Summe von etlichen 40 Millionen nicht aus laufenden Mitteln bestritten, sondern mußte auf Ausnahmeanleihe übernommen werden.

Der Kommissionsbericht des Abg. Klotz berechnet, ähnlich wie früher schon der Eisenbahnberichterstatter der Kammer Bourrat getan, daß mit dem Jahre 1936, wo die staatliche Zinsgewähr abläuft, die Schuld der Westbahn an den Staat die riesige Summe von 2 Milliarden und 78 Millionen betragen würde, der nur ein Aktivvermögen von 304 Millionen entgegenstände; 1956 beim Ablauf der Konzession würde durch Zinsenhäufung usw. die Schuld 3 Milliarden und 3 Millionen ausmachen, das Aktivum 541 Millionen. Das ergäbe für den Staat einen Verlust von $2\frac{1}{2}$ Milliarden! Bei der Südbahn würde 1915, mit Ablauf der Garantiefrist, die Schuld an den Staat 448 Millionen, das Aktivum 182 Millionen, und mit Ablauf der Konzession 1960 die Schuld 858 Millionen, das Aktivum 359 Millionen erreichen; das wäre für den Staat ein Verlust von einer halben Milliarde. Berichterstatter Klotz versichert, diese Ziffern wären keineswegs phantastisch; alle Elemente der Berechnungen seien aus den Geschäftsberichten der Gesellschaft selbst oder der Statistik des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten hergenommen; sie beruhten auf vernünftiger und von der Praxis gutgeheißener Auslegung der Verträge, auf früheren Schätzungen von Kommissionen und auf anerkannten Regierungsarbeiten. In der Generalversammlung vom 31. März 1903 hat die Verwaltung der Westbahn selbst ihre Schuld an den Staat mit 337 Millionen, den Wert ihres rollenden Materials, ihrer Werkstätten und Vorräte mit 339 Millionen angegeben. Sicher würden, erklärt der Bericht, bei gleichem Reinüberschuß die Lasten, welche der Rückkauf dem Staat auferlegte, nicht höher sein als diejenigen, welche er beim Aufrechthalten der Konzession tragen müßte. Auch für die Aktionäre sei der Rückkauf insofern vorteilhaft, als ihnen bis zum Ablauf der Konzession 1956 bezw. 1960 die bisherige Dividende fest vom Staat zugesichert würde, wogegen sie nur die chimärische Hoffnung einer Erhöhung aufzugeben hätten. Die Interessen des mittleren und unteren Personals würden beim Staatsbetrieb besser gewahrt usw.

Natürlich geben die Gesellschaften ihrerseits und die Gegner der Verstaatlichung sowohl von der finanziellen Aufstellung wie von den Folgen des Staatsbetriebes ein ganz anderes Bild. An den Staat als Eisenbahnverwalter würden vom Verkehr, von den Angestellten noch viel höhere Anforderungen gestellt werden, als bisher, der Staat würde sie weniger zurückweisen können, sein Betrieb viel teurer sein. In dieser Beziehung wurde jüngst in der Generalversammlung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ausgeführt, daß der schon seit Jahren in parlamentarischer Behandlung befindliche, von der Kammer beschlossene Gesetzentwurf zur Regelung der Arbeitszeit und Pensionsverhältnisse der Eisenbahnangestellten der sechs großen Eisenbahngesellschaften eine jährliche Mehrbelastung von 158 Millionen bringen würde, wovon etwa 40 Millionen auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn entfielen. Darauf stieß ein Aktionär den Schreckensruf aus: „So würden wir ja nie mehr ein Erträgnis und eine Dividende haben!“ Die Verwaltung suchte zu beruhigen mit der Versicherung, daß das Gesetz sicher nicht in Kraft treten würde.

Allerdings haben die Konventionen von 1883 Rechte und Pflichten der Gesellschaften und des Staats formell festgesetzt. Im Falle des vorzeitigen Rückkaufs hätten die Aktionäre das Anrecht auf eine der jetzt garantierten Mindestdividende gleichkommende Leistung während der ganzen Dauer der Konzession, d. i. $38\frac{1}{2}$ Fr. für die Westbahn und 50 Fr. für die Südbahn. „Aber“, so führt z. B. das Pariser Finanzblatt „Le Rentier“ aus, „die Aktionäre fürchten, daß, wenn der Rückkauf beschlossen würde, Meinungsverschiedenheiten über die Abrechnung zwischen dem Staat und den Gesellschaften sich erhöben; der Staat würde immer so wenig wie möglich zahlen wollen, und sobald man uneins wäre, würden die Prozesse zwischen Staat und Privatgesellschaften sehr dem Streit zwischen einem eisernen und einem irdenen Topf gleichen; das namentlich erklärt die gegenwärtige Baisse. Wir denken nichtsdestoweniger, daß die Inhaber der Titel gut daran tun werden, dieser wahrhaften Panik nicht zu weichen.“

Auch wir sind nach allen Erfahrungen der letzten Jahre der Ansicht, daß die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich noch im weiten Felde liegt. Doch läßt sich sicheres nicht voraussagen. Selbst der Berichterstatter der Kommission der Kredite, Herr Klotz, gibt der Kammer zur weiteren Beschlußfassung Frist bis spätestens zur Budgetberatung für 1904, also noch ein Jahr; denn wenn nicht inzwischen eine Sonderberatung erfolgte, würden, so versichert er, die Antragsteller zweifelsohne ihre Anträge dem nächsten Budget einverleiben.

Bezeichnend ist, daß auch der Präsident der Republik, Loubet, soeben auf seiner großen Staatsreise nach Algier sich höchst wohlwollend für die Eisenbahngesellschaften und, man kann wohl sagen, direkt für das Privatbahnsystem ausgesprochen hat. Auf einem ihm zu Ehren von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gegebenen Bankett be-

grüßte der Verwaltungsratsvorsitzende Dervillé den Präsidenten namens der Gesellschaft, deren Bahnen nicht nur von Paris nach Lyon führen, sondern an beiden Küsten des Mittelmeeres sich ausbreiten. Präsident Loubet antwortete: „Nach der Armee, welche erobert, sind es die Eisenbahngesellschaften, welche zivilisieren und erschließen. Deshalb hege ich solche Sympathie für die Eisenbahnen. Sie (zum Vorsitzenden Dervillé) arbeiten so für das Wohl des Landes, mehr noch als für Ihre Aktionäre, denn diese beziehen nur recht wenig Dividenden und könnten wahrscheinlich anderwärts vorteilhaftere Kapitalanlagen finden. Ich glaube nicht zu weit zu gehen, wenn ich sage, daß die Kapitalien, welche die französischen Eisenbahngesellschaften bilden, nicht viel außerhalb unserer Grenze stehende Elemente umfassen; sie bilden die Anlage der sichersten Demokratie dieses Landes, derjenigen, welche dessen Kraft darstellt. Die Statistik zeigt, daß diese großen Finanzmächte in den Händen einer unendlich großen Zahl von Demokraten, von ganz kleinen französischen Bürgern sind. Ihre zahllosen Obligationen sind zu sechs oder sieben in ich weiß nicht wie viel Tausenden von Händen. Sie schaffen auf diese Art eine zweite Sparkasse, wo die Ersparnisse eine sichere und patriotische Anlage finden. Deshalb interessiere ich mich für die Gesellschaften.“ Bei einem von der westalgerischen Gesellschaft dargebrachten Festmahl sagte Präsident Loubet in Beantwortung des von deren Verwaltungsleiter ausgebrachten Trinkspruchs: „Sie haben von meinem Wohlwollen für die Eisenbahngesellschaften gesprochen; ich habe niemals ein Hehl daraus gemacht, daß meine Sympathien alle auf diese Art des Betriebes gehen. Ich habe meine Meinung nicht geändert und die Ereignisse geben mir nicht unrecht . . . Ich bin sicher, daß die Gesellschaften sich meiner Sympathien würdig erweisen werden.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.** Die von uns in Nr 31 S. 481 d. Ztg. erwähnten Beratungen von Kommissaren der am Eisenbahnwesen beteiligten Bundesregierungen über den im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Entwurf einer Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sind am 25. d. M. zu Ende gegangen. Sie haben zu einer Verständigung über alle wesentlichen Punkte geführt. Die zweite Lesung konnte erst für den Herbst in Aussicht genommen werden, weil bis dahin noch einige Untersuchungen, die sich als erforderlich herausgestellt haben, erledigt werden sollen.

— **Preußische Verstaatlichungsvorlage.** Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses verhandelte am 22. d. M. über den Gesetzentwurf betr. die Verstaatlichung der fünf Bahnen Marienburg-Mlawka, Altdamm-Kolberg, Stargard-Küstrin, Kiel-Eckernförde-Flensburg und Dortmund-Gronau-Enschede. Der Gesetzentwurf wurde ohne wesentliche Debatte unverändert angenommen. Es folgte sodann der Gesetzentwurf betreffend die Verstaatlichung der Ostpreußischen Südbahn. Es entspann sich eine Debatte darüber, ob dem freihändigen Ankauf nicht der Ankauf auf dem Zwangswege vorgezogen werden solle, da dieser dem Staate 6—700 000 ℳ ersparen würde. Von der Staatsregierung wurde aber auseinandergesetzt, daß es bei verschiedenen Vermögensobjekten der Südbahn zweifelhaft sein könnte, ob sie beim Zwangsankauf mit in das Eigentum des Staates übergehen würden. Wenn auch die Regierung auf dem Standpunkt stehe, daß diese Frage zu bejahen sei, so würde doch der Zwangsankauf nur nach sehr langen Prozessen möglich sein, und da bis zum Austrag der Prozesse die Aktiengesellschaft im Besitze der Südbahn verbleibe, so liege die Gefahr vor, daß in dieser Zeit der Wert der Bahn sich derart ändern könne, daß der Staat Schaden haben würde. Von einem Mitglied der Kommission wurde darauf hingewiesen, daß die Königsberger Kaufmannschaft der Verstaatlichung mit einer gewissen Besorgnis entgegensehe. Der Getreidehandel Königsbergs sei fast ausschließlich ein Ausfuhrhandel, so daß die Königsberger Getreidelager eigentlich als Auslandslager zu betrachten seien. Nun haben sich die Verhältnisse so gestaltet, daß von dem nach Königsberg kommenden russischen Getreide der weitaus größte Teil über Prostken auf der Ostpreußischen Südbahn befördert worden ist, während der kleinere Teil den Weg über Eydtkuhnen und die Staatsbahn gewählt habe, obwohl die Transportkosten von einem großen Teil der russischen Plätze, aus denen das Getreide nach Königsberg komme, gleich hoch sind für den Weg über Eydtkuhnen, wie für den Weg über Prostken. Daraus gehe hervor, daß die Direktion der Südbahn es verstanden habe, mit großem Geschick den russischen Getreidestrom auf ihre Bahn zu lenken. Die Südbahn habe die Sache eben kaufmännischer angefaßt, als die Staatsbahn es getan habe und vielleicht auch habe tun können. Die Königsberger Kaufmannschaft befürchte nur, daß nach der Verstaatlichung der russische Getreidestrom sich vermindern werde und ein beträchtlicher Teil des jetzt über Königsberg gehenden russischen Getreides den Weg über russische Häfen nehmen würde. Von der Staatsregierung wurde hierauf eine durchaus befriedigende Erklärung abgegeben. Es wurde besonders ausgeführt, daß die Regierung beabsichtige, um die alten Beziehungen mit Rußland im früheren Umfange aufrecht zu erhalten, den ersten Direktor der Südbahn zu veranlassen, unter entsprechender Verkürzung der für ihn vorgesehenen Abfindungssumme in den Staatsdienst überzutreten. Auf eine Anfrage erwiderte die Regierung, daß die nur diätarisch angestellten Beamten der Südbahn in ihren Stellungen verbleiben würden. Der Gesetzentwurf wurde angenommen, ebenso der Nachtragsetat, der nur eine Folge der vorher angenommenen beiden Verstaatlichungsentwürfe ist.

— **Vorschriften für den Streckenfernsprechdienst** sind für den gesamten Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 9. d. M. mit sofortiger Gültigkeit eingeführt worden. Die Streckenfernsprecher dienen zur Verständigung der Zugmelde- und Zugfolgestationen sowie der dazwischen liegenden Sprechstellen eines Sprechkreises untereinander. Die größte Anzahl der für einen Sprechkreis zulässigen Sprechstellen ist zehn. Abgesehen von Probegesprächen der zuständigen Beamten sollen die Sprechstellen in der Regel nur bei außergewöhnlichen Anlässen, zur Meldung von Unfällen und Anforderung von Hilfe, bei Betriebsstörungen, Bahnunterhaltungsarbeiten, Arbeitszügen usw. benutzt werden. Alle Sprechstellen sind mit Fernsprechern gleicher Bauart ausgerüstet. Auf Zugmelde- und Zugfolgestationen sind die Fernsprecher in der Regel im gleichen Raum unterzubringen, in dem sich auch die Zugmeldeapparate befinden. Wärter- und Weichenstellerbuden, in denen sich Streckenfernsprecher befinden, sind außen durch ein in die Augen fallendes „F“ kenntlich zu machen, und durch Pfeile an den Telegraphenstangen und sonstigen geeigneten Gegenständen ist die Richtung zu bezeichnen, in der die nächste Fernsprechstelle liegt.

Jede Fernsprechstelle führt ein Dienstbuch, in das unter Angabe von Tag und Zeit alle Ferngespräche einzutragen sind, die sich auf die Benutzung der Gleise, den fahrbaren Zustand der Bahn, auf Unfälle und außergewöhnliche Vorkommnisse beziehen oder auf besondere Anordnung schriftlich aufgenommen wurden. Die Überwachung der Gebrauchsfähigkeit des Sprechkreises obliegt derjenigen Endstelle, auf der die Batterie und der Stromzeiger aufgestellt sind. Alle Unregelmäßigkeiten, die von der zuständigen Stelle nicht selbst beseitigt werden können, sind auf kürzestem Wege dem Bahnmeister zu melden. Die Bahnmeister sind ausreichend praktisch zu unterweisen, damit sie kleine Mängel ohne Inanspruchnahme der Telegraphenwerkstätte alsbald beseitigen können. Findet der Bahnmeister jedoch nach eingehender Untersuchung einer fehlerhaft wirkenden Anlage keinen Mangel oder einen solchen, den er nicht beseitigen kann, so hat er die schleunigste Beseitigung durch die Telegraphenwerkstätte zu beantragen. Die nicht ständig besetzten oder unbesetzten Sprechstellen hat der Bahnmeister mindestens einmal wöchentlich in Benutzung zu nehmen, ihre Gebrauchsfähigkeit zu prüfen und die stattgehabte Benutzung unter Angabe von Tag und Stunde in das Dienstbuch einzutragen. Die gleiche Verpflichtung liegt bei Sprechkreisen, in denen alle Sprechstellen besetzt sind, den Stationen ob.

— **Vorausbestellung von Platzkarten im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten können vom 1. Mai d. J. ab Platzkarten bei den Vorverkaufsstellen der Ausgangsstationen der D-Züge brieflich vorausbestellt werden, wenn zugleich die Platzkartengebühr bar eingesandt wird. Derart bestellte Platzkarten sind an den Vorverkaufsstellen bei der Fahrkartenausgabe des Abgangsbahnhofs zu hinterlegen und hier spätestens $1/4$ Stunde vor Abgang des Zuges gegen Entnahme oder Vorzeigung der Fahrkarte von dem Reisenden entgegenzunehmen.

— **Sicherung des Fuhrwerksverkehrs auf unbewachten Wegeübergängen.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen besagt folgendes: „Nach den Ausführungen der Königlichen Eisenbahndirektionen ist das Scheuen der Pferde, die vor unbewachten Wegeübergängen halten, weniger auf das durch § 21 (4) der Bahnordnung vorgeschriebene Läuten der

Lokomotive, als auf das Geräusch des herankommenden Zuges, die durch schwere Züge hervorgerufene Bodenerschütterung, bei Dunkelheit auch auf die hell leuchtenden Lokomotivlaternen, vornehmlich aber auf das Auspuffen und Zischen des Dampfes zurückzuführen. Es ist daher geboten, streng darüber zu wachen, daß das schon in § 13 Abs. 2 der Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer erlassene Verbot, an Überwegen den Dampf abzulassen, stets beachtet wird. Auch ist zu prüfen, ob die Warnungstafeln überall den örtlichen Verhältnissen entsprechend und weit genug vom Gleise entfernt aufgestellt sind; eine Direktion schlägt vor, die Tafeln vor den Übergängen stets an der linken Seite in der Fahrrichtung der Fuhrwerke aufzustellen, weil die Wagenführer gewohnt seien, auf der linken Wagenseite zu gehen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen hiernach das weitere veranlassen."

— **Beschaffung von Lokomotiven.** Die Eisenbahndirektion in Berlin ist beauftragt worden, den Lokomotivfabriken, die bisher für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen geliefert haben, den Zuschlag auf Lieferung von 317 Lokomotiven verschiedener Gattung zu erteilen. Die Lieferung umfaßt: 30 $^{2}/_{4}$-gek. Schnellzug-Verbundlokomotiven mit Tender, 56 $^{2}/_{4}$-gek. Personenzug-Verbundlokomotiven mit Tender, 9 $^{3}/_{4}$-gek. Personenzug-Tenderlokomotiven, 58 $^{3}/_{4}$-gek. Güterzuglokomotiven mit Tender, 88 $^{4}/_{4}$-gek. Güterzuglokomotiven mit Tender, 59 $^{3}/_{4}$-gek. Güterzug-Tenderlokomotiven, 6 $^{3}/_{3}$-gek. Nebenbahn-Tenderlokomotiven und 11 $^{5}/_{5}$-gek. Hagans-Tenderlokomotiven. Sämtliche Lokomotiven müssen bis zum 1. April 1904 angeliefert sein.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 105 659 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 610 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 94 796 und auf den Arbeitstag 15 799 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 1811 und im ganzen 10 863 Doppelwagen oder 11,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt am 22. d. M. 17 873 Wagen gegen 15 862 am gleichen Tage im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 20 049 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 93 sowie von anderen Gütern 8 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 20 558 offene Wagen gegen 18 676 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 1882 oder 10,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Wagenbestand der bayerischen Staatseisenbahnen.** Am Schlusse des Jahres 1902 waren gegenüber dem Vorjahre im Bereiche der genannten Staatseisenbahnverwaltung an Wagen vorhanden: a) für die vollspurigen Bahnstrecken: 4698 Personenwagen (gegenüber dem Jahre 1901 + 120), 364 Postwagen, 1023 (+ 10) Gepäckwagen, 10 762 (+ 370) bedeckte Güterwagen, 8873 (+ 11) offene Güterwagen, 2593 Langholzwagen, 1265 (+ 50) Schienen- und Plattformwagen, 74 (—4) Viehwagen, 2882 (+ 272) Güterwagen für besondere Zwecke, wie Bier-, Kühl-, Geflügel-, Fäkalien-, Torf-, Petroleum-, Teer- usw. Transportwagen, Transporteure und Tarierwagen, endlich 916 (— 3) Privatwagen zum Bier-, Holz-, Spielwaren-, Kolonialwaren-, Geflügel-, Fäkalien- usw. Transport, zusammen 33 450 (+ 826); b) für die schmalspurige Bahnstrecke: 11 (+ 3) Personenwagen, 4 Gepäckwagen, 10 bedeckte Güterwagen, 20 offene Güterwagen und 48 Transporteure, zusammen 93 (+ 3). Der Gesamtzuwachs an Wagen gegenüber dem Vorjahre beträgt somit 829 Stück und die Zahl der sämtlichen Wagen 33 543.

— **Der Nürnberger Zentralbahnhof.** Das alte Bahnhofs-Betriebshauptgebäude in Nürnberg wird im August oder September, das neben ihm stehende östliche Nebengebäude im Juli, das westliche Nebengebäude Mitte Mai abgebrochen werden. Die Gebäude werden auf Abbruch verkauft. Nach erfolgtem Abbruch können dann die noch fehlenden Teile des neuen Hauptgebäudes erbaut werden. Sie kommen teilweise auf die Grundfläche des alten Gebäudes zu stehen.

Beim Verschwinden des alten Nürnberger Bahnhofgebäudes dürfte ein kurzer Rückblick auf dessen Entstehen und Verwendung hier wohl am Platze sein. Der erste Staatsbahnhof in Nürnberg wurde für die Ludwigs-Süd-Nordbahn als Kopfstation mit beschränkten Gleisen und einem dem damaligen Verkehr entsprechenden Bahnhofsgebäude und sonstigen Nebengebäuden angelegt und im Jahre 1844 mit der Eröffnung der Bahnstrecke Nürnberg-Bamberg der Benutzung übergeben. Schon nach wenigen Jahren wurde die Erweiterung der ersten Bahnhofsanlage für notwendig befunden, namentlich infolge des 1859 betätigten Anschlusses der früheren Ostbahnlinie und der im Jahre 1865 erfolgten Eröffnung der Bahnlinie von Nürnberg nach Würzburg. Es wurde in den Jahren 1865 bis 1872 der bestehende Kohlenhof allmählich zum Güterbahnhof umgewandelt; hierbei wurden die Bahnhofsgleise auf eine Gesamtlänge von rund 23$\frac{1}{5}$ km gebracht, für den Tafelhofer Weg eine Durchfahrt hergestellt, die 412 m lange Frachtguthalle, eine Zoll- und Eilguthalle nebst verschiedenen anderen Gebäuden errichtet. Etwas später kam die Zentralwerkstätte zur Ausführung, und am Nordwestende des Bahnhofs wurden zwei runde Lokomotivschuppen errichtet. Mit der im Jahre 1875 vollzogenen Erwerbung der Ostbahnen entstand die Aufgabe, die Gesamtanlage des Zentralbahnhofs Nürnberg für die vereinigten Bahnen zweckentsprechend umzugestalten. Dies erforderte eine Vergrößerung der Güterhallen und eine Erweiterung des Hauptgebäudes, die Beseitigung und den Neubau einer größeren Anzahl sonstiger Gebäude, eine Ausdehnung der Gleisanlagen, die Ausführung des Marienvorstadttunnels und des Bahnsteigtunnels.

Es münden nun sieben Bahnlinien in den Bahnhof ein. Dieser setzt sich zusammen aus dem Personenbahnhof und dem den gesamten Stückgut- und Freiladeverkehr in sich fassenden Lokalgüterbahnhof mit Halle und Ladehof, endlich den Anlagen für den Maschinendienst mit drei Lokomotivschuppen und der Zentralwerkstätte. Der zwischen den südwestlichen Streckengleisen und Güterhallengleisen bisher als Güterzug-Rangierbahnhof benutzte Raum sowie der ehemalige Ostbahn-Rangierbahnhof können nun infolge der Errichtung des Rangierbahnhofes in Dutzendteich auch für den Lokalverkehr Verwendung finden.

— **Verlängerung der Walhallabahn.** Die 15 km lange Reststrecke Donaustauf-Wörth a. Donau der vorgenannten 1 m-spurigen Bahn ist nunmehr vollendet und wird am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. An der neuen Linie liegen die Stationen bezw. Haltestellen Sulzbach a. Donau, Bach, Wiesent und Wörth a. Donau. Die Güter werden auf der bayerischen Anschlußstation Walhallastraße umgeladen und erfolgt deren Abfertigung, soweit direkte Tarife bestehen, ohne Umkartierung. Der Sitz der Betriebsverwaltung ist in Donaustauf.

— **Abschiedsessen für den bisherigen Eisenbahndirektionspräsidenten Stieger in Cöln.** Ein solches fand der Köln. Ztg. zufolge am 24 d. M. unter Teilnahme der Spitzen der Behörden und der angesehensten Vertreter von Handel und Gewerbe in Cöln statt. Wir entnehmen dem Bericht, daß Oberbaurat Jungbecker die Hauptrede hielt, in der er die großen Verdienste des Scheidenden hervorhob und als Andenken im Namen der Oberbeamten der Eisenbahndirektion eine kostbare Blumenschale überreichte. Oberregierungsrat Altmann feierte in trefflicher Rede die Gemahlin des Herrn Stieger, die stets den Beamten freundlich begegnet sei und an frohen und traurigen Ereignissen der Beamten warmen Anteil genommen habe. Sodann ergriff Geheimerat Gustav Michels das Wort. Er hob die Verdienste hervor, die Herr Stieger sich um das Verkehrsleben erworben habe; die Cölner Handelskammer empfinde sein Scheiden als recht schmerzlichen Verlust. Herr Michels legte dem Ministerialdirektor Stieger dringend die Cölner Eisenbahnfrage ans Herz und gab der Hoffnung Ausdruck, daß diese Schmerzen recht bald kuriert werden möchten; die Doktorrechnung wolle man hier schon gern bezahlen, aber die Apothekerrechnung möchte man gern etwas heruntergesetzt sehen. Freudig stimmten die Anwesenden in das Hoch auf den Gefeierten ein. Ministerialdirektor Stieger dankte herzlich für die mannigfachen Ehrungen, insbesondere für das sinnige Geschenk, das ihm ein dauerndes Andenken an seine Tätigkeit in Cöln und seine treuen Mitarbeiter bleiben werde. Sodann gab er einen kurzen Rückblick über seine nahezu sechsjährige Wirksamkeit bei der Direktion in Cöln. Der Personen- und Güterverkehr habe sich in dieser Zeit gewaltig gehoben; auch sei man an die Erweiterung bezw. an Neubauten der Bahnhöfe herangetreten; er erinnerte an die Bahnhöfe in Crefeld, Neuß, München-Gladbach, Aachen, Rheydt und Cöln. Dem Herrn Geheimerat Michels möchte er auf seine „Anzapfung" bezüglich der Cölner Eisenbahnverhältnisse bemerken, daß diese Fragen nicht sein Ressort berührten; er hoffe aber, daß man doch, und zwar recht bald, zu einer Verständigung kommen möchte. In seiner sechsjährigen Tätigkeit in Cöln habe er vieles gelernt, und namentlich auch das einsehen gelernt, daß der Fachmann sich vor Einseitigkeit hüten müsse. Herr Stieger dankte sodann allen seinen Mitarbeitern und der Cölner Handelskammer für die treue Unterstützung, die er stets bei ihnen gefunden;

auch in Berlin werde er niemals den Rhein und die Stadt Cöln vergessen. Der Aufforderung, ein Hoch auf Cöln und den Cölner Eisenbahnbezirk auszubringen, kam man freudig nach, auch der gerade den Saal betretende, bis dahin verhinderte Oberbürgermeister Becker. Letzterer widmete Herrn Stieger herzliche Worte im Namen der städtischen Verwaltung und der Bürgerschaft, rühmte besonders dessen Objektivität in allen Fragen und wünschte, daß auch der mitanwesende neue Präsident, Herr Breitenbach, in die Fußstapfen seines Vorgängers treten möchte. Er schloß mit einem Hoch auf Herrn Stieger und dessen Familie.

Österreich.

— **Investitionen der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1903.** Im laufenden Jahre wird die Durchführung des in dem Eisenbahnbau- und Investitionsgesetze vom Jahre 1901 vorgesehenen Investitionsprogrammes auf den Staatsbahnen eine weitere erhebliche Fortsetzung erfahren. Von den in Ausführung begriffenen Gleisherstellungen sind hervorzuheben: die Legung des dritten und vierten Gleises in der Strecke Hütteldorf-Purkersdorf, die Legung des zweiten Gleises in den Strecken Absdorf-Gmünd (einschließlich der Stationserweiterung), Wels-Salzburg (einschließlich der Stationserweiterungen), Smichow-Beraun, Beraun-Königshof, Königshof-Zditz, Prag-Beneschau, Budweis-Pilsen (Teilstrecke), Kaschitz-Saaz; die Mehrzahl dieser Bauten wird innerhalb der nächsten zwei Jahre vollendet werden. Sehr umfangreich sind die im Bau befindlichen Stationserweiterungen und Bahnhofsumbauten. Hervorzuheben sind in dieser Beziehung die Bauten in den Stationen: Wien (West- und Franz Josefsbahnhof), Gmünd, Amstetten, Linz, Salzburg, Knittelfeld, Prag (wo der Umbau schon sehr weit fortgeschritten ist und 1905 vollendet sein dürfte), Pilsen (wo der Frachtenbahnhof bereits vollendet, der Werkstättenbahnhof in Bauausführung begriffen ist und der neue Personenbahnhof demnächst in Angriff genommen werden soll), Marienbad, Budweis, Lemberg und Czernowitz. Größere Umbauten und Erweiterungen von Werkstättenanlagen werden durchgeführt oder in diesem Jahre begonnen in St. Pölten, Pilsen, Laun, Bodenbach, Lemberg. Größere Ergänzungsbauten am Unter- und Oberbau werden ausgeführt: in Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg und Stanislau. Der Gesamtbetrag der im Jahre 1903 durchzuführenden Investitionen beziffert sich auf rund 41 226 000 Kr.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Nach dem vorliegenden Rechnungsabschluß für das Jahr 1902 sind die Ergebnisse dieses Jahres trotz der noch immer anhaltenden Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht unerheblich günstiger als im Jahre 1901.

Die Einnahmen aus dem Hauptbahnnetz betrugen 85 201 754 Kr. (gegen 83 734 792 Kr. im Vorjahre), welche sich folgendermaßen verteilen: Personen- und Gepäckverkehr 17 534 791 (16 948 966) Kr., Güterverkehr 66 939 023 (66 164 384) Kr., verschiedene Einnahmen 727 758 (621 440) Kr. — Die eigentlichen Betriebsausgaben bezifferten sich mit 47 906 873 (47 456 157) Kr., die besonderen Auslagen (Steuern usw.) auf 9 963 789 (10 514 846) Kr. Es verbleibt mithin ein Betriebsüberschuß von 27 331 090 (25 763 787) Kronen. Das Erfordernis für Verzinsung und Tilgung der Anlehen betrug 14 177 767 (13 814 330) Kr. Der Ertrag des Hauptbahnnetzes beläuft sich sonach auf 13 153 323 Kr. (gegen 11 949 457 Kronen im Vorjahre).

Auf dem Hauptbahnnetze hat der Personenverkehr die durchschnittlich von Jahr zu Jahr zu verzeichnende normale Steigerung von annähernd 3 % erfahren, wobei auch noch zu berücksichtigen ist, daß seit 1. Oktober 1902 im Lokalverkehr die Erhöhung der Fahrpreise in Kraft getreten war. Die aus dieser Erhöhung sich ergebende Mehreinnahme hat für das letzte Vierteljahr 1902 (die Erhöhung der Tarife ist mit 1. Oktober 1902 in Kraft getreten) 120 000 bis 130 000 Kr. betragen. Im laufenden Jahre wird sich die Erhöhung weniger geltend machen, weil sich nach den wenigstens bisher gemachten Erfahrungen durch den Hinzutritt der Fahrkartensteuer der Verkehr wesentlich abgeschwächt hat. — Im Güterverkehr waren die Einnahmen besser, obgleich die beförderten Mengen etwas geringer waren. Die Mehreinnahmen sind dem Umstande zuzuschreiben, daß die Kartell- und die Refaktieabrechnungen sich wesentlich günstiger für die Nordbahn gestaltet haben als im Jahre 1901, sowie darauf, daß diesmal die Wagenmiete aktiv war. Der Güterverkehr ist bei einer Gesamtbewegung von 13 980 000 t um 67 000 t zurückgegangen; dieser Rückgang betrifft vornehmlich den Kohlenverkehr, der einen Ausfall von 75 000 t aufweist, hauptsächlich infolge des geringen Bedarfs der Industrie, und ist es für die Gestaltung der Verhältnisse in der österreichischen Industrie bezeichnend, daß schon im Jahre 1901 um 448 000 t Kohlen weniger zur Verfrachtung gelangt sind, als im Jahre 1900. An Eisen sind 16 237 t, an Getreide 30 416 t, an Petroleum 87 000 t, an Mehl- und Mahlprodukten 10 390 t, an tierischen Produkten 24 080 t, an Zucker 26 880 t mehr verfrachtet worden, während Eisenwaren um 26 942 t und Holz um 86 463 t abgenommen haben. Die gesteigerte Verfrachtung von Zucker ist auf Rechnung der alten Kampagne zu setzen, während sich seit Oktober 1902 ein beständiger Rückgang des Zuckerverkehrs bemerkbar macht.

Die eigentlichen Betriebsausgaben sind wohl neuerlich infolge der Vermehrung der Personalkosten um rund 450 000 Kr. gestiegen, aber nach der außerordentlichen Steigerung innerhalb der letzten Jahre scheinen die Ausgaben auf einem Ruhepunkt angelangt zu sein. Die besonderen Auslagen haben abgenommen einerseits infolge der an und für sich geringeren Steuervorschreibungen, dann aber auch, weil diesem Konto Rückvergütungen von etwa 60 000 Kr. bei der Hauptbahn zugute kamen, die sich als Folge der bekannten Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes darstellen. Das Erfordernis für Verzinsung und Tilgung der Anlehen hat infolge der Erhöhung des Anlagekapitals für Erweiterungsbauten und Investitionen im allgemeinen um 363 000 Kr. zugenommen.

Zu dem Ertrag des Hauptbahnnetzes mit 13 153 323 Kr. kommen noch die Einnahmen aus den sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen, das ist aus dem Montanbesitz 3 975 687 Kr. (gegen 4 098 788 Kr. im Vorjahre), aus dem Betriebe der Lokalbahnen 450 114 Kr. (gegen 274 435 Kr.), aus dem Privatbesitze 133 975 Kr. (gegen 137 655 Kr.), aus dem allgemeinen Reservefonds 879 922 (641 322) Kr. Die Zinseneingänge betrugen 136 359 Kr. (gegen 285 162 Kr. im Vorjahre), der Kursgewinn aus Valuten 26 863 Kr. (gegen 24 830 Kr. im Vorjahre) und die verschiedenen Erträgnisse 6506 Kr. (gegen 2724 Kr. im Vorjahre).

Das Erträgnis der gesellschaftlichen Lokalbahnen ist um rund 176 000 Kr. gestiegen, während das Erträgnis aus dem Montanbesitze um 123 000 Kr. zurückgeblieben ist. Die Förderung im gesamten Ostrauer Revier hat im Jahre 1902 um 3 000 000 dz abgenommen, bei den Gruben der Nordbahn betrug der Ausfall 810 000 dz. Die Kohlenpreise halten sich noch immer auf niedrigem Stande. — Das Erträgnis des allgemeinen Reservefonds ist um 238 600 Kr. besser nur durch die günstigere Behandlung in steuerrechtlicher Beziehung. Infolge der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes, welche in bezug auf die Verzinsung des Reservefonds und auf das steuerpflichtige Erträgnis ergangen ist, hat sich die Lage des Reservefonds der Nordbahn viel günstiger gestaltet. — Die geringeren Zinseneingänge sind eine Folge des niedrigeren Zinsfußes, der im Jahre 1902 allgemein in Geltung war, sowie der durchschnittlich viel geringeren verfügbaren Barbestände.

Rechnet man zu dem Ertrag des Hauptbahnunternehmens mit 13 153 323 Kr. den Ertrag der sonstigen Unternehmungen (abzüglich eines Tantiemeanteils von 30 022 Kr.) mit 5 579 409 Kr. (gegen 5 433 412 Kr. im Vorjahre) hinzu, so ergibt sich ein Gesamtertrag von 18 732 727 Kr.

Die Gesamtdividende, welche vom Verwaltungsrat für eine Aktie vorgeschlagen wird, beträgt 248,5 Kr. (gegen 243,5 Kr. im Vorjahre). Diese entspricht einer Verzinsung des Nennwerts der Aktie von 12,12 % (gegen 11,67 % im Vorjahre) und einer solchen des heutigen Kurswerts von 5530 Kr. mit 4,49 % (gegen 4,33 % im Vorjahre). Der Vortrag, der Ende 1901: 762 776 Kr. betragen hatte, hat sich nunmehr auf 979 458 Kr. erhöht.

Eine Gewinnbeteiligung des Staats tritt auch für das Jahr 1902 nicht ein, da eine solche nach der Konzession zur Voraussetzung hat, daß das Erträgnis des Hauptbahnnetzes 200 Kr. für die Aktie übersteigt. Diese Voraussetzung trifft nicht zu, da das Hauptbahnnetz im Jahre 1902 nur 176,53 Kr. (gegen 160,38 Kr. im Vorjahre) für die Aktie abgeworfen hat.

— **Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** Die Ergebnisse des Jahres 1902 stellen sich im wesentlichen wie folgt:

Einnahmen:	1902 Kronen	gegen 1901 Kronen
österreichische Eisenbahnlinien einschließlich Ergänzungsnetz und Brünn-Rossitz:		
Einnahmen . . .	64 036 754	— 157 501
Ausgaben . . .	38 263 460	— 1 762 560
Überschuß . . .	25 773 293	+ 1 605 059
Garantiezuschuß der Staatsverwaltung für das Ergänzungsnetz	1 438 293	— 356 939
Jahreszahlung der ungarischen Regierung für die ungarischen Eisenbahnlinien	19 474 847	— 31 873
ein Sechstel-Anteil an der Wiener Verbindungsbahn (Jahresrente)	56 000	—
Werke und Fabriken in Österreich . . .	809 325	+ 196 154
Berg- und Hüttenwerke sowie Domänen in Ungarn	408 775	— 799 699
Steigerung der Einnahmen		+ 612 701

Ausgaben:	1902	gegen 1901
	Kronen	
Zinsen der Prioritäten und Abschlagszahlung von 12,50 Fr. für die Aktie .	35 311 144	— 84 857
Abschreibungen von den Anlagekosten der Eisenbahnen und Tilgung des gesellschaftlichen Privatbesitzes . .	4 746 236	+ 80 671
verschiedene Ausgaben und Einnahmen (Sollsaldo)	494 149	+ 870 687
Steigerung der Ausgaben		+ 866 501
Rückgang des Reingewinnes . . .		— 253 799

Was das Eisenbahnnetz betrifft, so sind die Einnahmen um 157 000 Kr. geringer als im vorigen Jahre.

Bei den Ausgaben ist die beträchtliche Ersparnis von 1 760 000 Kr. erzielt worden. Die Personalauslagen haben allerdings auch im Jahre 1902 eine mäßige Steigerung erfahren, dagegen waren die außerordentlichen Aufwendungen für den Oberbau diesmal nicht erforderlich, und an der Kohle wurde infolge des Preisrückganges eine Ersparnis von rund 700 000 Kr. erzielt. Die Ausgaben sind zwar nicht auf die Höhe des Jahres 1900 zurückgekehrt und noch immer um 1 200 000 Kr. höher als damals, gegenüber der ungewöhnlichen Anschwellung im vorigen Jahre ist aber ein naturgemäßer Rückgang eingetreten. Im ganzen hat das Eisenbahnnetz einen Betriebsüberschuß von 25 700 000 Kr. und gegenüber dem Vorjahre ein um 1 600 000 Kr. günstigeres Ergebnis geliefert. Auch die Werke und Fabriken in Österreich haben ein günstigeres Ergebnis geliefert. Das Kohlenwerk in Brandeisl hatte ungefähr den nämlichen Gewinn wie im Jahre 1901. Die Wiener Lokomotivfabrik hat mit einem größeren Nutzen abgeschlossen, weil die zum Teil verlustbringenden Lokomotivbestellungen für Frankreich, welche das Ergebnis des vorigen Jahres verschlechterten, sich nicht wiederholten, und weil der Betrieb, nachdem der Umbau der Fabrik vollendet war, zweckmäßiger gestaltet werden konnte. Dagegen zeigen die Werke und Domänen in Ungarn eine Verringerung des Gewinnes um 800 000 Kr. Diese ist vorwiegend durch zwei Umstände begründet: die Eisen- und Stahlwerke in Reschitza litten unter dem Kartellkampfe und dem durch die industrielle Stockung verringerten Absatz. Auf dem Kohlenwerke zu Anina war der Betrieb bis zum Jahresschlusse durch Wassereinbrüche gestört. Im ganzen haben die ungarischen Werke ein Erträgnis von nur 408 000 Kr. ergeben, welches eine Verzinsung von kaum 1 $\frac{2}{3}$ des Kapitals darstellt. Die gesamten Einnahmen der Staatsbahn waren um 612 000 Kr. größer als im Jahre 1901. Diese Einnahmeerhöhung wurde jedoch dadurch aufgezehrt, daß die Post „Verschiedene Ausgaben" nach Bestreitung der verschiedenen Einnahmen diesmal um 870 687 Kr. ungünstiger war als im vorigen Jahre. Die Aktivzinsen haben sich in diesem Jahre erheblich vermindert, weil ein großer Teil der aus der letzten Prioritätenausgabe erübrigten Bargelder für die Investitionen herangezogen wurde, und anderseits sind die Lasten für die Unfall- und Haftpflichtversicherung sowie die Zuschüsse zum Pensionsfonds erheblich gestiegen. Der Verwaltungsrat beantragt, gleichwie im Vorjahre eine Gesamtdividende von 28 Fr. für die Aktie zur Verteilung zu bringen. Der Reingewinn reicht zur Bezahlung dieser Dividende nicht vollständig aus und muß zu diesem Zweck dem Vortrage ein Betrag von 448 313 Kr. entnommen werden (gegen 214 000 Kr. im Vorjahre). Der Vortrag umfaßt noch 2 500 000 Kr. oder nicht ganz 5 Kr. für die Aktie.

— **Personalnachrichten.** Am 22. d. M. ist Regierungsrat Landauer, Zentralinspektor der österreichischen Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, im 61. Lebensjahre in Wien gestorben. Landauer, welcher die Stelle eines Vorstandes der Direktionsabteilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst bekleidete, zählte zu den hervorragendsten Fachmännern auf dem Gebiete des Eisenbahnmaschinenbaues.

Ungarn.

— **Investitionsarbeiten auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen.** Von dem im Jahre 1897 mit Gesetzartikel XXX genehmigten, im Laufe von zehn Jahren zu verwendenden Betrag von 200 000 000 Kr. werden im Jahre 1903 insgesamt 13 804 000 Kr. zur Verwendung gelangen, und zwar 3 004 000 Kr. für die fortsetzungsweisen Arbeiten an der in der Nähe der Hauptstadt im Bau begriffenen Istvántelker Hauptwerkstätte, ferner 5 008 000 Kr. für die Beschaffung von 233 Personenwagen und 5 792 000 Kr. für die Herstellung von 1291 Güterwagen. In diesen Beträgen sind auch die Kosten für die Herstellung von Militär- und Pferdetransport-Einrichtungen sowie der besonderen Einrichtungen für Fleischbeförderung inbegriffen.

— **Vereinfachung der Verwaltung bei den ungarischen Staatsbahnen.** Das Bestreben der Direktion der ungarischen Staatsbahnen, die Verwaltung zu vereinfachen und die Verwaltungskosten möglichst zu verringern, hat in einer neuen, vom Handelsministerium gutgeheißenen Verfügung Ausdruck erlangt. Die in Budapest bisher bestandenen donaurechts- und linksseitigen Verkehrs-Inspektoratsämter wurden aufgelöst und deren Geschäfte den Budapester Betriebsleitungen übertragen.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im März d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1903	gegen 1902
	Kr.	Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	15 891 000	+ 470 022
Südbahn (ungarische Linien)	1 324 925	+ 23 305
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	152 482	+ 12 544
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	963 529	— 3 886
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	90 044	+ 18 325
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	94 000	— 811
Hauptbahnen zusammen	18 515 980	+ 519 499
Lokalbahnen „	2 858 543	+ 134 593
insgesamt	21 374 523	+ 654 092

Seit Jahresbeginn betragen die Einnahmen der Hauptbahnen zusammen 55 407 684 Kr., jene der Vizinalbahnen 7 924 868 Kr. (hier sind die Einnahmen der Stadt- und Straßenbahnen nicht inbegriffen), insgesamt 63 332 552 Kr. Gegenüber den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres zeigt sich bei den Hauptbahnen eine Besserung um 2 101 914 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen um 1 978 909 Kr., bei den ungarischen Linien der Südbahn um 51 192 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn um 28 688 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn um 20 119 Kr., bei der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn um 21 986 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn um 1020 Kr.), bei den Vizinalbahnen eine solche um 338 154 Kr., zusammen also eine erfreuliche Steigerung der Einnahmen um 2 440 068 Kr.

Übrige europäische Länder.

— **Das Fahrmaterial und seine Ergänzung in Frankreich.** Bis vor kurzem waren in Frankreich schwere Klagen über das ungenügende Fahrmaterial der Eisenbahngesellschaften an der Tagesordnung. So berief man sich u. a. darauf, daß die französischen Eisenbahnen kaum 10 000, die deutschen über 16 000 Lokomotiven zählten, daß betreffs der Wagen ähnliche Verhältnisse herrschten, auch das deutsche Material durchschnittlich jünger und somit leistungsfähiger sei, als das französische. Mit und nach der Weltausstellung des Jahres 1900 ist eine erhebliche Besserung nicht nur im Gesamtbestand des Fahrmaterials, sondern auch in der Art der Bestellungen eingetreten. Eine gleichmäßigere Verteilung auf lange Zeiträume, wie das z. B. die preußischen Staatsbahnen schon früher durchgeführt haben, ist eingetreten. Als die französischen Eisenbahnen sich für den verstärkten Verkehr zur Weltausstellung rüsten mußten, machten sie außerordentlich große Bestellungen. Die französische Industrie, welche kurz vorher noch sehnsüchtig auf Aufträge gewartet hatte, konnte dem schnell und stark auftretenden Bedürfnis nicht genügen, und so mußten eine größere Anzahl Lokomotiven und Wagen im Auslande gekauft werden, worüber sich auch das französische Nationalgefühl entrüstete. Am 16. Mai 1901 erließ der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin ein Rundschreiben an die Eisenbahngesellschaften, welches besagte: „Eine der Hauptursachen des steten Mangels an rollendem Material ist die Gewohnheit der Eisenbahngesellschaften, das fortdauernde beständige Wachsen ihres Verkehrs nicht vorauszusehen und abzuwarten, bis die gegenwärtigen und unmittelbaren Bedürfnisse sich kundgeben. . . Es ist durchaus nötig, daß hier eine Änderung eintrete. Das wohlverstandene Interesse aller erfordert, daß die Eisenbahnverwaltungen jedes Jahr auf eine regelmäßige und beständige Weise ihr Material erneuern und vermehren." Vor einigen Wochen haben nun die Eisenbahngesellschaften bei den französischen Fabriken wieder bedeutende Materialbestellungen gemacht. Der Pariser „Temps", der ein eifriger Gegner der Verstaatlichung ist, glaubt in dieser Tatsache eine glückliche Wirkung des erwähnten Ministerialerlasses sehen zu dürfen, denn augenblicklich seien die französischen Eisenbahngesellschaften zweifellos in der Lage, dem Verkehrsbedürfnis mit ihrem vorhandenen Material zu genügen.

— **Der neue Personentarif der schweizerischen Bundesbahnen.** Mit dem 1. Mai d. J. tritt gemäß den Bestimmungen des Tarifgesetzes vom 27. Juni 1901 der Personentarif der

schweizerischen Bundesbahnen (früher Nordostbahn, Zentralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Jura-Simplonbahn) in Kraft, mit dem der erste Schritt in der Vereinheitlichung der Tarife der verstaatlichten Hauptbahnen getan ist. Jetzt wird zur Belehrung des Publikums eine alle Hauptsachen hervorhebende praktische Anweisung veröffentlicht. Es wird vorangeschickt, daß der neue Tarif gegenüber dem bisherigen erhebliche Taxermäßigungen bringe. Für die einfache Fahrt treten solche ein auf den Linien der früheren Vereinigten Schweizerbahnen und der schweizerischen Zentralbahn; sie sind indessen nicht bedeutend.

Erheblicher sind die Ermäßigungen für Hin- und Rückfahrt auf den Linien der früheren Jura-Simplonbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen. Sie steigen bis 6 % in I., 14 % in II. und 22 % in III. Klasse an. Übrigens treten zwischen einzelnen Stationen auch ausnahmsweise Taxerhöhungen ein. Die Altersgrenze für Kinder, welche frei befördert werden, ist von 3 auf 4 Jahre erhöht (die vierjährige Grenze besteht in Deutschland schon lange Zeit), die Altersgrenze für Kinder, welche den halben Preis zu zahlen haben, von 10 auf 12 Jahre. Die Gültigkeit der Rückfahrkarten ist allgemein auf 10 Tage angesetzt. Mit den ausgegebenen Fahrkarten können außer der regelmäßigen kürzesten Linie auch andere Strecken befahren werden unter Nachzahlung der größeren Entfernung, wozu ein Vermerk des Stationsvorstandes der Station, wo die auf der Fahrkarte angegebene Linie verlassen wird, notwendig ist. Die Lösung der Zuschlagfahrkarten soll auch in den Zügen ermöglicht werden.

Für den direkten Verkehr mit den anschließenden Bahnen war es nicht möglich, die neuen Tarife ebenfalls auf den 1. Mai herauszugeben, doch sind Nachträge zu den bestehenden Tarifen erstellt worden, in welche die neuen Taxen für Hin- und Rückfahrt für alle Verbindungen aufgenommen sind, auf denen ein regelmäßiger Verkehr stattfindet. Zwischen Stationen mit schwächerem Verkehr werden einstweilen Rückfahrkarten nicht ausgegeben. Doch soll bei der damit nötigen Lösung der neuen Fahrkarten auf der Übergangsstation das Personal tunlichst behilflich sein. Für die einfache Fahrt werden im direkten Verkehr mit den anderen Bahnen die bisherigen Fahrkarten einstweilen weiter ausgegeben. — Der neue Abonnementstarif und die neuen Rund- und Lustfahrkarten gelangen erst am 1. Juni zur Einführung. Die verstaatlichten vier Privatbahnen hatten jede ihre besonderen, den Verhältnissen angepaßte Abonnementstarife. Die Bundesbahnen konnten nicht ohne weiteres einen derselben annehmen, sondern haben einen neuen Ausgleich geschaffen. Man hat sich dabei bemüht, die bisher am meisten benutzten Abonnementskarten beizubehalten, auch die Taxen so zu stellen, daß sie im großen und ganzen billiger sind, wobei aber wieder einzelne kleine Erhöhungen vorkommen. Zumeist hat eine Übernahme der Bedingungen der Nordostbahn stattgefunden.

— **Jura-Simplonbahn.** Am 1. Mai d. J. geht der Betrieb des Netzes der Jura-Simplon-Eisenbahngesellschaft und der von ihr betriebenen Linien: Bière-Apples-Morges, Bulle-Romont, Cossonay Bahnhof-Cossonay Stadt, Visp-Zermatt und Val de Travers an die schweizerische Bundesbahnverwaltung über. Unter Oberleitung der Generaldirektion werden diese Bahnlinien von der Kreisdirektion I in Lausanne verwaltet werden, mit Ausnahme folgender Strecken, welche der Kreisdirektion II in Basel zugeteilt sind: Basel-Delsberg-Biel, Delsberg-Delle, Sonceboz-Chaux de Fonds, Biel-Bern, Bern-Langnau-Luzern und Luzern-Brünig-Meiringen-Brienz.

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen richtet aus diesem Anlaß an das Personal der Jura-Simplonbahn im Eisenbahn-Amtsblatt eine Bekanntmachung, wonach mit dem 1. Mai das gesamte Personal in den Dienst der Bundesbahnen übernommen wird und zufolge der Ernennungen die betreffenden Beamten zu Bundesbeamten werden. Die Generaldirektion spricht die Überzeugung aus, daß in der neuen Stellung die gleiche Pflichttreue und der gleiche Eifer wie bisher bezeugt werde. Das Personal wird den Kreisen I und II zugeteilt.

— **Das Lohnreglement der schweizerischen Bundesbahnarbeiter,** wie es der Verwaltungsrat der Bundesbahnen genehmigt hat, setzt für Arbeiter im Bahnbetrieb den für alle 365 Tage des Jahres, also auch für Sonntage und Ruhetage, zu zahlenden Mindesttagelohn auf 3,20 Fr. für den Tag fest. Bei befriedigenden Leistungen wird der Anfangstagelohn alle zwei Jahre um 20 Cts. erhöht, bis zu einem Höchstsatz, welcher bei den vorgesehenen fünf Lohnklassen beträgt: 4, 4,30, 4,60, 4,90 und 5,10 Fr. Überzeitarbeit wird besonders bezahlt. Für die dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättenarbeiter wird der Arbeitslohn nicht auf den Tag, sondern nach Stunden für die Zeit der wirklich geleisteten Arbeit entrichtet; sie haben also für Sonntage und für versäumte Arbeitstage keinen Anspruch auf Lohnzahlung. Die ständigen Arbeiter werden je nach ihrer Ausbildung bezw. Leistung in drei Klassen geteilt: volle Handwerker, mindere Handwerker und Handlanger. Die ordentlichen Lohnsätze betragen im Mindestsatz der dritten Lohnklasse 32–38 Cts., im Höchstsatz der ersten Klasse 56–62 Cts. (5 Cts. = 4 ₰). Für die probeweise angenommenen (provisorischen) Arbeiter wird der Lohn je nach den Verhältnissen festgesetzt. Das Reglement entspricht nicht den gestellten höheren Forderungen der Arbeiterunion der schweizerischen Transportanstalten, deren Vertreter von der ständigen Kommission des Verwaltungsrats gehört wurden. Anderseits hat der Verein der schweizerischen Maschinenindustriellen in einer Eingabe an den Verwaltungsrat die festgesetzten Löhne für zu hoch erklärt und sich besonders gegen die Lohnzahlung während des Militärdienstes ausgesprochen, weil dadurch den Arbeitern des Bundes auf Staatskosten Vorteile gegenüber den anderen eingeräumt würden, und weil die Arbeiter im Eisenbahngewerbe besser bezahlt seien als im Privatgewerbe und in der Landwirtschaft.

— **Invalidenversorgung bei den schweizerischen Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat hat beschlossen, daß arbeitsunfähig werdende Arbeiter nach 15 jähriger Dienstzeit in erster Linie die satzungsmäßigen Unterstützungen von der Krankenkasse erhalten, und, insofern diese für eine tägliche Zuwendung von 1,50 Fr. nicht ausreichen, der Fehlbetrag aus der Betriebsrechnung zu verabreichen ist.

— **Einige Zahlen über den Londoner Verkehr.** Einer Reihe von Abhandlungen des Herrn Robert P. Porter im „Engineering" entnehmen wir folgende Angaben. Dem Verkehrsbedürfnis der fast 5 000 000 Einwohner der Grafschaft London dienen 25 verschiedene Eisenbahnlinien, die entweder aus anderen Teilen des Reiches nach der Hauptstadt führen oder auch ganz auf das Gebiet der Grafschaft London beschränkt sind. Die Gesamtlänge dieser Linien beträgt 365 km. Sie haben nicht weniger als 273 Haltestellen. Die Straßenbahnen haben eine Gesamtlänge von 184 km. Davon gehören 115 km dem Londoner Grafschaftsrat, der aber nur 38 km selber betreibt, während er 77 km an die Nord Metropolitan-Straßenbahngesellschaft verpachtet hat. In den Rest von 69 km teilen sich 11 Gesellschaften. Auf den Eisenbahnen, für die eine ungefähre Statistik vorliegt, wurden im Jahre 1900: 400 000 000 Personen befördert, mit den Omnibussen, die in London ein besonders wichtiges Verkehrsmittel darstellen, sogar 500 000 000. Die Straßenbahnen beförderten 300 000 000 Personen, Mietsfuhrwerke und Dampfboote 73 000 000. Insgesamt wurden im Jahre 1900 1 273 000 000 Menschen befördert.

— **Unerhörte Zustände bei der Personenbeförderung auf den russischen Bahnen** scheinen sich entwickelt zu haben. Es ist ja bekannt, daß die Staatseisenbahnverwaltung und ebenso die Privateisenbahnen sich schon seit sehr langer Zeit damit abquälen, dem Schmuggel sog. blinder Passagiere entgegen zu treten und dieses Unwesen auszurotten. Aber leider scheinen alle Bemühungen an der Verschlagenheit und Verderbtheit des Zugpersonals zu scheitern. Wir lesen eben in der Petersburger Zeitung „Herold" die folgende Mitteilung, für die wir übrigens selbstredend dem Petersburger Blatte die volle Verantwortung überlassen müssen:

„Über die Bestechlichkeit der Eisenbahnschaffner stimmen mehrere Moskauer Blätter eine ganze Jeremiade an. Der Unfug mit der Beförderung blinder Passagiere nimmt einen derartigen Umfang an, daß die Eisenbahnverwaltungen schon gar nicht mehr wissen, was sie anfangen sollen. Die Eisenbahnschaffner saufen und betrügen die Bahnverwaltungen mit dem Transporte fahrkartenloser Reisender, was teils mit, teils ohne ihr Wissen geschieht, wenn sie so berauscht sind, daß es sich ihrer Beurteilung entzieht, daß solche Reisende ihre Betrunkenheit ausnutzen. Welche Maßregeln auch gegen dieses Unwesen ergriffen worden sind, nichts hat geholfen. Ein Zugpersonal wird durch das andere ersetzt, aber dasselbe ist nur selten besser, gewöhnlich sogar schlechter als das entlassene. Schließlich verfiel man auf die Einführung einer unausgesetzten Kontrolle. Die Schaffner kontrollieren die Reisenden, die Kontrolleure die Schaffner, so daß ein Gehen und Rennen im Zuge stattfand, als wenn man einem Verbrecher auf der Spur wäre. Aber auch dies Mittel hat nicht geholfen, sondern die Zustände mehr verschlimmert, denn die Zahl der blinden Passagiere nahm nicht ab, sondern zu, und zwar aus dem leicht erklärlichen Grunde, weil auch die Kontrolleure sich bestechen ließen. Letztere konnten von dem kleinen Gehalt nicht leben und betrieben die Beförderung solcher Reisenden, natürlich gegen eine entsprechende Entschädigung, im großen Maßstabe. Die Eisenbahnverwaltungen hatten infolgedessen noch größere Verluste zu tragen. Übrigens führten manche Kontrolleure ein vereinfachtes Verfahren ein. So legte ein Kontrolleur auf der Moskau-Kiew-Woronesh-Bahn den 14 seiner Kontrolle unterstellten Zugpersonalen eine Steuer von je 15 R. (= 32,40 ℳ) monatlich auf und ließ ihnen freie Hand.

Die Eisenbahnen sehen sich infolgedessen in einer recht schwierigen Lage. Jetzt wird ein neuer Entwurf ausgearbeitet, um diesem Unwesen zu steuern; es soll eine unausgesetzte Kontrolle über die Kontrolleure eingeführt werden. Die Folge hiervon wird sein, daß die Schaffner die Reisenden, die Kontrolleure die Schaffner und die Überkontrolleure die Kontrolleure kontrollieren werden. Anderseits wird sich natürlich auch wiederum die Zahl der fahrkartenlosen Reisenden steigern aus dem einfachen Grunde, weil Schaffner, Kontrolleure und Überkontrolleure zu schlecht bezahlt werden. Die Hauptursache des ganzen Unfugs ist das zu geringe Gehalt, das den Schaffnern usw. gezahlt wird. Die Leute wollen leben und können von ihrem Gehalt ihre Familie im günstigsten Fall vor dem Hungertode schützen. Ebenso liegt der Fall bei den Kontrolleuren, die gleichfalls auf einen Zuschuß durch die Beförderung solcher Reisenden angewiesen sind. Daraus ergibt sich alsdann dieser Irrgarten, aus dem der Ausweg nicht zu finden ist. Zu dem einfachsten Mittel, einer anständigen Gehaltserhöhung, wollen die Eisenbahnen nicht greifen, und so dürften wir es erleben, daß sich in einem Zuge das Zugpersonal, einige Reisende mit Fahrkarten, einige hundert blinde Passagiere und mehrere Wagen mit Kontrolleuren befinden werden."

Wenn solche Schilderungen auch übertrieben sein mögen, so lassen sie immerhin einen Blick in Zustände werfen, von denen man sich kaum eine rechte Vorstellung machen kann. Bedauernswert ist aber eine Verwaltung, die mit solchen Verhältnissen, mit lauter unzuverlässigen Beamten zu kämpfen hat. Bis zu einem gewissen Grade wird ja wohl der „Herold" recht haben, wenn er behauptet, daß die außerordentlich geringen Gehälter die Leute dazu verführen, ihr Einkommen durch unerlaubte Mittel auf eine Höhe zu bringen, die ihnen den Lebensunterhalt ihrer Familie erleichtert, in vielen Fällen sogar erst ermöglicht. Das spielt aber gewiß nur eine weniger wichtige Rolle; das schlimmere ist, daß es eine tief eingewurzelte Anschauung ist, die das Volk von hoch bis niedrig beherrscht, daß es kein Unrecht ist, den Fiskus zu bestehlen. Ja, man kann es oft hören, wie Leute, von denen man es ihrer gesellschaftlichen Stellung nach nie erwarten sollte, sich damit brüsten, sich einen unerlaubten Gewinn gemacht zu haben, indem sie ohne Fahrkarte die Eisenbahn benutzt, den Einfuhrzoll umgangen haben usw. Solange der Fiskus in gewissem Sinne vogelfrei ist und jeder nach Belieben zahlt oder nicht zahlt, ohne daß er sich in der Achtung der Mitbürger hierdurch schadet, solange wird es in dem heiligen Rußland schwer anders werden, als es jetzt der Fall ist. Ebensolange werden aber auch alle Kontrolleure nichts helfen. Der sittliche Stand der Gesellschaft muß gehoben werden, damit das Bewußtsein von Recht und Unrecht lebendig wird. Das wird aber wohl kaum anders erreicht werden können, als daß Bildung in alle Schichten der Bevölkerung getragen wird. Es haben daher diejenigen gewiß recht, die immer an dieser allerdings sehr langsam wirkenden Stelle den Hebel anlegen wollen. Es würde allerdings langsam aber vermutlich sicher zum Ziele führen.

Fremde Weltteile.

— **In Sachen der Bagdadbahn** scheint die ablehnende Haltung, welche die englische Presse unter Führung der „Times" gegenüber der Gründung der Kaiserlich ottomanischen Bagdadbahngesellschaft einnahm, nun doch die Regierung in einem dem Projekte ungünstigen Sinne beeinflußt zu haben. Unseren in Nr 31 S. 488 d. Ztg. hierüber gebrachten Mitteilungen fügen wir heute nach, daß die Verhandlungen wegen einer englischen Beteiligung an der Bagdadbahn vorläufig abgebrochen worden sind, da die englische Finanzgruppe die Zusage der Erfüllung der von der deutschen Gruppe aufgestellten Bedingungen von der englischen Regierung nicht erlangen konnte. Nach einer vom leitenden Minister Balfour am 22. d. M. im Unterhause abgegebenen Erklärung ist die Regierung zu dem Schluß gelangt, daß das ihr vorgeschlagene Abkommen für England keine genügende Sicherheit dafür biete, daß ihm ein gleicher Anteil an der Kontrolle, dem Bau und der Leitung der Bahn zustehen werde, wie Deutschland und Frankreich. Unter diesen Umständen habe sie sich außerstande gesehen, über ihre künftig etwa einzuschlagende Politik die gewünschten Versicherungen abzugeben. Die in Frage kommenden Punkte seien die Beförderung der indischen Post, die Erhöhung der türkischen Zollgebühren und die Errichtung einer Endstation in Koweit gewesen.

Zu einer vom „Standard" unter dem 25. d. M. gebrachten Nachricht, daß mit der an der Bagdadbahn interessierten britischen Finanzgruppe demnächst neue Unterhandlungen würden angeknüpft werden und daß der Direktor Gwinner von der Deutschen Bank zu diesem Zweck nach London kommen werde, bemerkt die in dieser Angelegenheit stets gut unterrichtete „Voss. Ztg.", daß eine Londoner Reise vom Direktor Gwinner nicht geplant sei, da man keine Veranlassung habe, den Engländern nachzulaufen. Auch andere hervorragende deutsche Tagesblätter bringen die Mitteilung, daß jetzt die Durchführung des Projekts ohne die Hilfe der Engländer beabsichtigt werde, womit dann dem deutschen Interesse vielleicht am besten gedient ist.

— **Verbesserung des Schnellzugdienstes in Japan.** Mit Einführung des neuen Fahrplans, der am 20. Januar d. J. auf der Tokaido-, Sanyo- und Kiushiubahn in Kraft trat, sind wieder einige erhebliche Abkürzungen der Fahrzeit für den durchgehenden Reiseverkehr zwischen Tokio, Osaka, Kobe, Shimonoseki (oder Bakan) und Nagasaki herbeigeführt worden. Erstens hat man auf der Tokaido-Staatsbahn die Fahrzeit zwischen Tokio und Kobe für den Tagesschnellzug in beiden Richtungen, wesentlich durch Einschränkung der früher sehr zahlreichen Aufenthalte, von 16 Stunden 40 Minuten auf 15 Stunden herabgesetzt und außerdem ein neues, fünftes, durchgehendes Zugpaar eingeführt. Die Reisegeschwindigkeit ist somit für die kürzeste Zugverbindung auf 40,4 km/Std. (von früher 36,8 km/Std.) gesteigert. Der Nachtschnellzug zwischen Tokio und Kobe wird indes von jetzt ab ohne die III. Klasse gefahren.

Ferner hat auch die Sanyobahn die Fahrzeit für die Strecke Kobe-Bakan bei dem Tagesschnellzuge auf 11 Stunden und 30 Minuten, in entgegengesetzter Richtung auf 11 Stunden und 20 Minuten ermäßigt und daneben gleichfalls ein neues viertes durchgehendes Zugpaar eingerichtet. Der rascheste Zug der Sanyobahn erzielt demnach jetzt eine Reisegeschwindigkeit von 45,4 km/Std. gegen früher 40,02 km/Std.

Die kürzeste Verbindung Tokio - Nagasaki mit der Bahn über Kobe und Bakan erfordert daher gegenwärtig nur noch 38 Stunden 5 Minuten statt früher 43 Stunden 45 Minuten, wovon allerdings 1 Stunde 10 Minuten auf das Umsteigen und den Aufenthalt in Kobe entfallen, während 1 Stunde 20 Minuten für die Verbindung Bakan - Moji — Überfahrt mit Fährdampfboot über die Straße von Bakan — in Anspruch genommen werden. Der Zeitbedarf für die entsprechende kürzeste Gegenverbindung Nagasaki-Tokio beträgt im ganzen gegen früher 46 Stunden 15 Minuten jetzt nur noch 37 Stunden 49 Minuten.

Auffallend ist hierbei, daß man die rascheste Zugverbindung der Staatsbahn zwischen Tokio und Kobe für die durchgehende Verbindung Tokio - Nagasaki nicht ausgenutzt hat, da für diese nicht der Tages-, sondern der 20 und 15 Minuten länger fahrende Nachtschnellzug in Betracht kommt; auch erscheinen die Aufenthaltszeiten in Kobe von 1 Stunde und 10 bezw. 29 Minuten noch etwas zu groß; man möchte vermuten, daß diese Spielräume wohl mit Rücksicht auf die zu erwartenden Zugverspätungen in so reichlichem Umfange vorgesehen sind.

Auf der Nipponbahn, die den Norden Japans bedient, sollen demnächst Schlafwagen eingeführt werden. Einen in den Werkstätten der Bahn von Omiya hergestellten Schlafwagen, bei dem die Sitzbänke der I. Klasse für die Nachtzeit in Betten umgewandelt werden können, wird man auf der diesjährigen Ausstellung in Osaka ausstellen.

— **Matsmoto, Generaldirektor der japanischen Staatsbahnen, †.** Am 18. März d. J. starb in Tokio an den Folgen eines Nierenleidens, das auch die Organe des Herzens ergriffen hatte, der Generaldirektor der Staatsbahnen, Matsmoto, Ministerialdirektor im Kaiserlichen Verkehrsministerium. Die japanischen Staatsbahnen haben durch seinen Tod einen schweren Verlust erlitten, denn unter seiner besonnenen und zielbewußten Leitung während des letzten Jahrzehnts hatte sich das Staatsbahnwesen des Landes unter stetigem Fortschritt günstig und auch besonders wirtschaftlich nutzbringend für das Gesamtwohl des japanischen Inselreiches entwickelt. Matsmoto genoß nicht nur bei seinen Landsleuten, sondern auch bei allen Fremden im Lande, die Gelegenheit hatten, ihm näherzutreten, hohes Ansehen und weitgehendes Vertrauen, und gehörte zu den gerechtesten und beliebtesten Persönlichkeiten des hohen Beamtentums in Japan. Gelegentlich des Besuchs des Prinzen Heinrich, Bruders des Deutschen Kaisers, in Japan im Jahre 1899 wurde er durch die Verleihung eines hohen deutschen Ordens ausgezeichnet. Auch über die Grenzen seines Vaterlandes hinaus war Matsmoto mehrfach bekannt geworden, insbesondere durch seine Reise nach Europa im Jahre 1900, auf der er damals auch Berlin berührte und von dem früheren Minister der öffentlichen Arbeiten, Exzellenz v. Thielen, in liebenswürdigster Weise empfangen wurde. Er hatte sich damals mit den Berliner Eisenbahnverhältnissen etwas vertrauter gemacht, war dabei verschiedenen Herren des Berliner Bezirks näher getreten und hatte wohl überall ein sehr freundliches Andenken hinterlassen. Matsmoto hatte seinerzeit zu den ersten gehört, die in Japan nach den politischen Umwälzungen des Jahres 1868 entgegen den bisherigen tief eingewurzelten Anschauungen ins Ausland gingen; als Jünger

des Bauingenieurfaches blieb er damals längere Zeit in Nordamerika, um sich hier Wissenschaft und Praxis des Eisenbahndienstes anzueignen. Er war lange Zeit bis zu seinem Tode der höchste technische Beamte der Staatseisenbahnverwaltung und hatte als Generaldirektor einen maßgebenden Einfluß auf alle Dienstzweige.

In den letzten Jahren seiner Amtstätigkeit in Tokio war es vorzugsweise auf seine Entscheidung zurückzuführen, daß der bisher ziemlich hartnäckige Widerstand gegen die Berücksichtigung der Erzeugnisse der deutschen Gewerbetätigkeit bei den japanischen Staatsbahnen mehr und mehr zu schwinden begann. Daß gerade jetzt dieser ausgezeichnete Mann so vorzeitig aus dem Leben abberufen wurde, ist daher besonders für die Vertreter der deutschen Industrie in Japan lebhaft zu bedauern, für die sich gerade in letzter Zeit die Aussichten des Wettbewerbs erheblich zu bessern begannen. Hoffen wir, daß der Nachfolger Matsmotos auch in dieser Beziehung in den Bahnen seines Vorgängers fortwandeln möge und nicht etwa die auf Vorurteilen beruhenden Schranken wieder aufrichtet, deren endliche Beseitigung als ein unbestreitbares Verdienst Matsmotos um die deutsche Industrie angesehen werden darf.

F. B.

— **Eisenbahnen in Südafrika.** Über die unter Leitung Lord Milners vom 3.–6. März dieses Jahres in Johannesburg abgehaltene, für die innere Gestaltung der Zukunft Südafrikas sehr bedeutungsvolle Eisenbahnkonferenz werden den „Berliner Neuesten Nachrichten“ aus Pretoria, den 24. März Mitteilungen gemacht, denen wir entnehmen, daß die englische Kolonialregierung bekanntgab, daß von der Transvaalanleihe von 35000000 £ etwa 5000000 £ für neue Eisenbahnen zur Verfügung ständen, ein Betrag, der nicht ausreicht zum Bau der für die Entwicklung des Landes notwendigsten Linien. Weiter gab sie die Erklärung ab, welche mit Genugtuung von den Mitgliedern aufgenommen wurde, daß auf jede Weise Privatunternehmungen zum Ausbau des Bahnnetzes unterstützt und gefördert werden sollen. Die Konferenz hat hierzu den Beschluß gefaßt, daß die Festsetzung der Privatunternehmern aufzulegenden Bedingungen der Regierung zu überlassen sei, und daß nur folgende Grundsätze beobachtet werden sollen: Die Regierung behält sich das Ankaufsrecht jeder Privatbahn vor; sie behält eine Kontrolle über die Tarife, sie will ferner über die Baukosten eine Kontrolle ausüben; endlich soll der Unternehmergewinn in bestimmter Weise, ohne Beziehung zur Höhe des Aktienkapitals, festgesetzt werden. Ein weiterer im Interesse der Minenindustrie gefaßter, für Bauunternehmer sehr wichtiger Beschluß ist folgender: In die Verträge sei die Bedingung aufzunehmen, daß beim Bau nur Eingeborene solcher afrikanischer Stämme verwendet werden dürfen, von denen bekannt sei, daß sie keine Arbeit unter Tage leisteten.

Es lagen der Konferenz Anträge und Petitionen um Eisenbahnen vor, die 46 verschiedene Linien betrafen. Die Konferenz hat beschlossen, daß sieben Linien von der Regierung gebaut werden sollen.

Über die Rentabilität einiger anderer Bahnen, die von Privaten gebaut werden sollen, ein Urteil abzugeben, ist vorläufig nicht möglich; nur das läßt sich wohl mit Sicherheit behaupten, daß für die erste Zeit nicht darauf zu rechnen sein wird, daß die Bahnen sich bezahlen. Ihr Zweck soll ja auch hauptsächlich sein, erst die von ihnen berührten Bezirke zur Entwicklung zu bringen. Die Frage der Übernahme einer Zinsgarantie seitens der Regierung für die Privatbahnen ist besprochen und in bejahendem Sinne entschieden worden für den Fall, daß ohne eine solche die Übernahme eines Baues nicht zu erreichen sein sollte.

— **Eine Brücke über den Long-Island-Sund bei Newyork** wird laut „Eng. News“ vom 19. Februar d. J. von der Pennsylvaniabahn geplant, um deren Long-Islandnetz mit den Bahnlinien, welche nach den Neuengland-Staaten gehen, zu verbinden. Die Brücke wird bei Port Morris beginnen und nach Durchquerung zweier kleiner Inseln den durch die großen Felssprengungen bekannten Hell-Gate- (Höllentor-) Meeresarm überschreiten, um bei Astoria zu endigen. Die Spannweite über Hell-Gate wird 256 m betragen, die Länge der ganzen Brücke ungefähr 3,2 km. Die Brücke wird etwa 42000000 ℳ kosten. Der Vertrag über die Stahllieferung soll bereits geschlossen sein.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Aprilsitzung des Vereins, die unter dem Vorsitze des Ministerialdirektors Wirklichen Geheimen Rats Schroeder stattfand, hielt Eisenbahnbauinspektor E. Fränkel aus Breslau einen Vortrag über die Beziehungen zwischen den Tarifen und den Betriebskosten der Eisenbahnen. Um diese Beziehungen zu finden, sei es notwendig, die Selbstkosten für die Transporteinheit festzustellen. An Hand des letzten Betriebsberichts der preußischen Staatsbahnen, jedoch unter Berücksichtigung der verschiedenen Bahnneigungen und der Rückbeförderung der leeren Wagen ergebe sich, daß die nach der Entfernung berechneten Tarife der Wagenladungsgüter im schwierigen Gelände die Selbstkosten der Beförderung nicht deckten. Um das zu vermeiden, würde es sich empfehlen, für schwierige Strecken einen Zuschlag zu den Tarifen zu erheben. Da die Tarife der Wagenladungsgüter nach seiner Berechnung im allgemeinen nur wenig höher seien als die Selbstkosten, sei die aus dem Bau der geplanten Kanäle zu erwartende Verkleinerung des Überschusses der Bahnen nicht sehr zu fürchten, besonders wenn sonst erforderliche kostspielige Neubauten von Bahnhöfen usw. zu sparen wären. Da aus volkswirtschaftlichen Erfordernissen ein stetiges Sinken der Tarife eintreten müsse, so sei das jetzige Vorgehen der Verwaltung, durch Einführung von Wagen mit großer Tragfähigkeit (20 t) die Betriebskosten herabzusetzen, sehr zweckmäßig; die Wirkung der Maßregel könnte noch rascher in die Erscheinung treten, wenn die vielen schon vorhandenen großen Güterwagen mit einer dritten Achse und dadurch mit größerer Tragfähigkeit versehen würden.

Anschließend hieran sprach Geheimer Baurat Scholkmann über einige Neuerungen an Zugschranken, wobei er u. a. ein Modell einer von dem Eisenbahnsekretär Boye in Cassel erfundenen Schranke vorführte. Bei dieser lassen sich die Schrankenbäume von etwa eingeschlossenen Personen nicht nur, wie dies jetzt üblich ist, hochheben, sondern auch nach außen aufstoßen. Es ist dies namentlich für eingeschlossene Fuhrwerke von Vorteil. Im Anschluß hieran machte er Mitteilungen über die auf Nebenbahnüberwegen vorgekommenen Unfälle, wonach bei rund 19000 nicht mit Schranken versehenen Übergängen 1899: 47, 1900: 56 und 1901: 68 Fuhrwerke überfahren wurden. Er hob hervor, daß keine Rede davon sein könne, an allen Übergängen Schranken aufzustellen, die durch Wärter bedient werden, und daß daher schon seit längerer Zeit Bestrebungen im Gange seien, Schranken herzustellen, die lediglich vom fahrenden Zuge geschlossen und wieder geöffnet werden. Eine solche von Regierungs- und Baurat Wittfeld erfundene Schranke, die in natürlicher Größe aufgestellt war, wurde im Betriebe vorgeführt und erläutert. Bewegt und beleuchtet wird sie durch Preßgas, wie es zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen dient. Die Erfindung entspricht den Anforderungen der Betriebsordnung.

Zum Schluß sprach noch Ingenieur Raffalovich als Gast über ein von dem französischen Ingenieur Martin erfundenes System der Zugsicherung. Es besteht im wesentlichen darin, daß eine im Gleise verstellbar angebrachte Streichschiene bei Gefahrstellung des Signals auf einen von der Lokomotive herabreichenden Hebel wirkt und dadurch die Lokomotivpfeife zum Ertönen bringt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Teil II, Heft 7 und 8 des Verbands-Gütertarifes vom 1. Februar 1898.)

In den vom 1. Mai 1903 gültigen Nachträgen V zum Heft 7 und IV zum Heft 8 sind folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 33 für Kaolin etc. zu berichtigen.

Nachtrag V zu Heft 7 Seite 24 Tremoschna-Biberach=Zell, Abteilung IV von 1,30 auf **1,40** ℳ,

Nachtrag IV zu Heft 8 Seite 13 Prestitz-Deutsch=Avricourt Grenze, Abteilung II von 1,46 auf **1,36** ℳ.

München, den 24. April 1903. (1083)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Stationen.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die auf der Strecke Berent-Carthaus verkehrenden Züge auf dem zwischen Thurmberg und Semlin neu eingerichteten Haltepunkt Schlawkau behufs Vermittlung des Personen- und Gepäckverkehrs halten.

Vom genannten Zeitpunkte werden einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Schlawkau

einerseits und Berent, Carthaus, Gr.-Kresin, Semlin und Thurmberg anderseits ausgegeben werden.

Gepäckstücke werden von Schlawkau unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Fahrkartenendstation erhoben.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfragen.

Danzig, den 21. April 1903. (1084)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Krebsjauche für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Finkenheerd und Ziltendorf an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Guben gelegene Haltepunkt Krebsjauche für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Posen, den 24. April 1903. (1085)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Drenzig für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai 1903 wird der zwischen den Stationen Kohlow und Reppen an der Bahnstrecke Cüstrin-Reppen gelegene Haltepunkt Drenzig für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Stettin, im April 1903. (1086)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Infolge Schneeverwehungen ist der Betrieb auf der Strecke Gollnow-Kolberg vom 19. bis einschl. 23. d. M. gesperrt gewesen.

Stettin, den 24. April 1903. (1087)
Direktion
der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahngesellschaft.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesamtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Jägerndorf-Ziegenhals, Niklasdorf-Zuckmantel, Kornitz-Groß-Opatowitz	vom 18. bis 21. April l. J.
Olmütz-Jägerndorf, Freudenthal-Kl.-Mohrau, Nieder-Lindewiese-Heinrichsthal, Policka-Skutsch	vom 18 bis 22. April l. J.
Ziegenhals-Nieder-Lindewiese, Zwittau-Policka	vom 18. bis 23. April l. J.
Grulich-Mähr.-Schildberg, Rumburg-Nixdorf, Bolecin-Jaworzno, Trzebinia-Skawce	vom 19. bis 22. April l. J.

Wien, am 24. April 1903. (1088)
Der k. k. Direktor.

4. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Mai d. J. erhält die Ziffer 6 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl.“

Am gleichen Tage treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von den Kohlenversandstationen der Reichsbahn nach den Stationen des Direktionsbezirks Cöln in Kraft.

Am 1. Juli d. J. werden die Bestimmungen betreffend die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg auf Seite 9 des Tarifheftes „Teil II“ unter B 2 a von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung usw.“ bis „zu belasten“ aufgehoben.

Cöln, den 23. April 1903. (1089)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehre werden am 1. Mai d. J. zu den Tarifheften 2—4 und zu „Teil II“ die Nachträge III und zum Tarifheft 1 der Nachtrag II eingeführt. Diese Nachträge enthalten im wesentlichen Änderungen und Ergänzungen der Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife. Abdrücke der Nachträge sind durch die beteiligten Dienststellen zu beziehen.

Dresden, den 27. April 1903. (1090)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai 1903 tritt ein Ausnahmetarif 15 für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach dem Zollauslande im Versande von bestimmten Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen in Höhe der Frachtsätze des Spezialtarifs III widerruflich in Kraft.

Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die in den preußischen Gruppen- und Gruppenwechselverkehren, sowie im Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner, Oldenburg-nordwestdeutschen, Oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer Güterverkehr bestehenden, auf der Grundlage des Spezialtarifs I beruhenden Ausnahmetarife für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern nebst den zugehörigen besonderen Kontrollvorschriften aufgehoben, jedoch mit der Maßgabe, daß in solchen Stationsverbindungen, die in den Ausnahmetarif 15 nicht aufgenommen sind, die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. J. Gültigkeit behalten.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektionen.

Danzig, den 25. April 1903. (1091)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Die Station Meseritz unseres Bezirks wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab als Versandstation nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs (II/III) aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 23. April 1903. (1092)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird der Ausnahmetarif auf den direkten und Binnenverkehr mit der Ruppiner Kreisbahn und auf den direkten Verkehr der Reinickendorf-Liebenwalde-Gr. Schönebecker Eisenbahn mit den preußisch-hessischen Staatsbahnen, mit der Militär-Eisenbahn, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Ostpreußischen Südbahn, Greifswald - Grimmener, Stargard-Cüstriner, Stralsund-Tribseer Eisenbahn und den Nebenbahnen Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Rauscha-Freiwaldau ausgedehnt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und die näheren Anwendungsbedingungen geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf Bahnhof Alexanderplatz hier.

Berlin, den 23. April 1903. (1093)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Lokaltarifen für die hessischen Nebenbahnen, die Bregtalbahn, die Kaiserstuhlbahn, die Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn, die Zell-Todtnauer und Karlsruher Lokalbahnen die besonderen Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften des Abschnitts II zu § 14 für Zuchtvieh und für Tiere in Stallungswagen aufgehoben und durch neue ersetzt.

Die hierdurch eintretenden geringfügigen Erhöhungen treten erst am 15. Juni l. J. in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Darmstadt, am 25. April 1903. (1094)
Die Direktion.

Der in unserer Bekanntmachung vom 11. April d. J. für 1. Mai 1903 angekündigte neue Tarif Nr 400 zwischen den französischen Nordsee- und Ärmelmeerhäfen und Basel wird erst zum 1. Juni 1903 in Kraft treten. Bis dahin bleibt der Tarif Nr 300 vom 1. Januar 1897 in Geltung.

Straßburg, den 23. April 1903. (1095)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft A, I. Abteilung.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die Stationen Ans und Ans (Est) der belgischen Staatsbahnen für den Verkehr von der Station Düren mit den Frachtsätzen von 5,15 Fr. und 5,19 Fr., ferner die Station Bingerbrück des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz mit einem Anstoßfrachtsatz von 5,67 Fr. für 1000 kg an die Frachtsätze der Station Düren in den Ausnahmetarif 17 für Hopfenstangen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 20. April 1903. (1096)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Auf 1. Mai d. J. wird der Ausnahmetarif Nr 7 für Getreide usw. durch Aufnahme von Frachtsätzen für Sendungen ab Straßburg Z.-Bhf., Neudorf und Rheinhafen, Bischheim, Königshofen und Schiltigheim nach südlichen württembergischen Stationen ergänzt.

Nähere Auskunft erteilen die Güterstellen.

Stuttgart, den 23. April 1903. (1097)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. wird für Palmöl, Palmkernöl und Kokosnußöl in Ladungen von 10000 kg von Heilbronn Hauptbahnhof nach Mülhausen Nord und Mülhausen-Wanne ein ermäßigter Frachtsatz von 1,33 *M.* für 100 kg eingeführt.

Stuttgart, den 18. April 1903. (1098)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnittarif vom 16. Juli 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 kommt der Nachtrag VIII zur Ausgabe. Derselbe enthält neben anderen teilweise bereits ausgeschriebenen Änderungen und Ergänzungen hauptsächlich Anstoßsätze für die neu eröffneten Lokalbahnstationen der Strecke Ingolstadt Lokalbahnhof-Dolling und für die im Laufe des Sommers zur Eröffnung kommenden Lokalbahnstationen der Strecke Rothenkirchen-Tettau sowie die Neuauflage der Bestimmungen und Anstoßsätze für bayerische Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München einschließlich der neu einbezogenen Stationen der bis Wörth a/Donau verlängerten Walhallabahn.

Eintretende Frachterhöhungen gelten erst ab 1. Juli 1903.

München, den 22. April 1903. (1099)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süd-ostpreußischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ab werden die Vorschriften, betreffend die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 t, im Abschnitt B 2 — zu B I §§ 7—9 — von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung" bis „Ausnahmetarife" (am Schluß der Seite 7) gestrichen. (1100)

Königsberg i/Pr., den 20. April 1903.

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. d. M. wird die Station Enschede der Holländischen Eisenbahn mit den für die Station Enschede der Niederländischen Staatsbahn vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen.

Dortmund, den 24. April 1903. (1101)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Die Direktion der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr.

Durch die am 25. d. M. erfolgende Eröffnung der Strecke Ahaus-Enschede und die Aufnahme der Station Ahaus in den Gütertarif für den internationalen Lokalverkehr der Holländischen Eisenbahngesellschaft treten die im Gütertarif für den niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr für den Verkehr zwischen Ahaus und den Stationen der Holländischen Eisenbahn — ausgenommen Sneek — vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze mit dem gleichen Tage außer Kraft.

Mit demselben Zeitpunkte wird die Station Enschede der Holländischen Eisenbahn in den Tarif aufgenommen und es gelangen für den Verkehr zwischen Ahaus und den Wettbewerbsstationen der Niederländischen Staatsbahn sowie der Niederländischen Zentralbahn anderweite, teilweise ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung. Sodann wird für die Beförderung von Ziegelsteinen in Sendungen von mindestens 10000 kg von Gronau D. G. E. nach Enschede A. E. (Süd) ein Frachtsatz von 15 *M.* in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Dortmund, den 24. April 1903. (1102)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Die Direktion der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife Teil I, Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 und soweit Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten, mit 15. Juni 1903 gelangt ein Nachtrag I zum Tarife Teil I, Abteilung B für den in der Überschrift bezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält eine Änderung des Titelblattes, Änderungen bezw. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen demnächst käuflich zu erhalten.

Wien, am 23. April 1903. (1103)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr aus Südfrankreich nach Österreich.

Aufhebung eines Ausnahmetarifes.

Mit 31. Juli 1903 tritt der Tarif spécial commun (P. V.) Nr 414 vom 1. Januar 1901 (früher Nr 449 vom 15. November 1883 und Nr 450 vom 15. März 1881) für die Förderung von Eisenwaren und Eisenbahnbaumaterialien von Stationen in Südfrankreich nach Lindau transit, Linz, Wien I K. E. B., Podwoloczyska trans. und Brody transit ohne Ersatz außer Kraft.

Wien, am 17. April 1903. (1104)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Das Eröffnungsdatum der Strecke Ahaus-Enschede wird nunmehr am 25. April d. J. endgültig festgesetzt.

Neben den im Nachtrag II zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II für den Verkehr zwischen den auf deutschem Gebiete belegenen Stationen der Ahaus-Enscheder Eisenbahn unter sich erwähnten Rückfahrkarten, gültig 45 Tage, werden vom obengenannten Datum ab auch eintägige Rückfahrkarten II. und III. Klasse zum Einzelreisefahrpreise auf der ganzen Strecke Ahaus-Enschede eingeführt.

Eine Fahrtunterbrechung ist sowohl auf der Hin- als auf der Rückreise untersagt.

Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre sowie jüngere Kinder, falls für letztere ein Platz beansprucht wird, genießen bei Beförderung auf eintägigen Hin- und Rückfahrkarten keine Fahrpreisermäßigung.

Amsterdam, am 23. April 1903. (1105)

K. k. Staatsbahndirektion Pilsen.

Aktivierung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Karlsbad.

Mit 1. Mai 1903 wird im Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Karlsbad, Alte Wiese, Haus „Savoyen" eine Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte aktiviert werden.

Pilsen, am 24. April 1903. (1106)

6. Verdingungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Vergebung eiserner Brückenkonstruktionen.

Für den neuen Güterbahnhof Freiburg im Breisgau und seine Zufahrtslinien soll die Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktionen für weitere 2 Bauwerke vergeben werden.

Los XI. Eine zweigleisige Bahnbrücke, Fachwerkträger mit parallelen Gurtungen von 32,58 m Stützweite im Gewicht von .	175 000 kg
und eine Wegbrücke, 7 Blechträger von 18,8 m Stützweite im Gewicht von	75 600 „
zusammen	250 600 kg

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen an Werktagen auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstraße 3, III. Stock, zur Einsicht auf.

Dieselben werden auch, soweit der Vorrat reicht, gegen vorherige Einsendung per Postanweisung von 5 *M.* nach auswärts abgegeben.

Die Angebote, welche den Preis für 100 kg der vollständig fertig aufgestellten Konstruktion enthalten sollen, sind bis längstens

Freitag, den 8. Mai 1903, Vormittags 10 Uhr,

auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstraße 3, III. Stock, verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Eisenkonstruktionen" versehen einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt 4 Wochen.

Freiburg, den 21. April 1903. (1107)

Großh. Eisenbahnbauinspektion.
v. Stetten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 34. | 2. Mai 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Londoner Verkehrsverhältnisse.

Vom Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor **Frahm** in London.

Die Größenverhältnisse Londons werden am besten durch die Angaben veranschaulicht, daß der Londoner Polizeibezirk ungefähr einen Kreis von 24 km Halbmesser mit einer Bevölkerungsziffer von 6 500 000 bildet. Ein kleinerer Kreis von etwa 12 km Halbmesser umschließt die dichtbebauten Stadtteile und die wichtigeren Vororte, während darüber hinaus die Londoner Umgebung ein mehr ländliches Aussehen annimmt. Bekanntlich ist London trotz seiner Größe und seines regen geschäftlichen Lebens im Verkehrswesen sehr rückständig. Die Gründe dafür sind nicht alle leicht bis in die Einzelheiten klarzustellen. Zunächst ist es die Größe von London selbst, die hemmend auf die Entwicklung der Verkehrsmittel eingewirkt hat. Als in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts die neuzeitliche Verkehrsentwicklung einsetzte, war London bereits eine Stadt mit etwa 2 000 000 Einwohnern und konnte sich den neuen Verhältnissen nicht mehr so leicht anpassen wie kleinere Städte, denn es leuchtet ein, daß eine Stadt von so riesiger Ausdehnung wie London nicht so leicht Verkehrsverbesserungen durchführen kann, wie Städte mittleren oder kleinen Umfanges, da jedes Verkehrsunternehmen für London, wenn es einschneidend in die Verhältnisse eingreifen will, gleich mit Geldsummen rechnen muß, die nicht ohne weitgehende Bürgschaften und Aussichten auf sicheren Erfolg bereitgestellt zu werden pflegen. Sodann ist ein Hauptgrund für das Zurückbleiben Londons in verkehrstechnischer Hinsicht der Umstand, daß die öffentlichen Verkehrsmittel von jeher Eigentum von Privatgesellschaften gewesen sind, die es verstanden haben, sich auf Grund ihrer parlamentarischen Konzessionen eine Art von Monopol zu schaffen. Natürlich müssen diese Gesellschaften in erster Linie für gute Reinerträge sorgen, da sie sonst von ihren nach fetten Dividenden ausschauenden Geldgebern arg angegriffen werden; das Gemeinwohl kommt bei ihnen erst später an die Reihe. Führen sie wirklich einmal Verbesserungen ein, so kann man sicher sein, daß diese meistens nicht von großer Bedeutung sind und mehr oder weniger lediglich ein schrittweises Nachgeben der öffentlichen Meinung gegenüber bedeuten. Über jeden neuen Ankömmling, der vermessen genug ist, dem Londoner durch bessere und billigere Verkehrsmittel das Leben angenehmer machen zu wollen, aber dabei den Reingewinn bestehender Beförderungsgesellschaften schmälern könnte, fällt man in deren Kreisen wütend her. Nicht selten schreckt man ihn auch ab, denn bei dem umständlichen und kostspieligen Verfahren im Parlament, das der Inangriffnahme jeder Verkehrsverbesserung vorausgehen muß, gibt es so viele schöne Mittel und Mittelchen, ein neues Verkehrsunternehmen zu vereiteln, daß selbst unter den einfachsten Verhältnissen eine ungewöhnliche Tatkraft erforderlich ist, um die parlamentarische Genehmigung dafür zu erkämpfen.

So ist es denn beispielsweise gekommen, daß, während viele mittlere und kleine Städte Englands seit Jahren elektrische Straßenbahnen oder wenigstens Pferdebahnen haben, in der Landeshauptstadt nach wie vor der Omnibus ein Hauptbeförderungsmittel ist. Dabei hat aber niemand je daran gedacht, den Omnibus etwa im Laufe der Zeit besser auszustatten, denn der heutige Omnibus stimmt so sehr mit dem von Dickens vor vielen Jahren beschriebenen überein, daß man wirklich nicht weiß, worin die Verbesserungen bestehen könnten. Enge Bauart, niedriges Dach, unbequeme Eingänge, nicht zu öffnende Fenster, am Abend schlechte Beleuchtung sind bezeichnende Merkmale der Londoner Omnibusse aus alter und neuer Zeit.

Wenn auch zugegeben werden muß, daß in den belebten Straßen der Innenstadt die Anlage von Straßenbahnen unmöglich wäre, so böte sich für ihre Anlage ein um so reicheres Feld in den übrigen Stadtteilen und in den Vororten. Aber auch hier sind sie spärlich vertreten. Für die Londoner Verkehrsverhältnisse ist wohl nichts bezeichnender als der Umstand, daß die erste elektrische Straßenbahn in London erst Anfang 1901 eröffnet wurde. Es war dies ein Teil eines größeren Netzes

in und bei Hammersmith, durch das eine Privatgesellschaft, die „London United Tramway Company", die westlichen Vororte von London dem elektrischen Straßenbahnverkehr erschließen will. Die Gesellschaft steht unter amerikanischem Einfluß und ihr kraftvolles Auftreten ist vielleicht mit diesem Umstande zugelegt. Er stößt immer auf Widerstand im Parlament, wenn er versucht, die Verkehrsmittel mehr in seine Hand zu bekommen. Der Grund ist wohl darin zu suchen, daß man ihm wegen seiner demokratischen Zusammensetzung mißtraut und seine Pläne nicht selten den Interessen der an den bestehenden Ein-



Zeichenerklärung:

Dem Parlament vorliegende Entwürfe zu elektrischen Untergrundbahnen. — Genehmigte oder im Bau befindliche Strecken. — Dampfbahnen, die elektrischen Betrieb einführen oder die Genehmigung dazu besitzen.

Im Betriebe befindliche elektrische Untergrundbahnen. — Andere Eisenbahnen. — Straßenbahn-Endpunkte.

Buchstabenerklärung:

A. Bahnen der Yerkes-Gruppe. — *B.* Verlängerung der Nordwest-Londonbahn von Marble Arch nach Victoria. — *C.* Erweiterung der Zentral-Londonbahn von Shepherds Bush über Piccadilly nach der City. — *D.* Paddington, Viktoria und Kenningtonbahn. *E.* City und Nordost-Vorortbahn von Mansion House nach Palmers Green und Waltham Cross. — *F.* Bahn von Marble Arch nach Clapham Junction (zweiter Entwurf). — *G.* City und Kristallpalast-Bahn von Cannon Street nach dem Kristallpalast. — *H.* Verlängerung der City und Südlondonbahn von Islington nach St. Pancras.

zuschreiben, wie überhaupt der frische Wagemut der Amerikaner anfängt, in London eine wichtige Rolle zu spielen. Ein redliches, aber nur teilweise von Erfolg gekröntes Bemühen, die Londoner Verkehrsverhältnisse zu bessern, hat auch der seit 1889 bestehende Grafschaftsrat von London an den Tag richtungen beteiligten Abgeordneten zuwiderlaufen. Letzterem Umstande mag es auch zuzuschreiben sein, daß das bereits seit 1870 für die Londoner Stadtbehörde bestehende Recht zum Erwerb von Pferdebahnen erst nach der Einsetzung des Grafschaftsrates überhaupt ausgeübt worden ist. Zur Zeit hat der

Grafschaftsrat bereits einen beträchtlichen Teil der Pferdebahnen erworben, die er natürlich für elektrischen Betrieb umzubauen gedenkt. Dadurch ist der Weiterentwicklung dieses Verkehrsmittels nunmehr ein kräftiger Antrieb gegeben, zumal beabsichtigt wird, die angekauften Bahnen weiter auszubauen, um nach und nach ein vollkommenes Netz elektrischer Straßenbahnen herzustellen, soweit die Verkehrsdichtigkeit und die Abmessung der Straßen dies zulassen.

Was die Londoner Eisenbahnen betrifft, so hat man bekanntlich schon frühzeitig, allen anderen Großstädten voran, mit großen Kosten Untergrundbahnen hergestellt, für deren Bau sich die Londoner Bodenverhältnisse (weicher Ton mit wenig Grundwasser) besonders eignen. In den 60er und 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden die unter dem Namen Metropolitan- und Metropolitan-Distriktbahn bekannten, mit Dampf betriebenen Untergrundbahnen gebaut. Dann trat aber eine längere Pause im Bau solcher Bahnen ein, indem erst im Herbst 1890 die erste elektrische Untergrundbahn, die City und Süd-Londonbahn, eröffnet wurde. Ihr folgten 1898 die elektrische Waterloo- und Citybahn, die im wesentlichen eine Verlängerung der Londoner Linie der London- und Südwestbahn bedeutet, sowie ferner die 1900 dem Betrieb übergebene, gleichfalls elektrisch betriebene Zentral-Londonbahn. Mit diesen Bahnen, einschließlich einer Verlängerung der City- und Süd-Londonbahn von der City nach der Station Angel in Islington im Norden von London, ist die Zahl der zur Zeit im Betriebe befindlichen elektrischen Untergrundbahnen erschöpft. Also in 13 Jahren des Zeitalters der Elektrizität ganze zwei elektrische Bahnen, die neu hinzugekommen sind, und eine geringfügige Verlängerung einer bestehenden Bahn! Dabei aber ein solches Anwachsen des Verkehrs, ein Anstauen von Omnibussen, Droschken, Lastfuhrwerken in den Straßen, ein Drängen auf den Bahnhöfen, Zusammenpferchen in den Zügen, daß man sich wundern muß, wie die vielen Menschen noch friedlich mit einander auskommen. Einige andere elektrische Bahnen sind zwar in der Ausführung begriffen, aber die Vollendung verzögert sich von Tag zu Tag und ist bei einigen noch gar nicht abzusehen. Es sind dies namentlich die Große Nord- und Citybahn, von der an der Großen Nordbahn liegenden Station Finsburypark nach der City, die an derselben Station beginnende Große Nord-, Piccadilly- und Bromptonbahn, die Bakerstreet- und Waterloobahn sowie eine Linie von Charing Cross nach Hampstead. Beantragt sind im Laufe der Zeit noch unzählige andere Linien. Namentlich seitdem es sich herausgestellt hat, daß die Zentral-Londonbahn trotz einiger Mängel, wie die Erschütterung der anliegenden Häuser und die nicht besonders angenehme Luft in den Wagen, einen Riesenerfolg darstellt, trat seit dem Jahre 1900 eine wahre Hochflut von Entwürfen für ähnliche Bahnen ein. Im Parlament mußte daher 1900 ein besonderer Ausschuß eingesetzt werden, um die Frage des Ausbaues eines einheitlichen Stadtbahnnetzes für London zu untersuchen. Der Ausschuß stellte eine Reihe von Leitsätzen auf, nach denen nach seiner Ansicht bei der Beurteilung der neuen Entwürfe zu verfahren sei, um das Gemeinwohl bei der Herstellung neuer Linien und der Regelung des Übergangverkehrs zu berücksichtigen. Bei der Aufstellung von Leitsätzen ist es aber auch geblieben, denn man kann nicht behaupten, daß der Parlamentsausschuß von 1900 die Londoner Verkehrsfrage wesentlich gefördert hätte.

Über den gegenwärtigen Stand des Ausbaues der Londoner Verkehrswege gibt die nebenstehende Übersichtskarte Aufschluß.*) Danach sind die folgenden, oben bereits erwähnten elektrischen Bahnen im Betrieb: Die City- und Süd-Londonbahn von der Station Angel (Islington) im Norden nach Clapham Common im Südwesten von London; die City- und Waterloobahn, d. i. eine Verbindung von der Station Waterloo der London- und Südwestbahn nach der City, die ein Vordringen dieser Bahn in die Geschäftsgegenden bedeutet; die Zentral-Londonbahn von der Bank (City) nach Shepherds Bush im Westen. Vom Parlament genehmigt oder bereits in der Ausführung begriffen sind folgende, teilweise auch schon genannte Strecken: Von Finsburypark an der Großen Nordbahn einerseits nach der City, anderseits über die Station Kings Cross, Piccadilly nach Brompton; von Bakerstreet nach Waterloo; von Hampstead im Nordwesten nach der Station Charing Cross; eine Bahn von der City nach Brixton (London SW.); die sogen. Nordwest-Londonbahn, eine von Marble Arch am Hydepark in nordwestlicher Richtung in die weitere Umgebung von London verlaufende Linie; eine tiefliegende neue Linie unter der bestehenden Metropolitan-Distriktbahn von Mansion House nach Earls Court. Außerdem sind bekanntlich die bestehende Metropolitan- und die Metropolitan-Distriktbahn im Umbau für elektrischen Betrieb begriffen. Für die gegenwärtige Tagung der gesetzgebenden Körperschaften sind weitere Bahnen zur Genehmigung eingereicht, die teilweise in gleicher oder ähnlicher Bearbeitung schon früher vorgelegen haben und in der Karte mit ausgezogenen Linien dargestellt sind: die unter amerikanischem Einfluß stehende Yerkes-Gruppe plant eine Linie von der Station Albert Gate der bereits genehmigten Großen Nord-, Piccadilly- und Bromptonbahn unter Kensington Highstraße nach Hammersmith, Broadway und Shepherds Bush; ferner eine Verbindung von Piccadilly Zirkus unter Coventrystraße, Leicesterplatz, Strand und Fleetstraße über Ludgate Zirkus nach Blackfriars an der genehmigten tiefliegenden Linie der Metropolitan-Distriktbahn. Letztere Linie, die zwischen Mansion House im Osten und Earls Court im Westen unter der bestehenden Metropolitan-Distriktbahn geplant ist, soll von Mansion House nach Whitechapel und von Earls Court nach Hammersmith verlängert werden. Schließlich plant die Yerkes-Gruppe eine Verbindung zwischen der Station Marble Arch der Zentral-Londonbahn am Hydepark über Batterseapark nach Clapham Junction, einem im Südwesten von London belegenen wichtigen Eisenbahnknotenpunkt der London, Brighton und Südküsten- und London und Südwestbahn, tritt aber dabei mit einer anderen Gesellschaft in Wettbewerb, die eine ganz ähnliche Verbindung herstellen will. Die Verwaltung der Zentral-Londonbahn bringt ihren in der letzten Tagung abgelehnten Entwurf wieder ein, der darauf hinausgeht, ihre bestehende Linie von der Bank nach Shepherds Bush durch Herstellung einer zweiten Linie über Piccadilly mit den gleichen Endpunkten Bank und Shepherds Bush und Schleifen an den Enden zu einem vollständigen Ring zu erweitern. Andere Unternehmer wollen die bereits genehmigte Nordwest-Londonbahn von Marble Arch am Hydepark nach der Station Victoria der Südost-, Chatham-Dover- und London, Brighton und Südküstenbahn sowie die City und Süd-Londonbahn von Islington nach der Station St. Pancras verlängern. Auch beantragen sie die Genehmigung für eine Verbindung der Endstation Paddington der Großen Westbahn über Marble Arch und die Station Victoria nach der Kenningtonstation der City und Süd-Londonbahn sowie für eine neue Linie von der City nach dem Kristallpalast Endlich wird eine Linie von Mansion House nach Shoreditch geplant, die sich dort in zwei Strecken spalten soll, eine über Tottenham nach Palmers Green, die andere nach Waltham Cross.

Die bisherige Behandlung der Londoner Verkehrsfrage muß im allgemeinen als ein Sichgehenlassen nach dem englischen Grundsatz bezeichnet werden, daß der Verkehr sich selbst regelt und die Verkehrseinrichtungen am besten von Privatgesellschaften gebaut und betrieben werden. Nach diesem Grundsatz handelnd sind seit Jahren zahllose Unternehmer mit allen möglichen Entwürfen für neue Bahnlinien an die gesetzgebenden Körperschaften herangetreten, um sich die Ausführung genehmigen zu lassen. Vielfach war es den Unternehmern mit der Ausführung der Entwürfe gar nicht ernst, sondern sie wollten zunächst nur anderen zuvorkommen und sich Vorrechte erwerben, um nachher nach Gutdünken verfahren zu können. Dieses Sichgehenlassen hat nun schließlich

*) „The Electrician" 1902 Nr 1282.

dazu geführt, daß die ganze Londoner Verkehrsfrage, wenn man darunter die einheitliche Ausgestaltung eines Verkehrsnetzes für London und seine Vororte versteht, auf einem toten Punkt angelangt ist. Man weiß sich nicht recht mehr zu raten in dem Wirrwarr von Vorschlägen und auftretenden Schwierigkeiten. Die genehmigten und in der Ausführung begriffenen Linien kommen, obgleich sie teilweise in kapitalkräftigere Hände übergegangen sind, nicht recht vorwärts; die zur Genehmigung eingereichten neuen Linien nehmen teils nicht genügend Rücksicht auf das Gemeinwohl, teils treten sie miteinander in Wettbewerb oder sind gar nicht ernst zu nehmen. Und dabei wächst die Riesenstadt immer mehr ins ungeheure; an einen Stillstand in dem Wachstum oder gar an einen Rückschritt ist nicht zu denken. Die bisher angewandten Mittel, den steigenden Verkehr zu bewältigen, wie die Herstellung der bereits mehrfach genannten elektrischen Bahnen, sind zwar im einzelnen gut und zweckmäßig, müssen aber im Verhältnis zu dem, was not tut, als kleinlich bezeichnet werden. Denn was kann es nutzen, daß die Zentral-Londonbahn einen einzelnen Straßenzug ein wenig entlastet, wenn zahllose andere Straßen nach wie vor von Fuhrwerken und Fußgängern vollgepfropft sind? Nicht viel kann es helfen, wenn die City- und Südlondonbahn für häufigere Fahrgelegenheiten von der Stadt nach einigen wenigen Vororten sorgt, wo Hunderttausende von Reisenden täglich ihre kostbare Zeit mit Warten auf den Vorortbahnhöfen hinbringen. In dieser Not hat man nun — was in England selten ist — nach Regierungshilfe gerufen und wünscht, daß ein von der Regierung eingesetzter Ausschuß den Knoten entwirren möge. Die Regierung hat den Wünschen entsprochen, denn durch Königliche Verordnung ist Anfang Februar d. J. der verlangte Ausschuß eingesetzt worden. Als seine Aufgaben werden die folgenden bezeichnet: Er soll Erhebungen darüber anstellen, in welcher Weise künftig den Verkehrsansprüchen der Stadt London am besten zu genügen wäre. Insbesondere soll der Ausschuß sich über die nachstehenden beiden Punkte äußern:

a) Welche Maßregeln zu ergreifen wären, um die Verkehrsverhältnisse Londons zu bessern durch einen weiteren Ausbau bestehender Eisenbahnen und Straßenbahnen über oder unter der Erdoberfläche, durch das Zusammenwirken beider Verkehrsmittel, durch Fortentwicklung des Selbstfahrerwesens, durch bessere Verordnungen für die Regelung des Fuhrwerk- und Fußgängerverkehrs oder auf andere Weise.

b) Ob es wünschenswert wäre, eine Behörde einzusetzen, an die künftig alle Eisenbahn- und Straßenbahnentwürfe für London zu verweisen wären, und welche Befugnisse einer solchen Behörde zweckmäßig beizulegen sein möchten.

Soweit die Eisenbahnen in Frage kommen, ist es erst das zweite Mal, daß in England durch Königliche Verordnung ein Ausschuß eingesetzt wird, der sich mit der einheitlichen Ausgestaltung eines Bahnnetzes befassen soll. Zum erstenmal fand dies im Jahre 1865 statt, als ein Ausschuß bestellt wurde, der sich über verschiedene Fragen von allgemeiner Bedeutung für den Ausbau der englischen Eisenbahnen zu äußern hatte. Seine Tätigkeit ist damals nutzbringend gewesen und der von ihm erstattete Bericht wird noch heute als wertvoll anerkannt, und doch hat man den damals betretenen Weg erst 38 Jahre später zum zweitenmal eingeschlagen, trotz mancher trüben Erfahrung, die das zeitweilige Eingreifen einer starken Hand von oben als zweckmäßig für die gesunde Entwicklung des englischen Verkehrswesens hätte erscheinen lassen müssen. Man liebt es aber in England nun einmal nicht, die Regierung in Verkehrsfragen viel mitsprechen zu lassen oder sich durch weitausschauende Programme im Verkehrswesen zu binden, sondern zieht es vor, von Fall zu Fall über die Zweckmäßigkeit der Herstellung neuer Verkehrswege zu entscheiden.

(Schluß folgt.)

Die Pensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1901.

Wenngleich im Jahre 1901 für die Arbeiterfürsorge keine so günstigen Wendungen eingetreten sind, wie sie das Vorjahr durch die Einführung des neuen Invalidenversicherungsgesetzes und des neuen Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes gebracht hatte, so hat es sich doch als ein Jahr ruhiger und günstiger Fortentwicklung der auf diesem Gebiete geschaffenen Einrichtungen erwiesen. Der im Januarhefte des „Archiv für Eisenbahnwesen“ von dem vortragenden Rate im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimen Regierungsrat Dr Wesener veröffentlichte Geschäftsbericht gibt darüber im einzelnen folgenden Aufschluß.

Bei der Eisenbahnarbeiter-Pensionskasse betrug am Schlusse des Jahre 1901 die Zahl der versicherten Arbeiter bei der Abteilung A 225 828 (229 637), bei der Abteilung B 185 346 (175 093). Es gehörten also von je 100 Mitgliedern der Abteilung A 77 (75) zugleich der Abteilung B an. Die Beiträge der Kassenmitglieder betrugen bei der Abteilung A 1 543 796 (1 534 224) *M*, bei der Abteilung B 2 253 414 (2 107 264) *M*. Die Beiträge der Eisenbahnverwaltung stellten sich auf den gleichen Betrag. Im Durchschnitt entfielen auf ein Mitglied bei der Abteilung A 6,63 (6,73), bei der Abteilung B 12,59 (12,25) *M* Kassenbeitrag, im ganzen also 19,22 (18,98) *M*. Dagegen hatten die Mitglieder der Pensionskasse vor dem Jahre 1891 einen durchschnittlichen Beitrag von 21,94 *M* zu zahlen. Durch die Umgestaltung der Kasse sind also die Arbeiter trotz der Erhöhung ihrer Anrechte in ihren Beiträgen entlastet worden. Die Einnahmen der Kasse stellten sich an Zinsen bei Abteilung A auf 826 228 (728 983) *M*, bei Abteilung B auf 1 776 116 (1 611 109) *M*. Die Zinseinnahme hat sich also bei Abteilung A um rund 97 200 *M*, bei Abteilung B um rund 165 000 *M* erhöht. — Die Gesamteinnahmen beliefen sich bei Abteilung A auf 3 928 779 (3 801 750) *M*, bei Abteilung B auf 6 759 359 (7 323 075) Mark. Daß die Einnahme bei Abteilung B im Vorjahre eine so ausnahmsweise hohe war, beruht auf dem Umstande, daß ihr aus Abteilung A ein Betrag von 1 000 000 *M* zugeführt wurde als Ausgleich für die im Laufe der letzten 10 Jahre unentgeltlich von der Bahnverwaltung übernommene Geschäftsführung. Die Ausgaben an Invaliden-, Kranken- und Altersrente beliefen sich bei Abteilung A auf 1 295 882 (1 187 915) *M* und verteilten sich auf 9728 (8442) Empfänger. Die Ausgaben der Abteilung B betrugen an Zusatzrenten 571 343 (439 145) *M*, an statutenmäßiger Invalidenpension 85 140 (92 847) *M*, an Witwengeld 713 313 (551 233) *M*, an Waisengeld 225 617 (181 732) *M*, an Sterbegeld 38 137 (38 958) *M*, für Heilverfahren 202 444 (163 364) Mark. An den gedachten Invaliden- und Hinterbliebenenbezügen nahmen teil 5783 (4774) Invaliden, 9116 (7650) Witwen und 9737 (8531) Waisen. Die durchschnittliche Höhe der Invalidenrente betrug 165,60 (157) *M*, die der Altersrente 171,60 (169,20) *M*.

Das Gesamtvermögen der Pensionskasse erhöhte sich in Abteilung A von 21 921 097 auf 24 677 433 *M*, in Abteilung B von 47 119 016 auf 53 278 797 *M*, im ganzen also von 69 040 113 auf 77 956 230 *M* oder um rund 8 900 000 *M*. Daß diese Erhöhung größer ist als der im Laufe des Jahres erzielte Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben, hat darin seinen Grund, daß die vorhandenen Wertpapiere im Kurse gestiegen sind und daß diese mit ihrem Kurswerte einzustellen sind, sofern ihr Ankaufspreis nicht niedriger ist. Im Vermögensbestande der Abteilung A erscheint in diesem Jahre zum erstenmal der Wert von Grundstücken mit 92 120 *M*. Es sind diejenigen, die zur Errichtung von Lungenheilstätten angekauft sind. Von den zu Buch stehenden Darlehen im Gesamtbetrage von 10 500 000 *M* sind über 7 500 000 *M* an Baugenossenschaften, denen ausschließlich oder doch überwiegend Eisenbahnarbeiter und untere Eisenbahnbeamte angehören, gegen einen Zinsfuß von 3 bis 3,5 % bewilligt. Auf diese Weise ist den Bestrebungen wegen Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des unteren Eisenbahnpersonals eine wesentliche Förderung zuteil geworden. Der Anteil jedes einzelnen Kassenmitgliedes am Vermögen betrug in Abteilung A 109,28 (95,46) *M*, in Abteilung B. 287,45 (269,40) *M*. Im Jahre 1901 wurden 788 (645) Personen durch Ausführung eines planmäßigen Heilverfahrens einer ständigen Heilbehandlung unterzogen und zwar 532 (429) Personen, die an Lungentuberkulose, und 256 (216), die an anderen Krankheiten litten. Für die Heilbehandlung

wurden im ganzen 254 119 (203 950) ℳ aufgewendet, das sind 322 (316) ℳ für den einzelnen Kranken. Von diesem Betrage entfallen auf Familienunterstützung 45 538 (39 400) ℳ. Die Eisenbahnkrankenkassen und andere erstatteten 51 675 (45 868) ℳ, so daß die Pensionskasse allein 202 444 (163 364) ℳ zu tragen hatte. Bei 478 (383) der an Lungentuberkulose behandelten Personen, also bei 90 (89) %, wurde ein Heilerfolg in dem Grade erzielt, daß die Erwerbsfähigkeit im Sinne des Invalidengesetzes erhalten blieb.

Im Frühjahr 1902 ist mit der Erbauung zweier eigener Heilstätten, zu Schreiberhau im Riesengebirge und zu Melsungen bei Cassel, begonnen worden.

Unter den aus der Abteilung B ausgeschiedenen Mitgliedern befanden sich 1661 (1530), die durch Tod, 3713 (4263), die durch Übertritt in das Staatsbeamtenverhältnis, und 1525 (1219), die durch Pensionierung ausschieden. Die Zahl der durch freiwillige Aufgabe der Beschäftigung bei der Bahnverwaltung Ausgetretenen betrug 6854 (8788).

Die Zahl der Arbeiterkrankenkassen betrug 39, darunter 21 Betriebs- und 18 Baukrankenkassen. Die Zahl der Mitglieder der Betriebskrankenkassen stimmt im allgemeinen mit der Zahl der Eisenbahnarbeiter überein; Befreiungen vom Beitritt zu diesen Kassen auf Grund der Mitgliedschaft bei eingeschriebenen Hilfskassen können also, wie früher, so auch im Berichtsjahre nur selten erteilt worden sein.

Die Beiträge zu den Betriebskrankenkassen und ihre Leistungen haben sich gegen das Vorjahr nicht verändert (vergl. Nr 21 S. 338 Jahrg. 1902 d. Ztg.). Bei 12 Kassen, und zwar in den Direktionsbezirken Altona, Cassel, Cöln, Danzig, Elberfeld, Essen, Halle, Hannover, Magdeburg, Mainz, Münster und St. Johann-Saarbrücken, bestand im Berichtsjahre an einzelnen Orten die beschränkte freie Arztwahl. Entweder durften die Mitglieder einen Arzt auf eine bestimmte Zeit wählen oder es war ihnen die Wahl eines Arztes bei jedem Erkrankungsfall für dessen Dauer freigestellt. Ein abschließendes Urteil über die Bewährung der Einrichtung, die übrigens nur den Kassenmitgliedern an größeren Orten gewährt werden kann, läßt sich noch nicht bilden, weil sie meist erst kurze Zeit besteht. Indessen haben sich bei der freien Arztwahl in den Direktionsbezirken Altona und Cöln nicht unerhebliche Mehrausgaben für Arznei und Krankengeld ergeben, und ist die Einrichtung daher in ersterem Bezirk wieder aufgehoben.

Am Jahresschlusse hatten die Betriebskrankenkassen 229 346 (234 353) Mitglieder. Die von ihnen gezahlten Beiträge beliefen sich auf 4 363 477 (4 214 957) ℳ oder durchschnittlich auf 18,46 (18,26) ℳ für jedes Mitglied. Dagegen betrug der bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets gezahlte durchschnittliche Beitrag im Jahre 1900 (für 1901 liegen die Berichte noch nicht vor) 21,44 ℳ Der vom Eisenbahnfiskus geleistete Zuschuß betrug 2 180 094 (2 106 500) ℳ, die Einnahme an Zinsen stellte sich auf 284 551 ℳ, die Gesamteinnahmen ergaben 7 104 888 (6 867 772) ℳ Das Gesamtvermögen erhöhte sich auf 8 402 150 (7 779 806) ℳ Die Gesamtleistungen aller 21 Kassen haben im Jahre 1901 betragen 6 731 813 (6 926 198) ℳ oder 28,36 (29,93) ℳ für das einzelne Mitglied.

Es waren im Laufe des Jahres 18 Eisenbahn bau - Krankenkassen in Wirksamkeit, von denen 4 neu errichtet und 6 am Jahresschlusse nach beendigter Bautätigkeit bereits wieder geschlossen waren. Bei den Bauausführungen von geringerem Umfange und von kürzerer Dauer wurde regelmäßig von Errichtung besonderer Kassen abgesehen und der Krankenversicherungspflicht durch Beteiligung bei Orts- und anderen Krankenkassen und der Gemeindeversicherung genügt. Die Zahl der bei den Eisenbahnbau-Krankenkassen beteiligten Mitglieder betrug 3952 (4318), ihre Gesamteinnahmen stellten sich auf 120 456 (120 328) ℳ, ihre Ausgaben auf 83 347 (78 428) ℳ, mithin durchschnittlich für jedes Mitglied auf 21,09 (18,16) ℳ.

Die Unfallversicherung erstreckte sich bei der preußisch - hessischen Staatseisenbahnverwaltung auf 225 046 (242 128) Versicherte. Es sind dies alle im äußeren Bahn- und Werkstättenbetrieb sowie alle unmittelbar von der Bahnverwaltung bei den für Staatsrechnung ausgeführten Neu-, Ergänzungs- und Erweiterungsbauten beschäftigt gewesenen Personen. Die Durchschnittszahl der versicherungspflichtigen Personen ist etwas geringer als die durchschnittliche Mitgliederzahl bei der Pensionskasse Abteilung A und den Krankenkassen, weil ein Teil der lediglich vorübergehend beschäftigten unfallversicherungspflichtigen Personen jenen Kassen nicht angehört. Beim Beginn des Jahres 1901 standen 13 112 (12 102) Entschädigungen zur Zahlung. Aus Veranlassung von 1870 (1797) Verletzungen und Todesfällen sind Entschädigungen im Laufe des Jahres neu festgesetzt worden. Unter den Verletzten und Getöteten befanden sich 22 (12) erwachsene weibliche und 1 männliche jugendliche Person unter 16 Jahren. Von je 100 Getöteten hinterließen 72 (78) eine Witwe.

Während die Zahl der bei der Staatsbahnverwaltung nach den Unfallversicherungsgesetzen entschädigten Unfälle auf je 1000 versicherte Personen im Jahre 1901 im Durchschnitt 7,77 (8,01) betragen hat, stellte sich die Durchschnittsziffer bei den gewerblichen Unfallberufsgenossenschaften im Jahre 1900 auf 7,46. Die Durchschnittszahl ist also bei der Staatseisenbahnverwaltung zwar um ein geringes höher, bleibt aber hinter einer größeren Anzahl der gewerblichen Berufsgenossenschaften ganz erheblich zurück. So hatten im Jahre 1900 auf je 1000 Versicherte die Nordwestliche Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft 10,68, die Norddeutsche Holzberufsgenossenschaft 11,73, die Müllereiberufsgenossenschaft 13,70, die Fuhrwerksberufsgenossenschaft 14,81, die Knappschaftsberufsgenossenschaft 12,82 und die Brauereiberufsgenossenschaft 13,67 Verletzte und Getötete.

Die Gesamtausgaben der Eisenbahnverwaltung für die Unfallversicherung ihrer Arbeiter betrugen 4 247 626 (3 908 290) ℳ. An diesen Zahlungen nahmen teil 22 536 (19 593) Personen. Diese Ausgaben sind, da der Abgang der aus früheren Jahren herrührenden Verpflichtung hinter dem Zugang an neuen Verpflichtungen zurückbleibt, in steter Steigerung begriffen und waren um 339 336 ℳ höher als im Vorjahre. An Verwaltungskosten kamen hier nur die Kosten der Unfalluntersuchungen und Schiedsgerichte mit 21 461 (19 688) ℳ zur Anrechnung. In Wirklichkeit sind sie aber bedeutend höher, da die betreffende Geschäftsführung der Bahnverwaltung eine ganz erhebliche Geschäftslast auferlegt. Alle damit verbundenen Ausgaben werden jedoch nicht bei der Unfallversicherung, sondern unmittelbar bei den Betriebskosten verrechnet.

Die neue Rechtschreibung in den österreichischen und ungarischen Tarifen.

Der am 1. April ausgegebene gemeinsame Tarif Teil I, Abt. A der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen ist, wie in Nr 26 d. Ztg. bereits erwähnt wurde, noch in der alten Rechtschreibung gehalten. Das k. k. Eisenbahnministerium hat es nun in einem an alle österreichischen Eisenbahnen gerichteten Erlasse, dessen wesentlichen Inhalt wir bereits in Nr 28 S. 435 d. Ztg. mitteilten, als wünschenswert bezeichnet, daß bezüglich der Durchführung der neuen Rechtschreibung in den einzelnen Tarifen und Tarifveröffentlichungen ein einheitliches Vorgehen vereinbart werde. Es müsse besonders die Annahme der neuen Schreibweise in den Tarifen mit deren Durchführung im gemeinsamen Tarife Teil I Hand in Hand gehen. Das Eisenbahnministerium verlangt daher, daß sowohl in dieser Richtung als auch wegen Festsetzung eines Termins für die Durchführung im Tarif Teil I von der nächsten Eisenbahndirektorenkonferenz Beschluß gefaßt werde. Das amtliche Wiener Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, welches sich seit 1. März bereits der neuen Schreibweise bedient, wurde angewiesen, für die Bezeichnungen der Artikel der Warenklassifikation vorläufig die bisherige Schreibweise, d. i. jene beizubehalten, welche hinsichtlich dieser Artikel derzeit im gemeinsamen Tarife Teil I enthalten ist.

Dies betrifft den österreichisch-ungarischen Teil I. Auch bezüglich des für den Verkehr zwischen Deutschland, Belgien, Holland usw. einerseits und Österreich-Ungarn anderseits bestehenden sogenannten Internationalen Tarifs Teil I ist ein ähnliches Vorgehen im Zuge.

Bei Durchsicht der zuletzt in Österreich-Ungarn einerseits und in Deutschland anderseits zur Ausgabe gelangten Tarife Teil I, Abt. B wurde nämlich gefunden, daß in der Güterklassifikation beider Tarife für eine sehr große Anzahl verschiedener Artikel eine so verschiedene Schreibweise Anwendung findet, daß sich die Frage aufdrängt, ob es sich nicht empfehlen dürfte, für die künftigen Ausgaben dieser Druckwerke eine gewisse Vereinheitlichung der Schreibweise anzustreben.

Denn wenn es überhaupt schon befremden muß, daß zwei in derselben Sprache erscheinende Tarifausgaben so erheblich in der Schreibweise abweichen, so wird dieser Umstand bei der Handhabung der Tarife und beim Aufführen der einzelnen Artikel um so unangenehmer empfunden, wenn man gleichzeitig dieserhalb in beiden Tarifen nachzusehen hat. Insoweit es sich nun hierbei um Artikel handelt, welche, wenn auch verschieden geschrieben, doch mindestens den gleichen Anlaut haben, wie z. B.:

im österr.-ungar. Tarif:	im deutschen Tarif:
Briquettes	Briketts
Demyohns	Demijohns
Thon	Ton
Syrup	Sirup

so wird hier wohl nur die Verschiedenheit der Schreibweise auffallen müssen, sich aber im übrigen keine weitere Schwierigkeit bei der Handhabung der Tarife ergeben. Wenn es sich aber um solche Artikel handelt, bei denen die Verschiedenheit in der Schreibweise schon im Anfangsbuchstaben in die Erscheinung tritt, wie z. B.:

im österr.-ungar. Tarif:	im deutschen Tarif:
Calcium-Carbid	Kalziumkarbid
Chamottemehl	Schamottemehl
Cichorien	Zichorien

dann muß dieser Umstand von dem die Tarife benutzenden Publikum entschieden unliebsam bemerkt werden.

Wenn man schließlich noch berücksichtigt, daß sich hierdurch auch die Kombination beider Tarife für den internationalen Verkehr insofern nicht unerheblich schwieriger gestaltet, als es unter diesen Umständen wohl erforderlich werden wird, mindestens im alphabetischen Artikelverzeichnis des internationalen Tarifteils B auf beide Schreibweisen Rücksicht zu nehmen bezw. z. B. den Artikel Chamottemehl sowohl bei „C" als auch bei „S" anzuführen, so wird man wohl zugeben müssen, daß eine Änderung dieses Zustandes geboten erscheint. Die priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft, welche als Vorsitzende des Tarifkomitees in einem Rundschreiben an die österreichisch-ungarischen Bahnen auf diese Verschiedenheiten aufmerksam machte, wird auch diese Angelegenheit parallel mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums in der Direktorenkonferenz bezw. im ständigen Tarifkomitee der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen verhandeln lassen. —a.—

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Gesetzentwurf über die Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes** und die weitere Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft und an dem Bau von Kleinbahnen (sogen. Eisenbahnvorlage) ist von der Kommission des preußischen Herrenhauses für Eisenbahnangelegenheiten am 29. April d. J. angenommen worden. Die dazu eingegangenen Petitionen wurden durch die Beschlußfassung für erledigt erklärt.

— **Die preußischen Eisenbahn-Verstaatlichungsvorlagen** kamen am 27. April d. J. im Abgeordnetenhause zur zweiten und dritten Beratung. Die Vorlage wegen der Eisenbahnen Marienburg-Mlawka, Altdamm-Kolberg, Stargard-Cüstrin, Kiel-Eckernförde-Flensburg und Dortmund-Gronau-Enschede gelangte ohne weiteres zur Annahme. Aus der Vorlage wegen Erwerbs des Ostpreußischen Südbahnunternehmens für den Staat mußte die die etwaige Zwangsverstaatlichung auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1838 aussprechende Bestimmung entfernt werden, weil inzwischen der Vertrag über den freihändigen Verkauf durch Zustimmung der Gesellschaftsorgane zustande gekommen war. Auch hatte die Budgetkommission eine Änderung dahin beschlossen, daß die bare Zuzahlung nur auf die Stammprioritätsaktien geleistet werden sollte. Die Vorlage wurde nach den Beschlüssen der Kommission angenommen, ebenso der mit den Vorlagen in Zusammenhang stehende Nachtragsetat.

Bei der dritten Beratung entspann sich noch eine kurze interessante Debatte über die Ablehnung des Verstaatlichungsangebots der Breslau-Warschauer Eisenbahn durch die Generalversammlung. Der Abg. Freiherr v. Kardorff (fk) wünschte im Interesse der Anlieger jedenfalls die Durchführung der Verstaatlichung. Der Zentrumsabg. Graf Praschma sprach sich für die Zwangsverstaatlichung aus. Staatsminister Budde erklärte gleichfalls sein Bedauern, daß die Aktionäre das Angebot der Staatsregierung nicht angenommen hätten. Er gab dann eine kurze Darstellung der dem Angebot vorhergegangenen Schritte. Lediglich im Interesse der Anlieger und nach der nur mit Widerstreben vom Finanzminister erteilten Zustimmung sei das Angebot gemacht, das den Stammaktionären 15 % gab, während diese bei einem Zwangsankauf ganz leer ausgehen würden. Nun habe man die Gerüchte der Fortsetzung der Bahn nach Rußland ins Feld geführt. Diese Gerüchte auf ihre Richtigkeit zu prüfen, könne die Staatsregierung nicht übernehmen. „Diejenigen Personen, die bei mir im Ministerium sich gemeldet haben — Ausländer — mit der Behauptung, daß sie die Konzession für den Anschluß der Bahn an die Warschau-Wiener Bahn in der Tasche hätten, habe ich nicht empfangen, weil ich als preußischer Staatsminister Ausländer, die mir Offerten machen wollen über eine Angelegenheit, die nur in Verbindung der beiden Staaten miteinander geregelt werden kann, Ausländer, die mir in solchen Angelegenheiten nicht durch das Auswärtige Amt zugeführt worden sind, nicht empfangen kann. Der betreffende Herr ist von einem meiner Kommissare empfangen worden und hat dort die Auskunft bekommen, daß wir uns auf eine sachliche Erörterung der Frage nicht einlassen können. Er soll, wie nachher berichtet worden ist, in der Aufsichtsratssitzung in Breslau Angaben gemacht haben, die mit diesen Äußerungen meiner Kommissare nicht übereinstimmten. Die Anfragen, die ich über diese Sache gestellt habe an denjenigen Stellen, die für mich zugänglich sind, lauteten derart, daß von einer Konzessionierung seitens der russischen Regierung nichts bekannt war. Immerhin aber, wenn dieses schöne Lichtbild in der Zukunft den Aktionären vorgeschwebt hat, war es für die Königliche Staatsregierung nicht fair, einzugreifen und zu sagen, dann will ich das Geschäft machen, wie es in den Verhandlungen gesagt worden ist. Nein, dann muß man den Aktionären diese ganze Zukunft lassen, und das hat die Königliche Staatsregierung getan. Sie hat gesagt: wenn Ihr glaubt, daß Eure Aussichten für die Zukunft so gut sind, so will der Staat nicht als Raubtier auftreten und Euch die guten Aussichten wegnehmen. Nun, der 1. April ist gekommen, und die Konzession, die bis dahin vorliegen sollte, ist noch nicht da. Natürlich ist behauptet worden: das wäre nur infolge der Staatsofferte passiert, sonst wäre die Konzession da gewesen. Das sind alles Sachen, auf die die Staatsregierung sich nicht einlassen kann; sie gehören im wesentlichen zu den Börsengerüchten, darum hat sich die Staatsregierung nicht darauf eingelassen, mit irgend welchen Männern in Verbindung zu treten, die vom Standpunkt der Börse aus dieses Geschäft machen wollten."

Der Minister ging dann weiter auf den Unterschied der Sachlage bei der Ostpreußischen Südbahn und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn im Gegensatz zu Breslau-Warschau ein. Beide Bahnen konnten der Regierung neue Momente bieten, um die Erhöhung des Angebots zu rechtfertigen; dies sei aber bei Breslau-Warschau keineswegs der Fall. Der Minister ging dann auf die Tariffrage bei dieser Bahn ein. Er könne die Tarife nicht ohne weiteres zwangsweise herabsetzen und auch nicht gleich in einen Tarifkrieg mit dem Unternehmen eintreten. Etwas anderes sei es mit der Zwangsverstaatlichung. Die würde möglich sein und er werde sie, der Anregung aus dem Hause folgend, in ernstliche Erwägung ziehen. Dabei würden freilich die Stammaktionäre, wie sie es nach ihrer Haltung nicht anders verdient hätten, wieder leer ausgehen. Ob der Finanzminister im Falle einer solchen Vorlage dafür zu haben sein werde, das alte Kaufgebot daneben aufrecht zu erhalten, sei freilich sehr zweifelhaft.

Auf eine Anfrage des Abg. Arendt, ob nicht durch die Verstaatlichung die Stellung der höheren Techniker verschlechtert würde, erwiderte der Minister, daß von den höheren Technikern der verstaatlichten Bahnen wohl nur einer in den Staatsdienst eintreten werde. Die sechs neuen technischen Stellen, die mit dem 1. April in den Etat aufgenommen seien, seien auch besetzt worden. „Ich kann im übrigen versichern, daß ich natürlich mein Augenmerk darauf richte, nach Möglichkeit die Lage der Techniker zu verbessern. Ich glaube auch, daß, da mir eine Anzahl von Technikern, die im 60. bis 70. Lebensjahre stehen, angezeigt haben, daß sie den Abschied nehmen wollen, dadurch bis zum 1. Oktober d. J. für die jüngeren Techniker, die allerdings berechtigterweise schon länger auf Beförderung oder Anstellung warten, bessere Verhältnisse eintreten werden; aber mehr Stellen, als im Etat vorhanden sind oder durch Abgang frei werden, kann ich natürlich nicht besetzen. Ich wiederhole aber nochmals, daß die Verstaatlichung der Eisenbahnen keine Verschlechterung der Beförderungsverhältnisse der Techniker herbeiführen kann."

Zur Vorlage über die Verstaatlichung der Ostpreußischen Südbahn bemerkte der Minister im Anschluß an eine Äußerung des Abg. Dr. Krieger über die Pflege der russischen Getreidetransporte durch die bisherige Privatbahnverwaltung, daß der Staatsregierung natürlich sehr daran liege, eine Schädigung der beiden Hafenstädte Königsberg und Danzig durch die Verstaatlichung der beiden sie bedienenden Privatbahnen zu verhindern. „Wenn man nun ein Geschäft übernimmt, welches in bewährter Hand gewesen ist, so wird jeder Übernehmende sehen, daß er die leitenden Kräfte, namentlich beim Übergang, so lange als möglich beibehalten kann. Das macht der Geschäftsmann überall in der Welt, sei es, welches Geschäft auch abgeschlossen wird. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend habe ich mich bemüht, die beiden Leiter des Verkehrs in Königsberg und Danzig, die Direktoren der Bahnen, zu veranlassen, daß sie in irgend ein dienstliches Verhältnis zum Staate treten, um ihre Erfahrungen und ihre Verbindungen, die sie bisher

gehabt haben, für den Staat verwerten zu können. Insofern ist es also auch richtig, was der Herr Vorredner gesagt hat, daß der leitende Direktor der Ostpreußischen Südbahn voraussichtlich in den Staatsdienst übertreten wird, indessen sind die Verhandlungen noch nicht zum Abschluß gelangt." Der Minister fügte hinzu, daß natürlich die Staatsregierung keine Zusage geben könne, daß die Getreidezufuhr nach Königsberg unverändert bleibe. Das hänge in erster Linie von der Kaufmannschaft ab. Wie sich die Verkehrsverhältnisse in Zukunft gestalten würden, ob die Getreidemengen sich mehr über die Ostpreußische Südbahn oder mehr über die alte Staatsbahnlinie Eydtkuhnen-Königsberg bewegen würden, das könne er, der Minister, nicht sagen; das sei auch gleichgültig. Jedenfalls werde der bisherige Wettbewerb aufhören. Durch die Bemühung, die Privatbahndirektoren in den Staatsdienst zu übernehmen, habe die Staatsregierung alles getan, um der Kaufmannschaft in Königsberg und Danzig die Beruhigung zu geben, daß man nach den alten Grundsätzen fortarbeiten wolle und bestrebt sei, alles zu tun, um Schädigungen von den beiden Hafenplätzen fern zu halten.

Die Gesetzentwürfe wurden einstimmig angenommen.

— **Vereinfachtes Güterabfertigungsverfahren.** Die im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen gemachten Versuche mit der Einführung eines vereinfachten Güterabfertigungsverfahrens auf Eisenbahngüterkarte mit Freimarken, über die wir in Nr 21 S. 317 ff. d. Ztg. des näheren berichtet haben, sind vom 1. Mai d. J. einstweilen wieder eingestellt worden, da inzwischen hinreichendes Material zur Beurteilung des Verfahrens eingegangen ist.

— **Arbeiten der Verkehrskontrollen bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Nach einem an die kontrollführenden Eisenbahndirektionen gerichteten Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist schon in einer früheren Verfügung darauf aufmerksam gemacht, daß es einer Nachprüfung der Monatsrechnungen der Fahrkartenausgabestellen nach der Richtung, ob die Anzahl der verkauften Fahrkarten richtig aufgerechnet, übertragen und festgestellt ist, nicht bedarf, da die ermittelten Ziffern lediglich statistischen Zwecken dienen. Da gleichwohl auch in letzter Zeit solche Nachprüfungen in den Verkehrskontrollen stattgefunden haben, so ist nunmehr diese Arbeit unter Abänderung der Arbeitsverteilungspläne und gegebenenfalls Verminderung des Personals zu untersagen. Ferner ist bemerkt worden, daß bei mehreren Verkehrskontrollen die von fremden Bahnen aufgestellten Personen-Verkehrsabrechnungen durchweg in allen Ziffern rechnerisch nachgeprüft werden. Es soll geprüft werden, ob nicht, soweit es sich um deutsche Staatsbahnen handelt, die Nachprüfung in der Regel unbedenklich unterbleiben kann. Auch in dieser Beziehung ist in den Arbeitsverteilungsplänen der Umfang der Arbeit genau zu bestimmen.

Der Herr Minister macht es den mit der Aufsicht über die Verkehrskontrollen betrauten Dezernenten erneut zur Pflicht, darüber zu wachen, daß alle überflüssigen Arbeiten bei diesen Dienststellen unterbleiben, und behält sich vor, hierauf bei Prüfung des Geschäftsgangs der Verkehrskontrollen durch seine Kommissare besonders achten zu lassen.

— **Verbesserung der Abortanlagen in den Abteil-Personenwagen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sind für die Anordnung und Einrichtung der Aborte in neuen Abteil-Personenwagen I., II., III. und IV. Klasse neue Bestimmungen getroffen worden. Die wesentlichsten Neuerungen bestehen darin, daß bei den Aborten für die I. und II. Klasse der eigentliche Abort mit dem Waschraum vereinigt ist und der Zugang von einem zwischen den beiden benachbarten Abteilen hergestellten Verbindungsgang aus stattfindet, daß ferner bei allen Aborten unter Beseitigung der besonderen Harnbecken freistehende Leibstühle mit Verschlußklappen angeordnet sind, wobei der Sitz sich selbsttätig mit dem Deckel hebt, und daß endlich für die Aborträume besondere Außentüren ohne innere Türgriffe angelegt werden, damit auf den Stationen die Reinigung der Aborte ohne Belästigung der Reisenden in den benachbarten Abteilen möglich ist.

In Verfolg der für die Verbesserung der Aborte in den vorhandenen Personenwagen bereits früher gegebenen Vorschriften wird weiter folgendes bestimmt: 1. Die Aborte in den vorhandenen Personenwagen IV. Klasse sind, soweit dies inzwischen nicht schon geschehen ist, mit besonderen ovalen Harnbecken auszustatten. 2. Bei den vierachsigen Abteilwagen I./II. Klasse, bei denen die Aborte 900 mm breit sind, ist die Abortanlage genau wie bei neuen Wagen herzurichten; die Arbeit ist auf zwei Jahre zu verteilen. 3. Bei den vierachsigen Abteilwagen III. Klasse ist die Abortanlage genau wie bei neuen Wagen herzurichten; die Arbeit ist auf drei Jahre zu verteilen. 4. Bei den übrigen Personenwagen I./II./III. Klasse sind Außentüren für die Aborte nicht einzubauen. Bei Erneuerung der inneren Einrichtung sind im übrigen die Aborte wie bei neuen Wagen einzurichten, bei ganz alten Wagen ist jedoch der Fußboden nicht mit Fliesen, sondern mit Xylolith zu belegen. Soweit es nicht angängig ist, die besonderen Harnbecken dabei zu beseitigen, sind die Roste im Fußboden zu entfernen und Steingutplatten einzulegen. 5. Die Wände sind mit geglättetem Linoleum zu bekleiden und mit weißer Emaillefarbe zu streichen. Alle Aborte erhalten Sauger von Grove oder nach Potsdamer Bauart. 6. Bei den in älteren Wagen vorhandenen sehr engen Aborten sind die Harnbecken zu beseitigen und die Leibstühle durch freistehende Leibstühle mit beweglichen Sitzen alsbald zu ersetzen.

Es ist anzustreben, sämtliche Arbeiten im Laufe der nächsten fünf Jahre durchzuführen; die für Schnellzüge bestimmten Wagen sind hierbei zunächst zu berücksichtigen und Wagen, die voraussichtlich innerhalb der nächsten fünf Jahre ausrangiert werden, außer acht zu lassen.

— **Veranschlagung des Bedarfs von Personen- und Gepäckwagen für die vorhandenen Eisenbahnen.** Nach einer Verfügung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten haben die Königlichen Eisenbahndirektionen bei der Veranschlagung des Bedarfs von Personenwagen I., II. und III. Klasse und von Gepäckwagen für die vorhandenen Eisenbahnen im Etatsjahre 1904 und auch in den späteren Jahren so lange auf die Beschaffung von vierachsigen Fahrzeugen Bedacht zu nehmen, bis den für die Bildung der Schnellzüge gegebenen Vorschriften vollständig entsprochen werden kann. Die durch die Einstellung der vierachsigen Fahrzeuge in die Schnellzüge freiwerdenden dreiachsigen Fahrzeuge sind für Personen- und Güterzüge zu verwenden, weshalb solche Fahrzeuge nur insoweit für die Beschaffung anzumelden sind, als sie aus den bisherigen Beständen für Schnellzüge nicht entnommen werden können, wie z. B. Wagen IV. Klasse, Wagen für Vorortzüge usw. Auch Gepäckwagen für Güterzüge werden einstweilen nicht beschafft werden; der Bedarf ist durch die in Personenzügen freiwerdenden älteren Güterwagen zu decken.

— **Über die Ergebnisse des Heilverfahrens der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft** haben wir in Nr 29 S. 447 d. Ztg. eine Zusammenstellung veröffentlicht, aus der die Zahl der geheilten und gebesserten Lungenkranken und deren Prozentsatz im Vergleich zu den überhaupt in Heilbehandlung genommenen Lungenkranken hervorging. Wichtiger noch als diese Zahlen sind aber diejenigen der erzielten Dauererfolge bei den Lungenkranken. Diese gehen aus nachstehender Tabelle hervor:

	Jahr der Heilbehandlung				
	1898	1899	1900	1901	1902
Zahl der untergebrachten Kranken . . .	217	354	429	532	540
von diesen waren Anfang 1903 noch erwerbsfähig . . .	104 = 47,92 %	214 = 60,45 %	285 = 66,43 %	397 = 71,24 %	464 = 85,93 %

Diese Gegenüberstellung ist, wie uns von sachverständiger Seite mitgeteilt wird, deshalb von allgemeinem Interesse, weil die Dauererfolge bei der Eisenbahnverwaltung wesentlich günstiger sind, als die bei den Landes-Versicherungsanstalten und die nach der allgemeinen Statistik im Reichsgesundheitsamt festgestellten. Während bei der Eisenbahnverwaltung 5 Jahre nach der ersten Heilbehandlung noch 47,9 % der Tuberkulösen erwerbsfähig sind, ergibt die allgemeine Statistik bei Lungenkranken noch nicht 30 %!

— **Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht betrug die Einnahme aus dem Personenverkehr 477 801 ℳ, aus dem Güterverkehr 2 488 076 ℳ und aus Extraordinarien 1 852 836 ℳ, zusammen 4 818 713 ℳ (gegen 4672 474 ℳ im Vorjahre). Nach der Betriebsrechnung beziffern sich die Gesamteinnahmen einschliesslich 164 888 ℳ Vortrag aus dem Jahre 1901 auf 4 983 601 (4 899 567) ℳ, während die Ausgaben 1 488 971 (1 507 043) ℳ erfordern; es verbleibt somit ein Überschuß von 3 494 630 (3 392 524) ℳ. Davon fließen in den Erneuerungsfonds I: 327 618 (347 357) ℳ, so daß sich ein reiner Überschuß von 3 167 012 (3 045 166) ℳ ergibt. Davon entfallen an den Reservefonds II: 150 106 (140 904) ℳ, Eisenbahnsteuer 281 250 (249 375) ℳ, 8,5 % Dividende auf 30 000 000 ℳ = 2 550 000 ℳ (8,5 % auf 24 000 000 ℳ = 2 040 000 ℳ und $6^3/_8$ % auf 6 000 000 ℳ = 382 500 ℳ), Tantieme an den Aufsichtsrat 71 053 (67 500) ℳ und Vortrag auf neue Rechnung 114 603 ℳ.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** Die Gesellschaft, die jetzt ihren ersten Jahresbericht veröffentlicht, ist mit dem abgelaufenen Geschäftsjahr 1902 aus der Zeit der Vorbereitung und der Bauausführung in die des Betriebes eingetreten. Am Jahresschluß dehnte sich der Betrieb auf die 11,213 km lange Strecke von der Warschauer Brücke bis zum Knie nebst Abzweigungen zum Potsdamer Platz aus. Die Straßenbahn Warschauer Brücke-Zentralviehhof, Flachbahn genannt, die bereits seit Oktober 1901 dem Verkehr übergeben war, wurde durch Übergangsfahrkarten dem Verkehr der Hoch- und Untergrundbahn angegliedert. Der Wagenpark bestand bei Eröffnung der Bahn aus 22 Wagen II. Klasse und 42 Wagen III. Klasse; er wurde im Laufe des Jahres vermehrt auf 28 Wagen II. Klasse und 57 Wagen III. Klasse, so daß am Schlusse des Berichtsjahres zusammen 85 Wagen vorhanden waren. Dem hervorgetretenen Bedürfnis entsprechend wurden die Wagen II. Klasse nachträglich durch eine Zwischenwand in besondere Abteile für Raucher und Nichtraucher getrennt. Verkauft wurden im Betriebsjahre 2 750 585 Fahrkarten II. Klasse und 16 063 409 Fahrkarten III. Klasse für eine Gesamteinnahme von 2 324 786 *M.* Auf der Flachbahn wurden 90 777 *M.* vereinnahmt. Die Zahl der im Betriebe tätigen Angestellten und Arbeiter belief sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 596. In der ersten Zeit nach Eröffnung der Hochbahn wurden von Hausbesitzern an der Strecke Hallesches Ufer-Gitschiner-Skalitzer Straße Beschwerden wegen des Betriebsgeräusches erhoben. Im Einvernehmen mit den Behörden werden unausgesetzt die verschiedensten Versuche angestellt, um das Betriebsgeräusch noch weiter zu dämpfen.

Für die Verhandlungen wegen der Weiterführung der Bahn in Berlin, nämlich vom Potsdamer Platz nach dem Spittelmarkt und gegebenenfalls bis zum Alexanderplatz, sind verschiedene Entwürfe mit der Stadtgemeinde Berlin eingehend beraten worden. Die endgültige Entschließung steht noch aus. Die Frage der Weiterführung vom „Knie" ab ist noch Gegenstand der Verhandlungen (s. weiter unten). Die Dividende beträgt 4 % auf ein dividendenberechtigtes Kapital von 25 000 000 *M.*

In der am 30. April d. J. stattgehabten Generalversammlung der Gesellschaft wies Direktor Wittig in Ergänzung des Geschäftsberichts darauf hin, daß der Abschluß für 1902 vollständig auf der Grundlage des Betriebsabkommens mit der Siemens & Halske-A.-G. aufgebaut sei. Die Rücklage für den Tilgungsfonds der Bahnanlage entspreche einer 90 jährigen Abnutzung der Hochbahn und einer 50 jährigen Abnutzung der Flachbahn. Für den Erneuerungsfonds seien 100 000 *M.* zurückgelegt worden, das Maß der Abschreibungen auf die einzelnen Konten werde erst im Laufe dieses Jahres festgestellt werden können. Auf die Anfrage eines Aktionärs bemerkte der Vorsitzende, Kommerzienrat Steinthal, daß eine Bekanntgabe der Betriebseinnahmen nicht beabsichtigt sei, da diese zu falschen Schlüssen führen würde. Auch würde es schwierig sein, mit Rücksicht darauf, daß die Baurechnungen noch nicht vollständig abgeschlossen seien, eine genaue Aufstellung der Betriebsausgaben im Jahre 1902 zu machen. Was das laufende Jahr anlange, so seien einschließlich April etwa 10 000 000 Menschen befördert worden. Die Einnahmen seien auf rund 1 250 000 *M.* zu veranschlagen. Im Sommer werde nach der Erfahrung des vorigen Jahres eine Abschwächung des Verkehrs eintreten. Die letzten vier Monate des Jahres dürften jedoch einen Teil dieses Minderverkehrs wieder einholen. Der Gesamtverkehr dürfte nach menschlicher Voraussicht nicht weit hinter 30 000 000 Personen zurückbleiben. Die Einnahmen seien auf ungefähr 3 600 000 *M.* zu veranschlagen. Über die Betriebsausgaben, bei denen die Erneuerungen und Reparaturen einen wesentlichen Faktor bilden werden, könne im voraus nichts gesagt werden. Die Angaben über das vermutliche Erträgnis seien dahin zusammenzufassen, daß, wenn es vielleicht nicht gelingen sollte, volle 4 % zu erarbeiten, das Ergebnis nicht wesentlich hinter 4 % zurückbleiben dürfte, soweit sich im gegenwärtigen Augenblick etwas über das Endergebnis sagen lasse. Auf die Frage eines Aktionärs, welche Folgen der in der Generalversammlung der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft erwähnte Protest der letztgenannten Gesellschaft gegen den Bau von Untergrundbahnen mit Rücksicht auf das Reichsgerichtsurteil in Sachen der Stadt Cöln haben könne, wurde mitgeteilt, daß diese Entscheidung für die Gesellschaft nicht in Betracht komme. Die Große Berliner Straßenbahn habe die Angelegenheit mit der Stadt Berlin zum Austrage zu bringen. Direktor Steinthal fügte hinzu, daß genaueres noch nicht feststehe, daß die eingeholten juristischen Gutachten indessen dahin lauten, daß die zu ziehenden Folgerungen aus dem Wettbewerbsparagraphen mit Rücksicht auf das maßgebende Kleinbahngesetz völlig veränderte seien. Die Versammlung genehmigte hierauf einstimmig den Abschluß für 1902, setzte die Dividende auf 4 % fest und erteilte die Entlastung.

Direktor Steinthal nahm Veranlassung, einige Mitteilungen über die Verhandlungen betreffs Verlängerung der Bahn zum Spittelmarkt bezw. Bismarckstraße-Westend zu machen. Die Gesellschaft beabsichtige die Charlottenburger Linie nur dann auszuführen, wenn von den Beteiligten Zuschüsse geleistet würden, die die Gesellschaft für den sich im Anfange voraussichtlich sehr schwach gestaltenden Besuch einigermaßen entschädigen. Es kämen neben den bestehenden und sich noch bildenden Terraingesellschaften hauptsächlich die Stadt Charlottenburg als Grundbesitzerin und die Stadt Berlin in Betracht. Bisher habe die Stadt Charlottenburg an ihrem Standpunkte einer Linienführung Knie-Wilhelmsplatz festgehalten. Die Gesellschaft halte diese Führung angesichts der technischen Schwierigkeiten für ungeeignet. Mit der Stadt Berlin sei eine Verständigung bezüglich der technischen Fragen noch nicht erzielt worden. Die Gesellschaft habe vorgeschlagen, die Linie in der Richtung Spittelmarkt-Alexanderplatz vorläufig bis zum Hausvoigteiplatz durchzuführen und auch eine Klärung der Frage einer Überführung oder Unterführung des Spittelmarkts abzuwarten. Die hierauf bezüglichen Verhandlungen werden voraussichtlich wohl demnächst wieder aufgenommen werden. Besondere Schwierigkeiten mache die Frage der Durchführung der Bahn vom Potsdamer Bahnhof nach der Voßstraße. Nachdem das Projekt mit dem Reichsmarineamt durch den Beschluß des Reichstags gefallen sei, werde die Verwaltung ihre Bemühungen fortsetzen, ein anderes Abkommen mit dem Marineamt herbeizuführen. Sollte dies nicht möglich sein, so würde die Linie durch die Königgrätzer Straße nach der Voßstraße geführt werden.

— **Eröffnung einer Teilstrecke der Lokalbahn Ingolstadt-Riedenburg.** Da durch die stattgefundene technische Prüfung der Teilstrecke Ingolstadt-Dolling deren Betriebsfähigkeit sich ergeben hatte, wurde die Generaldirektion ermächtigt, diese Strecke vom 1. d. M. ab in Betrieb zu setzen. Diese Teilstrecke zweigt von der Station Ingolstadt-Lokalbahnhof ab und mißt 15,70 km, während die Länge der Linie bis Riedenburg 39,53 km beträgt; die Gesamtbaukosten sind auf 2 513 000 *M.* veranschlagt, wovon die Beteiligten 222 200 *M.* aufzubringen haben, während das vom Staate aufzuwendende Baukapital sich auf 2 290 800 *M.* beziffert. Auf der Lokalbahn sind 15 Brücken, wovon auf die fertige Teilstrecke 11 entfallen, herzustellen. Die Bahn soll dem Verkehr des nördlich der Donau sich erstreckenden und einen Teil des unteren Altmühltales umfassenden Landstrichs dienen. Vieh- und Pferdezucht wird dortselbst bereits sehr erfolgreich betrieben und wird sich infolge der leichteren Versandmöglichkeit nach den Städten Ingolstadt, Nürnberg, Würzburg und München nach vollständiger Erbauung der Lokalbahn weiter entwickeln; auch durch die umfangreichen Waldbestände der die Bahn durchziehenden Gegenden werden — wenn auch nach der Eröffnung ein Teil des Holzes noch auf dem Ludwig-Donau-Mainkanal zur Verfrachtung gelangen wird — der Lokalbahn noch ganz beträchtliche Holztransporte zufallen. Das den Staat treffende Baukapital dürfte sich mit ungefähr 1,8 % verzinsen.

— **Betrieb der Acetylen- und Mischgasanlagen.** Infolge der im Januar und März d. J. im Bahnhof Straßburg und auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin stattgefundenen, von schweren Folgen begleiteten Mischgasexplosionen worüber, auch in Nr 3 und 20 d. Ztg. berichtet wurde, nimmt die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen in einem Anschreiben an die in Betracht kommenden äußeren Stellen Veranlassung, zu ganz besonderer Vorsicht im Betriebe und der Unterhaltung solcher Anlagen zu mahnen. Indem sie hierbei die Aufmerksamkeit der Eisenbahnbetriebsdirektionen auf diese Unfälle und deren bekannt gewordene Ursachen lenkt, verbindet sie damit gleichzeitig den Auftrag, mit Rücksicht auf diese Ursachen die unterstellten Acetylen- und Mischgasanlagen einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen und etwa notwendige Änderungen und Ergänzungen, soweit dies in eigener Zuständigkeit liegt, sofort zur Ausführung zu bringen, anderenfalls die Genehmigung hierzu unter Vorlage von Kostenanschlägen zu beantragen; des weiteren wird auch angeordnet, das gesamte mit der Herstellung und Abgabe von Acetylen und Mischgas betraute Personal zur genauesten Beachtung der erlassenen Sicherheitsvorschriften anzuhalten.

— **Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.** Von der „Zusammenstellung der im Eisenbahnverkehr zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften", die vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande herausgegeben wird, ist der I. Teil, enthaltend die im Verkehr nach dem deutschen Reichsgebiet und innerhalb desselben zu berücksichtigenden Vorschriften, in vierter Ausgabe erschienen.

— **Die Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung** hielt ihre Eröffnungssitzung für das Sommerhalbjahr 1903 am 28. April d. J. im Festsaale des Abgeordnetenhauses zu Berlin ab. Der Vorsitzende, Ministerialdirektor Dr Thiel, wies in einer Ansprache darauf hin, daß die von der Vereinigung

veranstalteten Vorlesungen und Konversatorien im Sommer 1902 von 47 und im Winter 1902/03 von 73 Teilnehmern besucht worden sind. Da auch für das beginnende Halbjahr wieder zahlreiche Anmeldungen erfolgt seien, so gehe daraus hervor, welch erfreuliches Interesse die Einrichtung in den beteiligten Kreisen gefunden habe. Wir heben aus der großen Zahl bedeutsamer Vorlesungen, welche den Teilnehmern zur Auswahl stehen, namentlich die Vorlesungen des Wirkl. Geheimen Oberregierungsrats Gleim über Eisenbahnrecht und des Geheimen Baurats Nitschmann über den Betrieb der Eisenbahnen sowie des Professors Dr Eugen Meyer über „Die moderne Technik mit besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der Verwaltungsbeamten“ hervor.

Österreich.

— Neue Lokalbahnen. In der letzten Sitzung des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses wurde über die Regierungsvorlage betreffend die Herstellung der Lokalbahnen von Zwettl nach Martinsberg, von Krainburg nach Neumarktl, von Lemberg nach Podhajce, von Tarnopol nach Zbaraz, ferner wegen der Beteiligung des Staats an der Kapitalbeschaffung für die Lokalbahnen von Neuhaus nach Wobratain, von Daudleb nach Rokitnitz und von Troppau nach Grätz, endlich betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Zillertalbahn verhandelt. Sämtliche Regierungsvorschläge wurden vom Ausschusse angenommen.

Auf Antrag eines Ausschußmitgliedes nahm der Eisenbahnausschuß zugleich eine Resolution an, durch welche die Regierung aufgefordert wird, in die Bauverträge Bestimmungen aufzunehmen, welche den Mindestlohn der Arbeiter festsetzen sowie den Verkauf von Lebensmitteln und geistigen Getränken an die Arbeiter seitens der Bahnpartieführer unmöglich machen.

Der Eisenbahnminister nahm gegenüber der im Ausschusse hervorgehobenen Verschiedenheit hinsichtlich der Höhe der Beteiligung des Staats an der Kapitalbeschaffung für Lokalbahnen Anlaß, darauf hinzuweisen, daß diese Verschiedenheit ihre natürliche Erklärung in den besonderen Verhältnissen jeder einzelnen Lokalbahn, insbesondere in der Rücksichtnahme auf die Leistungsfähigkeit der betreffenden Lokalinteressenten und Länder finde. Deshalb sei z. B. bei der Lokalbahn Zwettl-Martinsberg die Staatsgarantie für einen etwas größeren Teil des Kapitals beantragt worden, als bei den anderen Linien.

Die Einbringung der einzelnen Vorlagen hänge selbstverständlich von dem Stande der technischen und finanziellen Vorarbeiten ab. Der Minister besprach von diesem Gesichtspunkte die einzelnen im Ausschusse behandelten Bahnprojekte, darunter auch die Lokalbahn Krems-Grein, deren baldige Sicherstellung er ankündigen konnte. Er bemerkte weiter, daß die Regierung eifrig bemüht sei, die Schwierigkeiten, welche sich zur Zeit der Konzessionierung der Lokalbahn Trient-Malè noch entgegenstellen, so bald wie möglich zu beheben.

Hinsichtlich der Lokalbahn Hartberg-Friedberg erklärte der Minister, daß der eingetretene Aufschub hinsichtlich der Bauausführung dieser Bahn seinen Grund nur darin habe, daß das Eisenbahnministerium neue, den Wünschen der Lokalinteressenten besser entsprechende Pläne habe ausarbeiten lassen. Die angeregte Beschleunigung des Ausbaues der Lokalbahn Weizelsdorf-Ober-Ferlach stellte der Minister unter der Voraussetzung in Aussicht, daß der erforderliche Landtagsbeschluß rechtzeitig zustande komme.

— Elektrischer Betrieb auf der Arlbergbahn. Das Eisenbahnministerium hat, wie das Österr.-ungar. Eisenbahnblatt mitteilt, an die größeren österreichischen Elektrizitätsgesellschaften, welche sich mit dem Bau elektrischer Anlagen befassen, eine Zuschrift gerichtet, in welcher diese Gesellschaften unter Hinweis darauf, daß das Eisenbahnministerium die baldmöglichste Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Landeck-Bludenz der Arlbergbahn in Aussicht nimmt, eingeladen werden, Entwürfe für die Ausführung dieser Anlagen vorzulegen oder Anregungen zu geben, welche die Ausführung dieser Aufgabe zum Inhalt haben. Die Gesellschaften werden ferner eingeladen, ihre Vorschläge, welchen selbstverständlich auch eine genaue Kostenberechnung beigegeben sein muß, bis 1. August zu überreichen. Die Staatseisenbahnverwaltung behält sich das Recht vor, von den einlangenden Entwürfen und sonstigen Anregungen nach eigenem Ermessen beliebigen Gebrauch zu machen; es wird gleichzeitig als eine Voraussetzung ausgesprochen, daß sämtliche Einrichtungsstücke aus österreichischem Material in Österreich erzeugt werden. Die Errichtung der Kraftstelle zur Erzeugung des Stromes ist nicht Gegenstand der von den Gesellschaften vorzulegenden Entwürfe. Mit der Verfassung dieser Pläne ist vielmehr eine bekannte Baufirma schon vor einiger Zeit betraut worden. Die Gesellschaften, denen die Einladung zugegangen ist, sind: die Firma Siemens & Halske, die Schuckertwerke, die Österreichische Union-Elektrizitätsgesellschaft, die Leobersdorfer Fabrik der Firma Ganz & Cie, die Vereinigte Elektrizitätsgesellschaft, endlich die Firmen Kolben und Krizik. Die Vorschläge werden in elektrotechnischer und finanzieller Beziehung geprüft werden, und wenn sich davon einer vom betriebstechnischen Standpunkte und in bezug auf seine Wirtschaftlichkeit zur Durchführung empfiehlt, dürften die Gesellschaften aufgefordert werden, Angebote für die Ausführung der Arbeiten zu überreichen. Auch in Ansehung der Frage des elektrischen Betriebes auf den neuen Alpenbahnen dürfte ein ähnlicher Vorgang eingeschlagen werden und an die Elektrizitätsgesellschaften binnen kurzem eine gleiche Aufforderung ergehen.

— Die Bilanz der österreichischen Nordwestbahn. Die Ergebnisse des garantierten Netzes stellen sich im Vergleiche mit dem Vorjahre wie folgt:

	1902	gegen 1901
	Kronen	
Einnahmen:		
Betriebseinnahmen der garantierten Linien	25 384 660	+ 246 119
Ab Betriebsausgaben, Steuern und besondere Ausgaben	16 308 918	— 628 218
Reinertrag der garantierten Linien	9 075 742	+ 874 337
Garantiezuschuß der Staatsverwaltung	117 155	— 874 337
Sonstige Einnahmen per Saldo	97 901	— 15 689
Summe der Einnahmen	9 290 798	— 15 689
Ausgaben:		
Prioritätendienst	6 236 840	+ 8 160
Überschuß	3 053 958	— 23 849
Anteil der Stammaktien an dem Ertrtägnis des Ergänzungsnetzes	304 810	+ 147 301
Vortrag vom Vorjahre	162 119	— 184 683
Zusammen	3 520 887	— 61 231

Die Staatsgarantie wird nur mit dem Betrage von 117 155 Kr. in Anspruch genommen, während im vorigen Jahre ein Garantiezuschuß von fast 1 000 000 Kr. erforderlich war. Im Staatsvoranschlage ist die Garantie der Nordwestbahn mit 1 000 000 Kr. veranschlagt, so daß der Staat um 900 000 Kr. weniger als angenommen wurde zu leisten hat. Allerdings haben zu diesem Ergebnis mehrere zufällige Umstände mitgewirkt. Es ist noch in Erinnerung, daß die Nordwestbahn im vorigen Jahre eine einmalige große Ausgabe für die Erneuerung des Oberbaues im Betrage von 900 000 Kr. gemacht und zu Lasten des Jahres 1901 verrechnet hat. Diese Ausgabe ist im Jahre 1902 entfallen. Ferner hat die Nordwestbahn infolge der schlechteren Bilanz des Jahres 1901 eine geringere Steuerleistung und außerdem ist ihr eine Steuerrückvergütung von mehreren Hunderttausend Kronen zugeflossen. Der Verwaltungsrat beantragt die Bemessung der Dividende der Stammaktien mit 19 Kr. Die Überweisung aus dem Ertrage des Ergänzungsnetzes beziffert sich mit 304 810 Kr., und außerdem werden dem Vortrage 61 231 Kr. entnommen. Das macht zusammen 366 000 Kr. oder fast genau 2 Kr. für die Aktie aus, während der eigene Ertrag des Stammnetzes einschließlich des Garantiezuschusses 17 Kr. für die Aktie ergibt.

Die Abschlüsse der Elbethalbahn ergeben die folgenden Ziffern:

	1902	gegen 1901
	Kronen	
Einnahmen:		
Betriebseinnahmen des Ergänzungsnetzes	16 138 654	+ 240 237
Ab Betriebsausgaben, Steuern und besondere Ausgaben	8 822 584	— 155 784
Reinertrag des Ergänzungsnetzes	7 316 070	+ 396 021
Ausgaben:		
Prioritätendienst	3 448 537	+ 5 129
Anderweitige Ausgaben per Saldo	329 297	+ 70 377
Summe der Ausgaben	3 777 835	+ 75 506
Überschuß	3 538 234	+ 320 515
Hiervon ab: Aktientilgung, 5 % Dividende, Reservefonds und Tantieme	2 996 349	+ 58 646
Bleibt Überschußrest	541 885	+ 261 869
Hiervon entfallen für die Aktien Lit. B	237 075	+ 114 567
Hierzu Vortrag vom Vorjahre	83 411	— 17 492
Zusammen	320 486	+ 97 075

Auch bei der Elbethalbahn ist eine Ausgabenersparnis von 155 000 Kr. eingetreten, welche wie beim garantierten Netze in der Ersparnis an Investitionen ihre Begründung haben dürfte. Die anderweitigen Ausgaben zeigen infolge der Erhöhung der schwebenden Schuld eine Zunahme um 70 000 Kr. Dagegen kommen Steuerersparnisse hier nicht in Betracht, da die Elbethalbahn im Jahre 1902 noch die Steuerfreiheit genoß und die

erste Steuervorschreibung nach den Erklärungen des Eisenbahnministers im laufenden Jahre zu erwarten ist. Der Reinüberschuß beträgt 3 500 000 Kr. und verringert sich nach Bestreitung der Aktientilgung, der fünfprozentigen Aktienzinsen, der Auffüllung des Reservefonds und der Tantiemen auf 541 885 Kr. Dieser Überschuß ist zwischen den beiden Netzen im Verhältnis des Aktienkapitals zu teilen. Auf das Stammnetz, welches 180 000 Aktien besitzt, entfallen $^9/_{16}$ oder 304 810 Kr., auf das Ergänzungsnetz (140 000 Aktien) entfallen $^7/_{16}$ oder 237 075 Kr. Dieser letztere Betrag erhöht sich durch den Vortrag auf 320 486 Kr. Hiervon werden 140 000 Kr. für die Superdividende von 1 Kr. verwendet und 180 486 Kr. auf neue Rechnung vorgetragen. Der Vortrag erhöht sich um 97 000 Kr. oder etwa eine halbe Krone für die Aktie.

— **Bilanz der Buschtêhrader Bahn.** Das Reinerträgnis der beiden Netze zeigt im Jahre 1902 einen Ausfall von rund 519 000 Kr., wovon auf Lit. A 318 000 Kr. und auf Lit. B 201 000 Kr. entfallen. Der Reingewinn für die Linie Lit. A beziffert sich mit 1 796 446 Kr. gegen 2 114 409 Kr. im Vorjahre, und entspricht bei einem Aktienkapital von 22 000 000 Kr. einer Verzinsung von 8,16 % gegen 9,55 % im Vorjahre. Aus dem Reinertrage des Lit. B-Unternehmens fließt dem A-Netze ein Gewinnanteil von 334 497 Kr. zu, das ist um 98 216 Kr. weniger als im Vorjahre. Das Erträgnis des Lit. B-Unternehmens beträgt 4 344 790 Kr., das ist um 201 467 Kr. weniger als im Jahre 1901 und entspricht bei einem Aktienkapital von 34 600 000 Kr. einer Verzinsung von 12,55 % gegen 13,05 % im Vorjahre. Während also das Erträgnis des A-Unternehmens um 1,39 % zurückgegangen ist, beträgt der Rückschlag beim B-Unternehmen nur 0,5 %. Die Betriebsausgaben der Bahn einschließlich Steuern usw. erfuhren eine namhafte Verringerung, die unter anderem auf die Minderleistung des Betriebes und auch auf die Verbilligung gewisser Bedarfsartikel zurückzuführen ist. Das Erfordernis der Betriebskosten war bei der Linie Lit. A um 149 832 Kr. und bei der Linie Lit. B um 354 759 Kr. geringer. An Steuern, öffentlichen Abgaben, Stempeln und Gebühren einschließlich der Auslagen für die Staatsaufsicht wurden im Jahre 1902 entrichtet für das A-Unternehmen 1 068 840 Kr., für das B-Unternehmen 2 066 605 Kr. Bei dem ausgewiesenen Reingewinne von 6 140 000 Kr. betrug somit die Steuerleistung der Buschtêhrader Bahn rund 3 120 000 Kr., mithin mehr als 50 % des Gesamtgewinnes. Die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten erforderte für die A-Strecke 1 916 507 (+ 9503) Kr. und für die B-Linie 3 216 991 (+ 20 407) Kr. Der Ausfall an Wagenmieten war trotz des eingeschränkten Verkehres nur gering und betrug etwa 30 000 Kr. Der Betriebsüberschuß des gesellschaftlichen Kohlenverkehrs, der den beiden Bahnnetzen zu gleichen Teilen zugute kommt, belief sich auf 479 832 Kr., das ist um 151 672 Kr. weniger als im Vorjahre. Aus diesem Überschusse werden den beiden Bahnunternehmungen je 239 916 Kr. gegen 315 752 Kr. im Vorjahre überwiesen.

Der in diesem Monate stattfindenden Generalversammlung der Aktionäre werden zur Verfügung stehen: Für die Lit. A-Strecke: Reingewinn 1 796 446 Kr., Überweisung von Lit B 334 497 Kr., Vortrag von 1901: 8581 Kr., zusammen 2 139 524 Kr. Dieser Betrag soll wie folgt verteilt werden: Dividende für die A-Strecke 99,5 Kr. = 2 114 597 Kr., Tantiemen für den Verwaltungsrat 11 995 Kr., Vortrag für 1903: 12 927 Kr., zusammen 2 139 524 Kr. Lit. B-Strecke: Reingewinn 4 344 790 Kr., Vortrag von 1901: 17 878 Kr., zusammen 4 362 468 Kr. Diese Summe soll nachstehend verwendet werden: Dividende je 44 Kr. = 3 806 000 Kr., Dotierung des Reservefonds 173 792 Kr., Überweisung an Lit. A 334 497 Kr., Tantieme für den Verwaltungsrat 42 005 Kr., Vortrag für 1903: 6175 Kr., zusammen 4 362 468 Kr.

Von dem Reingewinne des Lit. B-Unternehmens werden, wie aus der vorstehenden Gewinnverteilung hervorgeht, rund 174 000 Kr. dem alten Reservefonds zufließen, dessen Dotation schon im nächsten Jahre entfallen dürfte. Nach den Satzungen ist der Reservefonds so lange mit 4 % vom jeweiligen Reingewinne zu dotieren, bis er die Höhe von 10 % des Aktienkapitals, mithin die Summe von 3 460 000 Kr. erreicht. Die Bilanz des Jahres 1902 wird einen Reservefonds des Lit. B-Unternehmens in der Höhe von 3 050 000 Kr. ausweisen, welche Summe sich nach Hinzufügung der Quote aus dem Erträgnis des Jahres 1902 auf rund 3 200 000 Kr. erhöhen wird. Zur Ergänzung des Reservefonds auf den Höchstbetrag von 3 460 000 Kr. werden also nur noch etwa 260 000 Kr. fehlen, die dem Erträgnis des laufenden Jahres 1903 zu entnehmen sein werden. Der nächstjährige Reingewinn wird also schon unverkürzt zur Dividendenausschüttung verwendet werden können. Vom Jahre 1892 bis 1897 bewegte sich die Dividende der Buschtêhrader Bahn in aufsteigender Richtung, vom Jahre 1897 bis 1899 blieb sie stetig. Der Rückschlag trat im Jahre 1900 ein. Er ist jedoch weniger durch einen Rückgang des Verkehrs, als durch die für Investitionszwecke erforderlich gewesene Vermehrung des Prioritätenkapitals hervorgerufen worden.

— **Südbahn.** Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Aktionäre findet am 28. d. M. statt. Auf der Tagesordnung stehen nebst den gewöhnlichen Verhandlungsgegenständen auch Anträge der Verwaltung, betreffend: 1. die Bevollmächtigung des Verwaltungsrates zum Abschlusse eines endgültigen Abkommens mit den Besitzern der gesellschaftlichen 3 prozentigen Prioritätsobligationen, 2. die Übernahme des Betriebes auf der Lokalbahn Grobelno-Rohitsch (Landesgrenze) sowie 3. ein Antrag auf Übernahme des Betriebes und der Gewährung von Zugeständnissen rücksichtlich der geplanten Lokalbahn von Neumarkt nach Predazzo (Fleimstalbahn). Die Verhandlungen zwischen dem Kurator der Südbahnprioritäten und den Vertrauensmännern wegen der endgültigen Feststellung des Wortlautes des der Südbahnverwaltung vorzulegenden Entwurfes des Übereinkommens sind noch nicht vollständig abgeschlossen.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach der vorläufigen Ermittlung haben die Einnahmen der Staatsbahnen im März d. J. aus dem Personenverkehr 4 326 200 (— 84 993) Kr., aus dem Güterverkehr 14 579 500 (+ 574 323) Kr., somit im ganzen 18 905 700 (+ 489 330) Kr. betragen. Die Zunahme der beförderten Mengen wie auch der Einnahmen im Güterverkehr der westlichen Staatsbahnen wurde durch regere Beförderung von Baumaterialien, Holz, Kohle (gesteigerte Zufuhr zur Elbe) und Mühlenerzeugnissen, im Güterverkehr der östlichen Staatsbahnen hauptsächlich durch die stärkere Einfuhr von Getreide, Mais und Eiern aus Rußland und Rumänien sowie den lebhafteren Holzverkehr bewirkt. Die Jahreseinnahme der Staatsbahnen beträgt für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. aus dem Personenverkehr 12 313 800 (— 135 504) Kr., aus dem Güterverkehr 41 225 300 (+ 876 507) Kr., somit im ganzen 53 539 100 (+ 741 003) Kr.

— **Lokalbahn Stammersdorf-Auerstal.** Dieser Tage wurde die vorgenannte niederösterreichische Landeslokalbahn feierlich eröffnet. Die Bahn wurde zu dem Zweck gebaut, um einen unmittelbaren Verkehr zwischen Wien und dem nördlichen Marchfelde zu ermöglichen und die Zufuhr von Lebensmitteln für den Wiener Marktverkehr zu erleichtern. Es ist geplant, die Bahn nach Groß=Schweinbarth und von da über Pyrawarth nach Mistelbach fortzusetzen, wo sie an die Linie der Staatseisenbahngesellschaft anschließen soll. Anderseits soll eine Zweigbahn über Matzen nach Unter=Gänserndorf an die Nordbahn geführt werden.

— **Die Steuerfrage der Elbethalbahn.** In finanziellen Kreisen wird gegenwärtig die Frage eingehend erörtert, wann die Steuerfreiheit der Elbethalbahn erlischt bezw. die Steuerpflicht beginnt. Die Konzessionsurkunde enthält hierüber keine vollkommen klaren Bestimmungen. Im § 17 der Konzessionsurkunde vom 25. Juni 1870 wird verfügt: „Für die konzessionierte Bahn werden vom Staate folgende Begünstigungen gewährt: a) Die Befreiung von der Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren sowie von jeder Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von 30 Jahren.“ In der Konzessionsurkunde wird nicht angegeben, von welchem Zeitpunkte die steuerfreien Jahre zu rechnen sind. Indessen ist anzunehmen, daß die Steuerfreiheit von dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung gerechnet werden wird. Es fragt sich nur, ob die Betriebseröffnung auf dem Gesamtnetze oder auf einzelnen Strecken maßgebend sein soll.

Die erste Teilstrecke wurde am 4. Oktober 1873 eröffnet, und wenn man von diesem Termin ausgeht, würde die Steuerpflicht am 4. Oktober des laufenden Jahres beginnen. Hierbei ist die weitere Frage offen, ob die Steuervorschreibungen sich auf den Ertrag der Teilstrecken, welche im Oktober 1873 eröffnet wurden, oder auf das ganze Netz beziehen werden. Der Verwaltungsgerichtshof hat in einer Entscheidung, welche einen ähnlichen Fall bei der Böhmischen Nordbahn betraf, erkannt, daß als Tag der Betriebseröffnung der Beginn des Betriebes auf der ersten Teilstrecke zu gelten habe und daß nicht die Vollendung des ganzen Netzes abgewartet werden müsse. Die Begründung enthält diesfalls die folgende Stelle: „Die Böhmische Nordbahn wäre, wenn ihr keine Steuerfreiheit zugestanden wäre, vom Augenblick des Betriebsgewinnes zu besteuern gewesen, und der Umstand, daß der Betrieb nur auf einer Teilstrecke erfolgte, hätte allenfalls die Höhe der Steuer, nicht aber die Erwerbssteuerpflicht beeinflussen können. Dieselbe Auffassung müsse auch bei Unternehmungen mit zugestandener Steuerfreiheit Geltung haben.“

— **Die Kohlentarife der österreichischen Eisenbahnen.** Gelegentlich der kürzlich im Eisenbahnministerium abgehaltenen Verhandlungen wegen der Tarife für den Kohlenverkehr beleuchtete der Generaldirektor der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Regierungsrat Rosche, in eingehender Weise die einschlägigen

Tarifverhältnisse. Die Kohlentarife sind nach seinen Mitteilungen heute sowohl in der Richtung Bodenbach transit, wie Moldau und Komotau transit fast genau auf der Höhe der Tarife des Jahres 1885. Innerhalb dieser 18 Jahre haben nur zweimal Tarifregelungen einschneidenderer Art stattgefunden. Das erstemal im Jahre 1891, in welchem eine bedeutende Herabsetzung des Auslandtarifes (Brüx-Bodenbach transit von 26,7 auf 21 ℳ für 10000 kg) erfolgte, mit der Wirkung, daß der Auslandverkehr von 6830956 t im Jahre 1891 auf 6532046 t im Jahre 1892 sank und der Anteil des Auslandsverkehrs an dem Gesamtkohlenverkehr von 53 % auf 50 % zurückging. Im Jahre 1896 erfolgte dagegen die Erhöhung der Ausfuhrtarife (Brüx-Bodenbach von 22 auf 24 ℳ), mit der Wirkung, daß die Kohlenausfuhr mit 7396369 t im Jahre 1896 auf 7998185 t im Jahre 1897 stieg. Es sei also infolge der Tarifherabsetzung ein Rückgang, infolge der Tariferhöhung dagegen eine Steigerung der Kohlenausfuhr eingetreten. Im Jahre 1900 sei die bis dahin erfolgte Kürzung der Manipulationsgebühr für ausgeführte Kohle aufgehoben worden und bewegen sich die Kohlentarife für die Ausfuhr seither ungefähr auf derselben Höhe wie im Jahre 1885. Die Gesamterzeugung an böhmischer Braunkohle weise bis zum Jahre 1901 eine stetige Steigerung von 7746966 t auf 18283498 t auf und sei der Geldwert der böhmischen Braunkohle laut Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehrs um 100 und mehr Prozent gestiegen.

Von einem Rückgange der Braunkohlenindustrie könne deshalb nicht gesprochen werden, wohl aber von einem empfindlichen Rückgange der Eisenbahnerträgnisse. Wenn die Eisenbahnen der Braunkohlenindustrie heute noch dieselben Tarife zur Verfügung stellen wie im Jahre 1885, so bringen sie damit ein finanzielles Opfer, denn sie tun es, obgleich seither ihre finanziellen Lasten in ganz unglaublichem Maße gestiegen sind. Im Jahre 1885 habe die Aussig-Teplitzer Eisenbahn bei einem Reingewinne von 2984408 Kr. an Steuern und Abgaben 263793 Kr. zu leisten gehabt, im Jahre 1902 bei einem nur um 11 % höheren Reingewinne von 3311942 Kr. aber an Steuern und Abgaben 2909920 Kr., also um 1000 % mehr. Die Gesamtauslagen hätten im Jahre 1885 noch 44,13 %, im Jahre 1902 aber 55,75 % der Einnahmen betragen. Seit dem Jahre 1896 aber, in welchem die vorletzte Tarifregelung stattfand, seien die Reinerträgnisse der Aussig-Teplitzer Eisenbahn von 5808942 Kr. auf 3311942 Kr., das ist um 57 %, gesunken, während gleichzeitig die Steuern und Abgaben für das alte Netz von 1863636 Kr. auf 2909920 Kr., das ist um 56 %, gestiegen seien, und da sollen die Tarife gleich hoch bleiben, ja noch ermäßigt werden!

Wie sehr aber die Erhöhung des Betriebskoeffizienten der Eisenbahnen durch die Braunkohlenindustrie selbst mit herbeigeführt sei und ihr zugute komme, werde durch die Tatsache bewiesen, daß die Aussig-Teplitzer Bahn ihre Zugförderungskohle im Jahre 1902 um 47 % höher als in den Jahren 1892 bis 1897 bezahlte, obgleich der Jahresbedarf 1892 nur 45000 t, im Jahre 1902 aber 122852 t, also um 173 % mehr betrug. Auch den anderen österreichischen Bahnen sei es in den letzten Jahren nicht besser gegangen. Seit dem Jahre 1896 sei der Betriebskoeffizient gestiegen: bei den Staatsbahnen um 12 %, der Aussig-Teplitzer Bahn um 10 %, der Nordwestbahn und Staatsbahn um 9 %, der Buschtěhrader Bahn und Böhmischen Nordbahn um 8 %. Wenn also die Braunkohlenindustrie auf die Zunahme der Gestehungskosten hinweise, so dürfen die Bahnen mit umsomehr Berechtigung auf die Steigerung ihrer Betriebsausgaben verweisen.

Deshalb hätte die im Jahre 1900 von den österreichischen Bahnen erfolgte Kürzung der Manipulationsgebühren im Kohlenverkehr nach dem Auslande vollzogen werden müssen, auch wenn die Kohlenindustrie nicht gleichzeitig so glänzende Geschäfte gemacht hätte. Und deshalb müsse sie auch aufrecht bleiben, weil ein Entgang an Einnahmen von den Bahnen noch viel weniger ertragen werden könne, als von der Kohlenindustrie.

Die verlangte Auflassung der Tarifmaßnahmen des Jahres 1900 würde aber auch gewiß nicht den erwarteten Einfluß auf die Erhaltung oder Wiedereroberung des deutschen Absatzgebietes ausüben. Dazu sei sie an und für sich zu geringfügig und dagegen sprechen auch alle bisherigen mit Tarifermäßigungen im Kohlenverkehre gemachten Erfahrungen. Die nächste Folge wäre wohl, daß auf deutscher Seite Gegenmaßnahmen getroffen würden und das ganze Tarifzugeständnis den Bahnen zwar viel Geld kosten, der böhmischen Braunkohlenindustrie aber nichts nutzen würde.

— **Österreichisch-ungarischer Lokomotivführerkongreß.** In Anwesenheit von 227 Vertretern aus allen Teilen der Monarchie fand am 23. und 24. April d. J. die Generalversammlung des Unterstützungs- und Rechtsschutzvereins der österreichischen und ungarischen Lokomotivführer statt. Der Obmann erstattete einen umfassenden Bericht über die dreijährige Tätigkeit der Vereinsleitung und machte Mitteilung über jene Schritte, welche im Interesse des Standes unternommen wurden. Der Lokomotivführerverein zählt derzeit 6927 Mitglieder und verfügt über ein Vermögen von 281208 Kr. — Bei diesem Anlaß sei bemerkt, daß vor kurzem eine Anzahl altgedienter Lokomotivführer der österreichischen Staatsbahnen, welche eine besonders zufriedenstellende Dienstleistung aufzuweisen haben, durch Verleihung von Verdienstkreuzen ausgezeichnet wurden.

Ungarn.

— **Beförderung von lebendem Geflügel nach dem Zollauslande.** Mit Rücksicht auf die große volkswirtschaftliche Bedeutung der ungarischen Geflügelausfuhr hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen strenge Maßnahmen betreffend die Beförderung von lebendem Geflügel aus und nach dem Zollauslande (vor allem Deutschland) getroffen. Die Ein- und Durchfuhr von lebendem Geflügel aus dem Zollauslande kann nur auf Grund der in den ungarischen Eintrittsstationen nach tierärztlicher Untersuchung erteilten Bewilligung erfolgen. Bezüglich der Ausfuhr von lebendem Geflügel wurde angeordnet, daß die ungarischen Stationen nur in dem Falle Sendungen lebenden Geflügels zur Beförderung nach dem Zollauslande annehmen dürfen, wenn eine Bescheinigung der Gemeinde den Gesundheitszustand bestätigt. Diese Bescheinigung ist an dem Frachtbrief zu befestigen und dessen Vorhandensein sowohl im Frachtbrief als auch in der Frachtkarte vorzumerken. Sowohl die Wagenladungs- als auch die Stückgütersendungen sind in bestimmten Beobachtungsstationen einer tierärztlichen Untersuchung zu unterziehen. (Durchzugsendungen unterliegen keiner tierärztlichen Untersuchung.) Die Betriebsleitungen haben Sorge dafür zu tragen, daß die Tierärzte von der Ankunft derartiger nach dem Zollauslande gerichteter Sendungen rechtzeitig Kenntnis erhalten. Die Revisionsklausel kann durch die Tierärzte auch während der Weiterfahrt des Zuges in die Begleitpapiere eingesetzt werden. Wenn die Untersuchung während des regelmäßigen Aufenthalts des Zuges nicht bewerkstelligt werden kann, sind die betreffenden Sendungen bis zum nächsten Personenzuge oder jenem Zuge auszuschalten, der die nach dem Auslande gehenden Eil- oder rasch verderblichen Güter befördert.

Übrige europäische Länder.

— **Zur Frage des elektrischen Betriebes auf den schwedischen Staatsbahnen** haben wir in Nr 13 S. 183 d. Ztg. den Inhalt des hierüber von der Königlichen Eisenbahndirektion in Stockholm dem Könige erstatteten Berichts mitgeteilt. Eine interessante Ergänzung dieses Berichts bildet die im Aprilheft des „Bulletin de la comm. internat. du Congrès des chemins de fer" veröffentlichte Studie des Oberingenieurs der schwedischen Staatsbahnen, R. Dahlander, der von seiner Oberbehörde mit den betreffenden Ermittlungen und Berechnungen beauftragt war und deren Ergebnis die Grundlage des erwähnten Berichts bildet. Wir übergehen die elektrotechnischen Einzelheiten und teilen hier nur die Berechnungen über die Kosten des elektrischen Betriebes auf den schwedischen Staatsbahnen mit. Ihre Grundlage bildet die Annahme, daß auf dem ganzen jetzt 4332 km umfassenden, fast durchweg eingleisigen Netz der elektrische Betrieb zur Einführung gelangt und daß ihm 22 Kraftstationen dienen, von denen 17 zur Seite von Wasserfällen angelegt würden, während 5 sich auf Torfmoore zu stützen hätten, die ihnen den Brennstoff lieferten. Diese Kraftanlagen sollen nach Dahlanders Annahme so leistungsfähig gebaut werden, daß sie außer dem notwendigen Strom für den Eisenbahnbetriebsdienst auch noch solchen für andere Zwecke abgeben könnten. Auf diese Weise sollen durch den Verkauf der elektrischen Kraft die Kosten vermindert werden. Ohne diesen möglichen Gewinn in Rechnung zu ziehen, kommt Dahlander zu dem Ergebnis, daß der Preis der elektrischen Betriebskraft für die Pferdekraft und das Jahr bei Wasserbetrieb 37 Kr. (= 41,62 ℳ) und bei Torfheizung 72 Kr. (= 81 ℳ) betragen würde einschl. der Zinsen und der Tilgung des Anlagekapitals und der Unterhaltung der Kraftstationen. Natürlich sind dies nur Durchschnittswerte, da sich für die einzelnen Anlagen sehr erhebliche Abweichungen namentlich in den Kosten der Wasserkraft ergeben. Um die Jahresbetriebskosten für eine bestimmte Anlage zu erhalten, vervielfältigt der Verfasser die eine oder andere der obigen Ziffern mit der Höchstzahl der erforderlichen Pferdekräfte. Den Preis des Torfbetriebes hofft er noch sehr zu ermäßigen durch Anwendung von Gasmotoren neuerer Bauart, die unmittelbar durch Torfgas gespeist würden, während bei dem angegebenen Preise Dampfmaschinen als Betriebsmittel für die Dynamos angenommen sind.

Verfasser hat seiner Berechnung die für den elektrischen Betrieb ungünstige Annahme zugrunde gelegt, daß der Dienst keine Veränderung erleiden werde und daß die Dampflokomotiven einfach durch elektrische ersetzt würden. Die Kraft-

maschinen sollen einfachen Wechselstrom von 40000 Volt erzeugen, der durch Umformer, die der Linie entlang liegen, in Strom von 7500 Volt verwandelt wird, um in der Kontaktleitung verwendet zu werden. Die Schienen werden als Leiter dienen, was die Umlegung der Schwachstromleitungen längs der Linie erfordern wird. Als Lokomotiven sind solche nach dem System der beweglichen Umformer und mit einphasigen Motoren, mit Gleichstromdynamos und -Motoren, die auf die Achsen wirken, in Aussicht genommen. Die Regelung der Schnelligkeit soll durch Regelung der Voltspannung, die den Achsen zugeführt wird, geschehen. Besondere Berechnungen haben erkennen lassen, daß die elektrischen Lokomotiven, um mit dem größten Zuggewicht und der größten Schnelligkeit arbeiten zu können, 700 PS entwickeln müssen. Eine solche Maschine wird rund 60 t wiegen und etwa 100000 Kr. kosten. Dieses erhebliche Gewicht hindert bei dem im ganzen nicht sehr starken Schienenprofil daran, einen festen Umformer auf die Lokomotive zu setzen. Auch wird die Leitung des 7500 Volt-Stroms mit Schutzvorrichtungen versehen werden müssen. Unter anderem wird man, um Platz für diese Leitungen zu gewinnen, die oberen Teile der Tunnel erweitern müssen. Wenigstens sind solche Arbeiten in die Rechnungen einbezogen, obgleich sie bei den Fortschritten der Elektrotechnik vermutlich nie werden ausgeführt zu werden brauchen. Verfasser nimmt an, daß auf der Maschine nur ein Mechaniker zur Wartung erforderlich sein wird, also der Heizer erspart werden kann. Dahlander berechnet weiter die Kosten der elektrischen Leitung auf 9700 Kr. für 1 km, also für 4332 km auf rund 50000000 Kr. Ist der Preis der elektrischen Lokomotive auch viel höher als der der Dampflokomotive, so meint er, daß ihre Leistungsfähigkeit so viel größer ist, daß er statt 633 jetzt verwendeter Dampflokomotiven hofft, man werde mit 250 elektrischen Lokomotiven, die je 80000 km jährlich zu leisten hätten, auskommen können. Sonach würde das aufzuwendende Anlagekapital für die Lokomotiven beim elektrischen Betrieb nicht viel höher sein als beim Dampfbetrieb.

Um die eigentlichen Betriebskosten zu bestimmen, berechnet Verfasser zunächst den Höchstbedarf an Kräften auf den verschiedenen Kraftstationen. Er studiert die Profile und Fahrpläne des zu einer jeden solchen Anlage gehörigen Bahnabschnitts und wählt die ungünstigste Gestaltung der Züge. Er legt dabei folgende durchschnittlichen Zuggewichte zugrunde: für Personenzüge 235 t, für gemischte Züge 260 t, für Güterzüge 480 t. Er nimmt weiter an, daß von der in den Kraftanlagen erzeugten Kraft 58 % zur Wirkung auf die Triebräder der Lokomotiven gelangen. Das Ergebnis ist, daß die Kraftanlagen 102000 PS erzeugen müssen, von denen 80400 auf die Wasserkraft und 21600 auf die Torfmoore kommen. Alsdann ergibt sich folgende Rechnung der Jahreskosten des elektrischen Betriebes:

3,5 % Zinsen des Anlagekapitals von 50000000 Kr. für die Leitungen	1750000 Kr.
Verschleiß und Unterhalt der Leitungen	1750000 „
80400 PS aus Wasserfällen (zu 37 Kr. die Pferdekraft)	2974800 „
21600 PS aus Torfmooren (zu 72 Kr. die Pferdekraft)	1555200 „
Verwaltungskosten und Verschiedenes	670000 „
zusammen	8700000 Kr.

Die gegenüberzustellenden Kosten des jetzigen Dampfbetriebes berechnet Verfasser bei einem Kohlenpreis von 15 Kr. für die Tonne folgendermaßen:

Steinkohle 340000 t zu 15 Kr.	5100000 Kr.
Mehrkosten an Reparatur und Unterhaltung der Betriebsmittel	1000000 „
Mehrkosten für den Heizer, Verwaltung der Magazine und Verschiedenes	1100000 „
zusammen	7200000 Kr.

Sonach würde die elektrische Zugkraft zwar 1500000 Kr. mehr kosten als die Dampfkraft, aber Verfasser meint, daß der Kohlenpreis, der vor einigen Jahren 25 Kr. betragen habe, fortdauernd sehr starken Schwankungen unterworfen sei und voraussichtlich wieder stark und dauernd steigen werde. Rechne man nur einen Durchschnittspreis von 20 Kr. die Tonne, so erhöhe sich der angenommene Gesamtkostenbetrag um 1700000 Kr., also auf 8900000 Kr., so daß dann der elektrische Betrieb um 200000 Kr. billiger sein würde.

Verfasser spricht schließlich seine Ansicht dahin aus, daß das Ergebnis der Rechnung ein noch viel günstigeres sein würde, wenn es gelänge, ein anderes Einphasenstromsystem zu erfinden, bei dem der Stromverlust und das tote Gewicht geringer sei, als bei dem mit den beweglichen Umformern. Aber auch wenn der elektrische Betrieb keine wirtschaftlichere Anwendung zulasse, so seien doch die für das Land sich aus ihm ergebenden Vorteile so groß, daß sie seine Einführung rechtfertigten, weil sie den Eisenbahnbetrieb unabhängig von der Einführung der Kohle machen und weil die Nutzbarmachung der nationalen Wasserkräfte und Torfmoore für die Industrie und den Ackerbau große Vorteile mit sich bringen und den Antrieb zu einem allgemeinen Aufschwung des Geschäftslebens geben würde. Über die durch diesen Bericht herbeigeführte Stellungnahme der Verwaltung der schwedischen Staatsbahnen haben wir bereits in Nr 13 d. Ztg. das nähere mitgeteilt.

— **Arbeitszeit im Eisenbahnbetriebe der Schweiz.** Laut Beschluß des Bundesrats tritt das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten am 1. Oktober 1903 in Kraft. — Vom Bureaupersonal der Eilgut- und Güterexpedition Basel der Bundesbahnen geht eine Petition auf Einführung des Neunstunden-Arbeitstages aus. Die Generaldirektion hat das Gesuch einer besonderen Kommission zur Prüfung überwiesen.

— **Schweizerische Bundesbahnen und Dampfschiffahrt.** Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat beschlossen, der Dampfbootgesellschaft für den Zürichsee für etwaige Betriebsfehlbeträge eine jährliche Unterstützung von 18000 Fr. auf zehn Jahre zuzusichern.

— **Rickenbahn.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen beschloß in seiner Sitzung vom 22./23. April d. J. über den Bau der Rickenbahn, welche die direkte Verbindung des Toggenburg mit dem Linthgebiet und dem oberen Zürichersee herstellen soll. Die ganze Länge der Bahn ist 14,4 km; davon kommen 8,6 km auf den großen Tunnel, der von den mit 11800000 Fr. veranschlagten Baukosten 8360000 Fr. beansprucht. Es sind 4½ Jahre zur Fertigstellung angenommen.

— **Die Beförderung italienischer Arbeiter auf der Gotthardbahn** hat in diesem Jahre außerordentlich großen Umfang angenommen. Mit Jahresbeginn sind etwa 60000 Mann aus Italien befördert, zu welchem Zweck die Gotthardbahn seit 14. Februar d. J. ungefähr 100 Sonderzüge einschalten mußte.

— **Kündigung der Betriebsverträge über die italienischen Eisenbahnnetze.** In der am 28. April d. J. in Rom in Gegenwart des Ministerpräsidenten, der Minister der Landwirtschaft und des Schatzes, der Banken sowie der Generaldirektoren der drei großen Eisenbahngesellschaften stattgehabten Konferenz wurden nach Mitteilung der B. B.-Ztg. die Betriebsverträge zum 30. Juni 1905 gegenseitig gekündigt. Die hierüber ausgestellten Schriftstücke sind gleichlautend; da aber bisher nur die Mittelmeerbahn die Kündigungsvollmacht von den Aktionären erhielt, behalten sich die Südbahn und die sizilianischen Eisenbahnen vor, diese Schriftstücke so rasch wie möglich einzuholen.

— **Umbau des Londoner Viktoriabahnhofs.** Daß die meisten Londoner Bahnhöfe — im Gegensatze zu den festländischen — auf den Ankommenden einen nicht gerade vorteilhaften Eindruck machen, ist eine bekannte Tatsache. Es gewährt deshalb in London große Befriedigung, daß der Umbau der weitläufigen Viktoriastation, des Londoner Westend Terminus (von wo in einer einzigen Stunde bis zu 22000 Reisende abgefertigt werden) in Angriff genommen ist, um innerhalb drei Jahren mit einem Aufwande von 40000000 ℳ. eine Anlage zu schaffen, die gleichzeitig eindrucksvoll und dem Auge gefällig erscheint. Die ganze jetzige Gebäudefront wird abgebrochen, um 15 m weiter hineingerückt und ein 7 Stock hoher Renaissancebau in roten Ziegeln und Portlandstein errichtet, von dem nur ein Stockwerk für Bureaus, die anderen für Hotelzwecke bestimmt sind. Drei Bogeneingänge führen zur weiten Empfangshalle mit 16 Schaltern, für den Stadt-, Vorort- und Fernverkehr getrennt, und 6 m breite Gänge zu dem 2325 qm großen Promenadenraum und den neuen, gegen 400 m langen Plattformen, an denen 18 Züge gleichzeitig aufgestellt werden können. Der ganze bedeckte Raum umfaßt 4,5 ha. Dem Übelstande, daß der Reisende sein Gepäck vom Augenblick der Abgabe an den Träger bis zur Verladung in den Wagen stets im Auge behalten muß, damit es nicht zurückbleibe, in einen anderen Zug verladen werde oder auch abhanden komme (eine Bescheinigung wird bekanntlich nicht ausgestellt), wird dadurch vorgebeugt, daß unter den Plattformen mittels Aufzügen in Verbindung stehende Gänge hergestellt werden, von denen das Gepäck gleich an den richtigen Ort gelangt, ohne daß es nötig ist, die beladenen Rollwagen durch die dichten Reihen der Reisenden durchzuzwängen. K—a.

Allgemeines.

— **Über eine Personenbeförderung im Hundeabteil** wird uns folgendes mitgeteilt: Vor einigen Tagen wollte ein russischer Agent einen russischen Arbeiter von Alexandrowo

aus über die Grenze nach der Provinz Posen — wohin er ihn vermietet hatte — befördern. Da die jedenfalls unzulänglichen Ausweispapiere des Arbeiters ein ungehindertes Überschreiten der Grenze nicht zuließen, so wurde der Mann auf Veranlassung des Agenten ohne besondere Umstände unbemerkt in das leere Hundeabteil des von Alexandrowo um 9.42 Abends abgehenden Zuges 24 gesperrt und gelangte er dann auf diese nicht gewöhnliche Beförderungsart unbehelligt über die Grenze. Zu seinem Unglück verabsäumte jedoch der Arbeiter aus Unkenntnis der örtlichen Verhältnisse auf der richtigen Unterwegsstation das Hundeabteil zu verlassen und fuhr daher unfreiwillig bis zur Station Grunewald, dem Endziel des Zuges, durch. Hier wurde er beim Umrangieren des Zuges von Rangierarbeitern in dem Hundeabteil entdeckt, aus seinem jedenfalls nicht beneidenswerten Aufenthaltsraume herausgeholt und dem Bahnhofsvorstande vorgeführt. Der Zweck, über die Grenze zu kommen, ist jedenfalls erreicht worden.

Bücherschau.

— **Kleines Ortslexikon von Österreich,** nach der Zählung vom 31. Dezember 1900. Von Dr K. Peucker. Verlag von Artaria & Cie. Wien 1903. Preis 1 Kr. (90 ₰).

Das Büchlein gibt eine auf 60 Seiten zusammengedrängte Statistik des österreichischen Kaiserstaates, indem es die über 2000 Einwohner zählenden oder sonst wichtigen und bemerkenswerten Ortschaften in alphabetischer Reihenfolge aufzählt und dabei zugleich angibt, welcher Bezirkshauptmannschaft und welchem Bezirksgericht sie angehören und auf welcher Meereshöhe sie liegen. Am Schlusse ist eine genauere Zusammenstellung von 66 größeren Städten beigefügt, von denen Wien mit 1 675 000 Einwohnern die größte, Kolin mit 15 000 Einwohnern die kleinste ist. Es zeigt sich hier die — auch in anderen Ländern wahrgenommene — rasche Zunahme der städtischen Bevölkerung in allen Gebieten des Reiches; am stärksten aber tritt sie, wie nicht anders zu erwarten, in den Industriebezirken hervor. So hat z. B. die Stadt Mährisch-Ostrau seit 1890 eine Bevölkerungszunahme von 65 % erfahren; in Wien betrug der Zuwachs in dieser Zeit 23 % und in Prag 25 %.

— **Güterfrachtentarif** für München C.-B. in Verbindung mit sämtlichen deutschen Stationen. Einen solchen wird die G. Franzsche h. b. Hofbuchdruckerei in München neuerdings herausgeben, da der bisher im Gebrauch befindliche, im Jahre 1899 erstellte veraltet ist. In der neuen Ausgabe werden alle bis jetzt in Deutschland erschienenen Tarifnachträge und Berichtigungen berücksichtigt sein. Der Verkaufspreis wird 6 ℳ für das broschierte und 6,50 ℳ für das gebundene Exemplar betragen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In der Bekanntmachung der Stargard-Cüstriner Eisenbahn in Nr 32 — Inser. Nr 1040 — d. Ztg. muß es in der 4. bezw. 5. Zeile heißen: vom 19. bis 22. d. M. und nicht vom 11. bis 22. d. M. (1108)

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Bralitz für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Freienwalde a/O. und Oderberg-Bralitz an der Bahnstrecke Angermünde-Freienwalde a/O. gelegene Haltepunkt Bralitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Stettin, im April 1903. (1109)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direkter Güterverkehr mit den k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Die seither nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete bayerische Station Ingolstadt Lokalbhf. wird am 1. Mai d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. Die in den direkten Gütertarifen der k. bayer. Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen für die genannte Station enthaltene Verkehrsbeschränkung kommt daher in Wegfall.

München, den 29. April 1903. (1110)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Gruppentarif VIII, Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VIII, rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Gütertarif, Staatsbahn-Tiertarif. Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr 1.

Am 15. Mai d. J. wird der an der Strecke Saarbrücken-Karthaus gelegene Haltepunkt Ponten-Besseringen, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Haltestelle für den Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle Ponten-Besseringen in die obengenannten Tarife einbezogen.

Über die zur Verwendung kommenden Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (1111)

St. Johann-Saarbrücken, 25. April 1903.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag X in Kraft, enthaltend die seit Erscheinen des Nachtrags IX gemäß besonderer Bekanntmachungen eingeführten Tarifveränderungen und Ergänzungen sowie ferner neue Frachtsätze der Tarifklasse 5 für Station Nuttlar, der Tarifklassen 7[2] und 8 für Station Barmen-Loh, der Tarifklassen 6—8 für Station Meiderich, verschiedener Tarifklassen der Station Crefeld Süd und der Stationen Ahaus, Delbrück i. W., Metelen Ort, Nienborg-Heek, Rietberg-Neuenkirchen, Stadtlohn, Südlohn, Vreden und Weseke der Westfälischen Landeseisenbahn, Änderung der Anwendungsbedingungen zu den Tarifklassen 6 und 7[1] sowie des Warenverzeichnisses der Tarifklasse 1 und Berichtigungen des Nachtrags IX. Preis des Nachtrags 0,10 ℳ.

Essen, den 23. April 1903. (1112)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Der in der Nr 31 dieser Zeitung angekündigte Ausnahmetarif für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten gilt erst vom 15. Mai d. J. an.

Stuttgart, den 27. April 1903. (1113)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 wird die Station Brebach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken als Versandstation in den im ostdeutsch-westdeutschen und Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif für Gießerei-Roheisen aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 25. April 1903. (1114)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr.

Vom 1. Mai d. J ab werden die in der Abteilung B des Ausnahmetarifs 6 vom 1. Mai 1900 nach Station Delmenhorst vorgesehenen Frachtsätze für Sendungen von mindestens 45 t um je 0,06 ℳ für 100 kg ermäßigt.

Essen, den 25. April 1903. (1115)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.
Teil II vom 1. Januar 1899.

Das Artikelverzeichnis zum Ausnahmetarif 30 für Garne usw. wird mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. wie folgt ergänzt:

Baumwollwaren, gemeine, auch gefärbt und bedruckt, und zwar: Atlas, baumwollener glatter (Satin), Barchent, Battist, Calicot, Calmuk, Chaly, Cottone, Croisé, Gradl, Mousseline, Drucknessel, Molinos, Köper, Piqué, Shirtings, Cocosteppiche, ordinäre, Holzfaserteppiche, ordinäre, Juteteppiche und Jutegewebe, ordinäre, Kotzen und Lodenstoffe, ordinäre, Leinenzeuge, Leinengewebe,

alle diese Artikel unverpackt oder bloß in Papier derart eingeschlagen, daß die Stirnseiten frei von Emballage sind.

München, den 29. April 1903. (1116)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni d. J. kommt bei Beförderung in Ladungen von mindestens 10 t für Holz des Spezialtarifs II und des Rohstofftarifs, für Kartoffeln und Rüben des Rohstofftarifs, für sämtliche Düngemittel, für Torfstreu und Torfmüll, sowie für Kohlen, Koks und Briketts ein um 0,02 ℳ für 100 kg ermäßigter Übergangstarif von und nach unseren Stationen Stargard i/Pom. und Trampke im Übergangsverkehr der Saatziger Kleinbahnen nach und von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Breslau, Cassel, Cöln, Danzig, Erfurt, Essen, Halle, Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin, sowie nach und von Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, widerruflich zur Einführung. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 27. April 1903. (1117)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Dt.-Krone-Virchow einerseits und den Staatsbahnstationen der Gruppen I, II, III, V, VII und VIII anderseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitzel, Düngemittel, Steinkohlen und Braunkohlen einschl. Koks und Briketts, Holzkohlen und Holzkohlenbriketts, unverpackt, gebrannte Steine und Wegebaustoffe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Bromberg, den 25. April 1903. (1118)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni 1903 tritt zum Tarif Teil II, Heft 1 der Nachtrag 5 in Kraft, welcher ermäßigte und neue Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife Nr 1 (Eilgüter), Nr 6 (Getreide), Nr 7 (Kleie und Ölkuchen), Nr 8 und 9 (Holz), Nr 14 A (Steinsalz), Nr 14 C (Chlorkalium), Nr 14 D (Kalidüngesalze), Nr 15 (Ton), Nr 16 (Porzellanerde), Nr 17 (Chamottesteine usw.), Nr 19 (Düngemittel), Nr 21 (Bier) und Nr 30 (Gips) enthält. Ferner gelangen neue Ausnahmetarife Nr 59 (Petroleum) und Nr 60 (Zichorienwurzeln) zur Einführung. Im Ausnahmetarif Nr 6 (Getreide) und Nr 30 (Gips) treten für die Stationen Leitmeritz A. T. E. einige Tariferhöhungen ein, deren Gültigkeit indessen erst vom 1. Juli d. J. ab beginnt. Der Nachtrag ist zum Preise von 25 ₰ = 30 Heller bei den beteiligten Stationen zu beziehen, bei denen auch näheres über die neuen Frachtsätze zu erfahren ist.

Breslau, den 30. April 1903. (1119)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juni d. J. kommt bei Beförderung in Ladungen von mindestens 10 t für Holz der Spezialtarife II und III, Erden des Rohstofftarifs, sämtliche Düngemittel, Steine des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe, Kohlen von Oberschlesien, Koks und Briketts ein um 0,02 ℳ für 100 kg ermäßigter Übergangstarif von und nach unserer Station Löwenberg i. d. M. im Übergangsverkehr der Löwenberg-Lindower Kleinbahn nach und von den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Cassel, Essen, Halle a/S., Hannover, Kattowitz, Magdeburg und Stettin, sowie nach und von Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, widerruflich zur Einführung. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 27. April 1903. (1120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).

Vom 1. Mai d. J. ab treten im Verkehr mit Gütersloh, Lengerich i/W., Kattenvenne und Ibbenbüren teilweise abgekürzte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen und das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 27. April 1903. (1121)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-niederdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag XIV, welcher u. a. neue Entfernungen für die Stationen Crombach, Flandersbach, Hofermühle und Lohmar des Direktionsbezirks Elberfeld und die Stationen der Ruppiner Kreisbahn, anderweite gekürzte oder teils erhöhte Entfernungen für die Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner und Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn, Frachtsätze der Eisen-Ausnahmetarife 9, 9 S, E, E 1 und E 2 von Barmen-Loh, Kalscheuren und Meiderich, sowie des Ausnahmetarifs 8 (Gießereiroheisen) nach Wandsbek, einen anderweiten ergänzten Ausnahmetarif N für Eisenvitriol und abgeänderte Anwendungsbedingungen für den Ausnahmetarif E enthält.

Die Entfernungen für Flandersbach und Hofermühle gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr, die anderweiten Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs E, sowie die im Verkehr mit den Stationen Dossow, Fretzdorf, Netzband und Walsleben (Mark) zum Teil eintretenden Frachterhöhungen erst vom 15. Juni d. J.

Die unter I des Nachtrags enthaltene Ergänzung der zusätzlichen Bestimmungen ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für 60 ₰ das Stück zu haben.

Essen, den 28. April 1903. (1122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Vom 1. Mai d. J. an werden für alle Güter in Wagenladungen, die in Mannheim Industriehafen vom Schiff auf die Eisenbahn und umgekehrt oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — mit oder ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden, die Frachtsätze der Station Mannheim Bad. Bahn angewendet. Die Berechnung der ermäßigten Frachtsätze muß im Frachtbriefe ausdrücklich durch Anwendung der Stationsbezeichnung „Mannheim Industriehafen transit“ oder durch Bezeichnung des Gutes als „Umschlagsgut“ vorgeschrieben sein.

Der Eisenbahnverwaltung steht das Recht zu, die Kontrolle über den erfolgten Umschlag auszuüben.

Stuttgart, den 28. April 1903. (1123)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Mai d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag XII, welcher u. a. neue Frachtsätze nach den Stationen Bocketal, Bornholte, Kaunitz, Sundern, Varensell und Verl der Teutoburger Wald-Eisenbahn enthält und bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für 10 ₰ das Stück zu haben ist.

Essen, den 29. April 1903. (1124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Mai d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1897 der Nachtrag VII, welcher u. a. anderweite oder neue Frachtsätze nach den Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner und Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn sowie der Ruppiner Kreisbahn enthält und bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für je 20 ₰ zu haben ist. Soweit nach den Stationen Dossow, Fretzdorf, Netzeband und Walsleben (Mark) Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. Juni 1903 ab gültig.

Essen, den 27. April 1903. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Heft 1.

Die Frachtsätze der Station Mannheim Industriehafen gelten fortan (ohne Beschränkung auf gewisse Empfänger) für alle Güter in Wagenladungen, die im Industriehafen umgeschlagen werden.

Hannover, den 27. April 1903. (1126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. treten im Gruppentarif IV für den Verkehr mit den Stationen Gütersloh, Ibbenbüren, Kattenvenne und Lengerich anderweite gekürzte Tarifkilometer in Kraft.

Hannover, den 28. April 1903. (1127)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. treten im Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Erfurt, Hannover, Magdeburg und Münster einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Kolberger, Greifswald-Grimmener, Liegnitz-Rawitscher, Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker, Stargard-Cüstriner und Stralsund-Tribseer Eisenbahn anderseits anderweite Entfernungen in Kraft.

Soweit Frachterhöhungen im Verkehr mit den Stationen der Bezirke Altona, Hannover, Münster eintreten, werden dieselben erst vom 15. Juni d. J. gültig.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbureau.

Stettin, den 25. April 1903. (1128)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 sind die Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehr mit Mannheim Industriehafen in Abschnitt F Lit. a Ziffer 4 und 5, Tarif Seite 38 und Nachtrag I Seite 5 zu streichen und durch nachstehende zu ersetzen:

„4. Im Verkehre nach und von Mannheim Industriehafen sind für die nachstehend verzeichneten Frachtgegenstände in Wagenladungen die Frachtsätze der Station Mannheim (Zentralgüterbahnhof) Bad. Bahn als Frachtsätze für Mannheim Industriehafen transit anzuwenden, sofern sie niedriger sind, als die Frachtsätze für Mannheim Industriehafen Ort:

a) für Briketts aus Braunkohlen, Steinkohlen und Koks, wie im Spezialtarif III genannt, für Mühlenfabrikate, wie im Spezialtarif I genannt, und für Kleie, wie im Spezialtarif III genannt, allgemein;

b) für alle übrigen Frachtgegenstände, wenn die Sendungen in Mannheim Industriehafen lediglich vom Schiff auf die Eisenbahn oder umgekehrt oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — sei es mit, sei es ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden.

Die Berechnung der ermäßigten Frachtsätze für die unter b) fallenden Güter muß im Frachtbriefe ausdrücklich durch Anwendung der Stationsbezeichnung „Mannheim Industriehafen transit“ oder durch Bezeichnung des Gutes als „Umschlagsgut“ vorgeschrieben sein.

Der Eisenbahnverwaltung steht das Recht zu, die Kontrolle über den erfolgten Umschlag auszuüben.“

Vom gleichen Zeitpunkte ab erhält die Bestimmung über die Beschränkung der Güterabfertigung in der Station Mannheim Industriehafen auf Seite 19 des Tarifs folgende Fassung:

„Frachtstückgüter sowie Wagenladungen, und zwar letztere, wenn sie bestehen

a) aus Umschlagsgütern, die im Frachtbriefe als solche gekennzeichnet sind, ohne Beschränkung;

b) aus sonstigen Wagenladungsgütern mit Beschränkung auf diejenigen Personen und Firmen, welche im Industriehafengebiet an den Ladegleisen liegende Plätze inne haben oder deren Anwesen mit den Bahngleisen durch Anschlußgleise verbunden sind.

Größere Fahrzeuge, deren Verladung das Vorhandensein einer Stirnwange bedingt, sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.“

München, den 27. April 1903. (1129)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

(Getreide - Ausnahmetarif Teil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898.)

Ab 15. Mai 1903 werden die Stationen Neratovic der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft und Schlackenwerth der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für den Verkehr mit der Station Vaihingen a. d. Fildern der kgl. württembergischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Tarif einbezogen:

Nach und von	Neratovic	Schlackenwerth
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Vaihingen a. d. Fildern	2,65	2,02

München, den 25. April 1903. (1130)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Herdecke Nord des Direktionsbezirks Elberfeld in die regelmäßigen Tarifklassen und den Ausnahmetarif 1 des Verbandes aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 27. April 1903. (1131)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Brebach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießereiroheisen aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 27. April 1903. (1132)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr.

(Gruppen VII/VIII Elberfeld, Essen, und Cöln, St. Johann-Saarbrücken.)

Am 1. Mai d. J. erscheint der 10. Nachtrag zum Gütertarif vom 1. Mai 1899. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Crombach, Flandersbach, Hofermühle, Lohmar und Sassmannshausen des Direktionsbezirks Elberfeld, Voerde des Direktionsbezirks Essen, Born (Eifel) des Direktionsbezirks Cöln, Clotten und Ponten-Besseringen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 b für Basalt usw. nach Station Voerde.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen, von denen der Nachtrag zum Preise von 0,10 ℳ bezogen werden kann.

Cöln, den 26. April 1903. (1133)

Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch - ostdeutscher Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai d. J. ab wird im Versande von den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Breslau, Kattowitz, Posen, Bromberg, Danzig und Königsberg nach der Station Malliß der Großh. Mecklenburgischen Staatseisenbahnen ein Ausnahmetarif 1 a für zu Grubenzwecken des Bergbaus bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge in Höhe der Frachtsätze des Rohstofftarifs eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau in Berlin, Bhf. Alexanderplatz.

Berlin, den 28. April 1903. (1134)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Zu dem Kilometerzeiger für die Frachtberechnung von Gütern, lebenden Tieren, Leichen und Fahrzeugen in unserem Lokalverkehr auf niederländischem Gebiete ist der Nachtrag III zur Einführung gelangt.

Amsterdam, den 25. April 1903. (1135)

---

5. Generalversammlungen.

Breslau - Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Die Herren Aktionäre unserer Gesellschaft werden hierdurch zu der am Freitag, den 22. Mai d. J., Nachm. 4 Uhr, im kleinen Saale der Neuen Börse in Breslau, Graupenstraße Nr 11, stattfindenden ordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Bericht des Aufsichtsrats und des Vorstands (Direktion) über die Lage der Geschäfte, sowie Vorlegung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung.
2. Beschlußfassung über Genehmigung der Bilanz und die Gewinnverteilung, sowie über die Entlastung des Aufsichtsrats und Vorstands (Direktion).

Zur Teilnahme an der Beschlußfassung in der Generalversammlung sind nur diejenigen berechtigt, welche spätestens am dritten Werktage vor der Versammlung, also spätestens am 18. Mai d. J., ihre Aktien

bei der Gesellschaftskasse in Öls oder

in Breslau:

1. bei der Breslauer Diskontobank, Junkernstraße 1/2, und deren Depositenkasse und Wechselstube, Schweidnitzer Straße 50,
2. bei dem Bankhause Gebrüder Guttentag,
3. bei dem Bankhause Prinz und Marck jun.;

in Berlin:

1. bei dem Bankhause Born und Busse, Behrenstraße 31,
2. bei dem Bankhause Gebrüder Guttentag, Jägerstraße 11,
3. bei der Bank für Handel und Industrie, Schinkelplatz 1/2

hinterlegt oder glaubhafte Bescheinigungen bei der Gesellschaft eingereicht haben, aus welchen sich ergibt, daß die Aktien bei der Reichsbank oder einem deutschen Notar hinterlegt sind.

Breslau, den 27. April 1903. (1136)

Der Aufsichtsrat.
Hans Furbach, Vorsitzender.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Gemäß §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am

Freitag, den 12. Juni d. J.,
Mittags 12½ Uhr,

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 53. regelmäßigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch einen Notar bewirkt werden, welchem die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Überreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses oder über ihre Aktien lautende Depotscheine der Reichsbank oder Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien bei den nachstehend bezeichneten Hinterlegungsstellen vorzulegen haben:

Hauptkasse der Gesellschaft in Lübeck, Kassen der Berliner Handelsgesellschaft und der Deutschen Bank sowie der Herren Robert Warschauer & Cie und F. W. Krause & Cie Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M., der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank in Hamburg und der Mecklenburgischen Hypotheken- und Wechselbank in Schwerin i/M.

Die Hinterlegung der Aktien muß bis zum 5. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, ge-

schehen, und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 14. Juni d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung für die Generalversammlung:

1. Vorlage der Bilanz für 1902 nebst Gewinn- und Verlustrechnung, Jahresbericht der Direktion, sowie Bemerkungen des Ausschusses hierzu und Genehmigung der Bilanz und der Gewinnverteilung.
2. Entlastung der Direktion und des Ausschusses.
3. Wahl von fünf Ausschußmitgliedern.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 28. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbureau während der Geschäftsstunden eingesehen werden.

Lübeck, den 30. April 1903. (1137)
Der Ausschuß
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von eisernen Überbauten für die Unterführungen a) des Dammweges, b) der Rudowerstraße, c) der Eichbuschallee, d) der Altglienicker Chaussee und e) des Mosischschen Privatweges (über 310 t Flußeisen, 50 t Gußeisen, 9 t Stahl, 370 qm Buckelplatten) soll in einzelnen Losen oder mehrere Lose zusammen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 7. Mai 1903, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte nebst Zeichnung sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen bezw., soweit der Vorrat reicht, von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 11 ℳ. in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebothefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1 ℳ. für das Stück. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 22. April 1903. (1138)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 12 000 Stück **Waschschwämmen** 4500 kg **Bimstein**, natürlicher, in Stücken, 1350 kg gemahlenem **Bimstein**, 9000 Stück gepr. **Bimstein** (Wiener), 115 kg **Bienenwachs**, 1500 kg **Kolophonium**, 1200 kg **Schellack**, 1500 kg blausaurem **Kali**, 1250 kg **Borax**, 1800 kg **Leim**, 200 kg **Salmiak** in Stücken und 4700 kg **Salmiakgeist**, in je einem Lose, für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Mai 1903, Vormittags 11½ Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. Mai 1903

Berlin, den 27. April 1903. (1139)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 13 100 qm klarem **Glas, Sorte I**, in 11 Losen, 910 qm **kl. Glas, Sorte II**, in 5 Losen, 1230 qm **mattgeschl. Glas** in 7 Losen, 200 qm **Milchglas**, 150 qm **lichtdurchlässigem Milchglas**, 6190 Stück **Glasglocken** für innere Laternen der Personen- etc. Wagen und 200 Tafeln unbelegtem **Spiegelglas**, in je einem Lose, für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Mai 1903, Vormittags 10½ Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. Mai 1903.

Berlin, den 27. April 1903. (1140)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Kleineisen für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 195 000 Stück Hakenplatten, 679 t Laschen, 105 000 Stück Unterlagsplatten, 354 500 Stück Klemmplatten und 249 t Seitenblechen;

Gruppe B. 222 t Laschen-, Haken- und Weichenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ für Gruppe A, 0,50 ℳ für Gruppe B — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 13. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 27. Mai d. J.

Essen (Ruhr), den 28. April 1903. (1141)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Angebote auf alte unbrauchbare, in den Werkstätten Berlin I (am Markgrafendamm), Berlin II (Ostbahnhof), Grunewald, Tempelhof, Potsdam und der Nebenwerkstatt Berlin (Lehrter Bhn.) lagernde **Werkstattsmaterialien** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das **Rechnungsbureau, Berlin, Schöneberger Ufer 1—4**, bis zum 16. Mai 1903, Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst vom **Zentralbureau, Zimmer 420**, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar (Briefmarken ausgeschlossen). **Zuschlagsfrist bis zum** 30. Mai 1903.

Berlin, den 26. April 1903. (1142)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Altpapieren.

Die ausgesonderten Altpapiere, und zwar: Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Depeschen und Depeschenstreifen, Depeschenbücher, Gepäck- und Hinterlegungsscheine, benutzte und ungültig gewordene Fahrkarten, veraltete Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, Avise, Frachtkarten usw. und Korbpapier zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke zur freien Verwendung sollen verkauft werden.

Angebote sind bis Freitag, den 8. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, an unser Rechnungsbureau hier, Bahnhofsstraße Nr 23, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebote auf Altpapiere“ einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Kanzlei hier eingesehen oder von dem Vorstande unseres Zentralbureaus gegen Einsendung von 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Wegen der Eigenartigkeit der Bereithaltung und Verladungsweise der Altpapiere wird noch besonders auf die Bedingungen §§ 3—5 hingewiesen.

Ferner wird besonders hervorgehoben, daß der Käufer ungefähr 24 000 kg Korbpapier auf eigene Kosten zu sacken hat, und daß er während der ganzen Abnahmezeit hier anwesend sein muß.

Die Öffnung der Angebote findet am 8. Mai d. J., Vorm. 10 Uhr, statt.

Erfurt, den 24. April 1903. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Öffentlicher Verkauf im Submissionswege von altem Oberbaumaterial in 8 Losen. Zur Besichtigung bei der Oberbauwerkstätte in Utrecht vom 30. April bis zum 26. Mai von 9 bis 12 Uhr (Sonn- und Feiertage ausgenommen).

Verkaufsbedingungen werden auf portofreie Anfrage unentgeltlich zugesandt von der IV. Abteilung der Bahn und Bauten obengenannter Gesellschaft in Utrecht.

Angebote bis 26. Mai, 2 Uhr portofrei an die I. Ant. des Zentraldienstes obengenannter Gesellschaft, Utrecht.

Utrecht, April 1903. (1144)

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir verkaufen in 5 Losen in öffentlicher Verdingung: 112 Stück abgängige Radsätze, und zwar: 100 Stück mit Scheibenrädern und 12 Stück mit Speichenrädern, zum Untersetzen unter Fabrikwagen, große Transporteure und dergleichen noch verwendbar.

Die Verkaufsbedingungen und Angebotsbogen mit Beschreibung der einzelnen Lose werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Radsätze können bei unserem Hauptmagazin III hier besichtigt werden.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger Radsätze“ spätestens bis Dienstag, den 26. Mai d. J., Vormittags 9 Uhr bei uns einzureichen.

Karlsruhe, den 29. April 1903. (1145)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 35. 6. Mai 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 13 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Londoner Verkehrsverhältnisse.

(Schluß aus Nr 34.)

Der Zeitpunkt zur Einsetzung eines Verkehrsausschusses für London ist insofern nicht ungünstig, als in den letzten Jahren in London selbst und in anderen Großstädten eine bemerkenswerte Klärung mancher Fragen des städtischen Verkehrswesens eingetreten ist, die sich als nützlich für die Beurteilung der Londoner Verhältnisse erweisen kann. Wenn beispielsweise vor nicht langer Zeit noch Kabelbahnen für London in Frage kamen (die im Bau begriffene Linie von Charing Cross nach Hampstead war ursprünglich als Kabelbahn genehmigt), so ist man davon jetzt ganz zurückgekommen und hält Kabelbahnen nur noch da für zweckmäßig, wo starke Längsneigungen des Bahnkörpers vorkommen. Die Elektrizität verdrängt in London, wenn auch vielleicht langsamer als anderswo, immer mehr die Dampfkraft, besonders auf unterirdisch geführten Linien, wo mehrere vorhandene Linien bereits elektrisch betrieben werden und andere im Umbau für elektrischen Betrieb begriffen sind, wie angeführt. Neue Stadtbahnen, wie die mehrfach erwähnte Große Nordbahn-, Piccadilly- und Bromptonlinie, die Große Nordbahn- und Citylinie sowie die Bakerstreet- und Waterloobahn werden gleich für elektrischen Betrieb eingerichtet, wenngleich alle auf ihn gesetzten Hoffnungen, wie beispielsweise die vollständige Reinhaltung der Luft auf unterirdischen Strecken, sich nicht vollständig erfüllt haben. Doch hat man mit Bezug auf diesen Punkt wohl gleich zu viel erwartet und sollte froh sein, daß gegenüber den mit Rauch und Kohlenstaub angefüllten unterirdischen Dampfbahnen die elektrischen Bahnen doch einen ganz gewaltigen Fortschritt in gesundheitlicher Beziehung bedeuten. Die großen Eisenbahngesellschaften, so die Große Ostbahn, suchen zwar vorläufig noch auf ihren bestehenden Vorortlinien dem elektrischen Betriebe durch Einstellung stärkerer Dampflokomotiven auszuweichen, mit denen sie ebenso gut den größeren Verkehrsansprüchen zu genügen denken. Ob mit Erfolg, muß abgewartet werden. Jedenfalls fassen auch sie die Möglichkeit ins Auge, daß über kurz oder lang der elektrische Betrieb ernstlich für ihre Vorortlinien in Erwägung gezogen werden muß, denn sonst würden sie nicht schon jetzt an die gesetzgebenden Körperschaften mit Anträgen auf Genehmigung des elektrischen Betriebes herantreten, wie mehrfach geschehen. Wenn dabei noch keine bestimmten Vorschläge gemacht und Pläne und Berechnungen vorgelegt werden, so entspricht dies nur einem üblichen Verfahren. Aber nicht nur über die Vorteile und Nachteile des elektrischen Betriebes anderen Betriebsarten gegenüber besteht schon mehr Klarheit, als vor einigen Jahren, sondern auch über die Art und Weise, wie der elektrische Betrieb in London einzurichten wäre, wenn man ihn in großem Maßstabe einführen wollte. Klärend hat namentlich das Beispiel der Zentral-Londonbahn gewirkt, indem es lehrte, daß die nach dem Vorbild der Dampfbahnen gebildeten Züge mit einer schweren elektrischen Lokomotive an der Spitze für Stadtbahnen nicht zweckmäßig sind, was man anderswo übrigens schon früher erkannt hatte. Der Fehler, daß die Lokomotiven zu große ungefederte Massen hatten und dadurch nicht nur den Oberbau zu stark beanspruchten, sondern auch Klagen der Anwohner über Erschütterungen in den Häusern hervorriefen, ist zwar zunächst durch Einstellung anderer Lokomotiven teilweise wieder gut gemacht, aber zufrieden ist man auch jetzt noch nicht, denn der Betrieb wird schon wieder geändert. Man scheint in London nunmehr auch zu der anderswo schon früher gewonnenen Ansicht zu kommen, daß das sogenannte System der zusammengesetzten Einheiten (multiple unit system), bei dem der Zug dem zu erwartenden Verkehr entsprechend aus einzelnen Motorwagen oder Gruppen von Motorwagen und Anhängewagen zusammengestellt und von einer oder mehreren Stellen aus gelenkt wird, zu besseren Ergebnissen führen wird.

Während in früheren Jahren sogar durchaus ernst zu nehmende Leute an die Herstellung eines großen Zentralbahnhofes für London dachten, ist man jetzt dahin gekommen,

derartige Pläne als Hirngespinste weniger Theoretiker anzusehen. Wer einigermaßen Verständnis für das Verkehrswesen hat, muß leicht einsehen, daß beispielsweise Bahnhöfe wie Viktoria-, Waterloo- und Liverpoolstreetstation für sich schon unübersichtlich genug sind und es nicht möglich ist, etwa ein Dutzend solcher Bahnhöfe zusammenzulegen.

Der Verkehrsausschuß ist ferner insofern zu einer günstigen Zeit eingesetzt worden, als die bereits genehmigten oder im Bau begriffenen Eisenbahnlinien, deren Schicksal vor einigen Jahren in den Händen wenig leistungsfähiger Unternehmer ein ungewisses war, inzwischen, wie erwähnt, in kapitalkräftigere Hände übergegangen sind, so daß ihre Vollendung erwartet werden kann.

Gespannt darf man sein, wie der Verkehrsausschuß sich zu der Frage des Überganges der Betriebsmittel zwischen Fern-, Stadt- und Vorortbahnen stellen wird. In dieser Frage scheinen die Ansichten im Laufe der Zeit gewechselt zu haben; denn während im Jahre 1892 sowohl im Oberhaus als im Unterhaus namentlich vom Londoner Grafschaftsrat und den übrigen städtischen Behörden der Standpunkt vertreten wurde, daß alle neuen Untergrundbahnen in London mit ausreichendem Querschnitt für den Durchgang der Betriebsmittel der Fernlinien gebaut werden müßten und für eine möglichst einheitliche Ausgestaltung des ganzen Londoner Bahnnetzes mit Anschlüssen nach allen Richtungen zu sorgen wäre, hat man später doch anders gebaut. Beispielsweise wurde im Jahre 1892 ein Entwurf der Großen Nordbahn- und Citygesellschaft für die Linie von Finsburypark nach der City gerade deshalb begünstigt, weil er einen unmittelbaren Anschluß an die Hauptlinie der bestehenden Großen Nordbahn bei Finsburypark vorsah, während jetzt eine Linie ausgeführt wird, die etwa 15 m tiefer liegt als die Hauptlinie, so daß der Übergang von der einen auf die andere Linie durch Aufzüge vermittelt werden wird. Die Zentral-Londonbahn ist gleichfalls eine für sich bestehende Linie. Anscheinend neigt man jetzt mehr dazu, einzelne Strecken als selbständige Linien ohne Rücksicht auf Anschlüsse und Durchgangsverkehr zu bauen, höchstens mit einer Verzweigung an den Enden, nachdem die verkehrsreichsten Stadtteile durchfahren sind. Für eine Ausgestaltung des Londoner Eisenbahnnetzes nach großen, einheitlichen Gesichtspunkten ist es auch wohl reichlich spät. Auch ist die Befürchtung wohl nicht ganz von der Hand zu weisen, daß etwaige Unregelmäßigkeiten im Betriebe sich zu sehr von einer Strecke auf die andere übertragen würden, wenn man zu viele Anschlüsse mit ihren unvermeidlichen Schienenkreuzungen herstellen wollte. Man sagt sich wohl, daß für die meistens ohne Gepäck fahrenden Reisenden der Stadt- und Vorortbahnen das Umsteigen keine große Unbequemlichkeit ist, für die mit den Fernbahnen ankommenden Reisenden aber schon in gewissem Umfange durch die bestehenden, die Fernbahnhöfe mit einander verbindenden und teilweise an die Hauptlinien angeschlossenen Untergrundbahnen gesorgt ist oder noch durch mehrere in der Ausführung begriffene Linien (Bakerstreet und Waterloo, Charing Cross-Euston-Hampstead, Große Nordbahn-City, Große Nordbahn-Piccadilly-Brompton) gesorgt werden wird.

In einer Frage steht die Entscheidung noch gänzlich aus und man erwartet ihre Beantwortung von dem nunmehr eingesetzten Ausschuß: Sollen die zukünftigen Londoner Stadtbahnen als in sich geschlossene Schleifen gebaut oder als Durchgangslinien, etwa von einem Vorort zum anderen, durch die Stadt geführt werden? Eine Schleifenlinie gestattet zwar an sich einen flotteren Betrieb, da das Umsetzen der Züge an den Endpunkten wegfällt, aber sie ist nicht so erweiterungsfähig wie eine einfache Verbindungslinie zwischen zwei Endpunkten. Auch kann sie der Richtung des stärksten Verkehrs nicht so gut nachgehen. Ihre Endbögen nehmen viel Raum ein, den man unter Umständen für andere Linien gebrauchen muß. Einen Versuch zur Herstellung einer Schleifenlinie machte bei den letztjährigen Parlamentsverhandlungen die Zentral-Londonbahn, indem sie, wie erwähnt, die Genehmigung für eine Linie von der Bank über Charing Cross nach Shepherds Bush nachsuchte, die an den Enden mit ihrer bestehenden Linie durch Schleifen verbunden werden sollte. Die Genehmigung wurde aber versagt.

Von dem Verkehrsausschuß erwartet man aber nicht allein Vorschläge zur Lösung von bau- und betriebstechnischen Aufgaben des Eisenbahnwesens, sondern auch von Aufgaben wirtschaftlicher und sozialpolitischer Natur. Schon vor Jahren hat eine Bewegung eingesetzt, die darauf hinausgeht, die Geschäftsgegenden der inneren Stadt (die City) mehr und mehr ihrer Bestimmung als Wohnstätten zu entziehen und zu reinen Arbeitsstätten zu machen. Mit welchem Erfolge, geht daraus hervor, daß 1896 etwa 44 000 Menschen weniger in der City wohnten als 1871 und dort zur Zeit etwa 5000 Häuser Nachts leer stehen, die, nebenbei bemerkt, dann von 900 Schutzleuten bewacht werden. Das durch diese Bewegung und das fortwährende Zuströmen ärmerer Volksklassen nach London veranlaßte Steigen der Mieten hat in einzelnen Stadtteilen, namentlich des Ostens von London, ein die Gesundheit und Sittlichkeit in hohem Maße gefährdendes enges Zusammenwohnen veranlaßt, das dringend der Abhilfe oder wenigstens der Besserung bedarf und den Behörden daher viel Sorge macht. Namentlich der Londoner Grafschaftsrat hat sich mit der Angelegenheit befaßt und durch Errichtung billiger Arbeiterwohnungen außerhalb der übervölkerten Stadtteile die Übelstände zu mildern versucht. Zunächst glaubte man, die aus den übervölkerten Stadtteilen wegzunehmende Arbeiterbevölkerung in der Nähe der Geschäftsgegenden oder der sonstigen Arbeitstätten wieder ansiedeln zu können; der Grafschaftsrat baute beispielsweise Arbeiterwohnungen in Bethnalgreen und Bermondsey, einige Kilometer von der City entfernt. Aber auch hier stieg der Wert des Grund und Bodens bald in dem Maße, daß der Arbeiter die von ihm verlangte Miete nicht mehr aufbringen konnte und sich entweder die alten Übelstände des dichten Zusammenwohnens wieder einstellten oder — bei Herabsetzung der Mieten — eine zu hohe Belastung der städtischen Finanzen ergab. Es blieb daher nichts anderes übrig, als die Wohnung des Arbeiters noch weiter hinauszulegen. Der Grafschaftsrat baut deshalb jetzt Arbeiterviertel in Tottenham im Norden, Lower Tooting und Mitcham im Süden, 10 bis 12 km von der City entfernt. Wenn aber mit diesem Hinauslegen der Wohnstätten dem Arbeiter wirklich gedient sein soll, muß gleichzeitig für billige und häufige Fahrgelegenheit zwischen der Wohnung und der Arbeitsstätte gesorgt werden. Zwar haben die Eisenbahngesellschaften — teils aus eigenem Antriebe, mehr aber durch den Gesetzgeber gedrängt — manches für die Arbeiterbevölkerung getan durch Einlegung besonderer Arbeiterzüge zu bestimmten Tageszeiten mit ermäßigten Fahrpreisen, aber viel mehr wird noch erhofft. Denn für den Arbeiter, der zwischen 6 und 7 Uhr Morgens im Kittel zur Arbeit fährt, ist zwar ganz gut gesorgt, aber der Arbeiter im schwarzen Rock, der Handlungsgehilfe, kleine Angestellte, der um 9 Uhr fährt und oftmals für weniger Lohn länger arbeitet als der Handwerker, will auch berücksichtigt sein. Anderseits kann man doch nicht fortwährend den Eisenbahnen neue Lasten auflegen, während sie sowieso schon unter der Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse, den steigenden Gemeindesteuern und anderen Ausgaben leiden. Wenn der Ausschuß hier einen Ausweg findet, der zwar nicht alle, aber doch viele befriedigt, kann seine Tätigkeit segensreich werden.

Der Ausschuß wird auch versuchen müssen, einen Druck auf die Stadtverwaltungen auszuüben, daß sie neue Unternehmungen fördern, anstatt sie durch übermäßig hohe Forderungen für städtischen Grund und Boden oder unberechtigte Auflagen zu hindern. Daß dies erforderlich ist, zeigen frühere Beispiele ungleicher Behandlung: die Metropolitanbahn erhielt von der Stadt 2 000 000 ℳ. Beihilfe zu den Baukosten, die Metropolitan-Distriktbahn erhielt nicht nur keine Beihilfe, sondern mußte 2 000 000 ℳ. für einen fast wertlosen Streifen städtischen Landes an der Themse zahlen.

Was das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsmittel: Eisenbahnen, Straßenbahnen, Selbstfahrer und Fuhrwerke

im Innern der Stadt betrifft, so sind bekanntlich schon sehr beachtenswerte Vorschläge gemacht, die darauf hinausgehen, die Verkehrswege in zwei oder drei Stockwerken übereinander zu legen; von oben anfangend zuerst Straßen für Selbstfahrer, Fuhrwerke und Fußgänger in der jetzigen Straßenhöhe, dann Eisenbahnen und Straßenbahnen für den städtischen Nahverkehr und am tiefsten liegend Eisenbahnen für den städtischen Fernverkehr. Die Metropolitan-Distriktbahn hat sich auch schon im Jahre 1897 einen derartigen Entwurf genehmigen lassen, der — wie bereits erwähnt — die Herstellung einer zweiten Linie für den Schnellverkehr von Mansion House nach Earls Court unter der vorhandenen Linie vorsieht. Als Verfechter des Gedankens der Herstellung von Stockwerkbahnen, namentlich aber von Unterstraßen unter den Hauptverkehrswegen der inneren Stadt tritt besonders der Londoner Grafschaftsrat auf. Schon vor Jahren hat dessen Oberingenieur Sir Alexander Binnie den Gedanken befürwortet, den Verkehrsstockungen in den Londoner Straßen durch die Anlage einer zweiten Straße unter der ersten abzuhelfen, ohne mit diesem Gedanken in die Öffentlichkeit zu treten. Erst die Herstellung ähnlicher Anlagen in Boston und Newyork hat die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf die Sache gelenkt. Der Grafschaftsrat entsandte daher im Sommer 1901 Sachverständige nach Amerika, um die in Betracht kommenden Anlagen in den Vereinigten Staaten besichtigen zu lassen. Die Sachverständigen haben einen ausführlichen Bericht über das Gesehene erstattet, in dem sie für London die Ausführbarkeit ähnlicher Anlagen darlegen und befürworten. Es würde sich darum handeln, alle wichtigeren Verkehrsstraßen der inneren Stadt, in denen oberirdische Straßenbahnen nicht angelegt werden können, mit Unterstraßen, geeignetenfalls auch mit unterirdischen Eisenbahnen zu unterfahren. In diese Unterstraßen sollen die bis an sie heranreichenden elektrischen Straßenbahnen durch Rampen übergeführt werden, so daß London ein vollkommenes Netz elektrischer Straßenbahnen erhalten würde. Zu dem Gedanken der Anlage solcher Unterstraßen haben im wesentlichen zwei Umstände geführt: einmal die Größe des Verkehrs an sich und sodann die in der letzten Zeit unerträglich gewordenen Verkehrsunterbrechungen durch das Aufreißen von Straßen seitens der verschiedenen Gesellschaften, welche die Stadt mit Trinkwasser, Gas, Elektrizität, Preßwasser usw. versorgen. Diesen Gesellschaften ist gesetzlich das Recht eingeräumt, die Straßen nach Belieben für ihre Zwecke aufzureißen. Sie brauchen nicht einmal die Erlaubnis der Ortsbehörden zum Aufreißen der Straßen einzuholen, sondern sind nur verpflichtet, die beabsichtigte Vornahme von Arbeiten in den Straßen vor der Inangriffnahme anzuzeigen. Dazu kommt, daß in London die Straßen den Bezirksgemeinden gehören, die ihrerseits die erforderlichen Wegearbeiten ohne jede Rücksicht auf den Durchgangsverkehr vorzunehmen pflegen. Der Durchgangsverkehr erleidet daher bei allen Wegearbeiten in London die empfindlichsten Störungen, zumal es meistens an gleichlaufenden Straßenzügen für seine Ablenkung fehlt. Auch schreibt man die vielen Unglücksfälle im Londoner Straßenverkehr (jährlich durchschnittlich 150 Tötungen und 8000 Verletzungen) in erster Linie dem fortwährenden Aufreißen des Straßenkörpers zu. Hier könnte allerdings durch die Herstellung von Unterstraßentunneln zur Aufnahme von Röhren und Leitungen, die leicht zugänglich wären, Abhilfe geschaffen werden. Der Grafschaftsrat hat auch bereits einige Unterstraßentunnel angelegt und sich die gesetzliche Befugnis erwirkt, die Privatgesellschaften zur Benutzung der Tunnel gegen Zahlung einer Miete zu zwingen.

Die Verbindung von Unterstraßentunneln für Rohr- und Drahtleitungen mit elektrischen Unterstraßenbahnen denkt man sich in vollkommener Ausführung etwa so, daß die Straßenoberfläche für Selbstfahrer, Fuhrwerke und Fußgänger verbleibt, unter dem Straßendamm die elektrischen Bahnen für den städtischen Nahverkehr, unter den Bürgersteigen die Tunnel für die Röhren usw. angelegt werden und in größerer Tiefe unter dem Fahrdamm oder an anderer Stelle eine zweite elektrische Bahn für den städtischen Fernverkehr zu liegen kommt. Um die Ausführbarkeit derartiger Pläne, für die bereits mehrere Vorentwürfe aufgestellt sind, in einwandfreier Weise darzutun, will der Grafschaftsrat eine Unterstraße unter der neuen Straße anlegen, die er zur Verbindung der Straßen „Strand" und „Holborn" herstellt. Diese neue Straße wird 650 m lang, ihrem Ausbau sind langwierige Grunderwerbsverhandlungen vorausgegangen, da sehr teure Grundstücke in belebten Geschäftsgegenden zu erwerben waren. Natürlich werden bei der Ausführung dieser Unterstraße, da es sich um eine ganz neue Straße handelt, nicht alle Schwierigkeiten auftreten, die bei der Ausführung unter vorhandenen Straßen zu erwarten sind, man hofft indessen, beim Bau doch wichtige Erfahrungen sammeln zu können. Da die Ablenkung des Verkehrs bei der eigentümlichen Bebauung Londons nahezu unmöglich ist, müßte bei der Ausführung von Unterstraßen unter bestehenden verkehrsreichen Straßen so gearbeitet werden, daß der Verkehr gar nicht unterbrochen wird. Daß dies angeht, wenn es auch ungeheure Kosten verursacht, beweist die Herstellung des ringförmigen Unterweges unter dem Platz vor der Bank. Hier waren offene Baugruben nur für wenige Nachtstunden gestattet, während der übrigen Zeit mußten die Baugruben sicher mit Bohlen abgedeckt sein. Ähnlich müßte man in den Straßen bauen.

Damit wären aber keineswegs alle Schwierigkeiten überwunden, die der Anlage von Unterstraßen entgegenstehen. Die Anlieger würden erhebliche Schadenersatzansprüche für Wirtschaftserschwernisse usw. stellen und damit zweifellos durchdringen, da gerade die englische Gesetzgebung dem Eigentümer sehr weit entgegenkommt bei der Feststellung von Entschädigungen für die Beschränkung des Eigentums im öffentlichen Interesse. Die zu zahlenden Entschädigungen würden schon deswegen bedeutend sein, weil in London die Keller der Privathäuser vielfach bis unter die Bürgersteige, sogar bis unter den Fahrdamm reichen und daher beseitigt oder verlegt werden müßten. Wie hoch diese Nebenkosten sein würden, läßt sich gar nicht übersehen. Der Grafschaftsrat hat sich daher bei der Veranschlagung der Kosten für die Unterstraßen darauf beschränkt, nur die reinen Baukosten ohne Ablösungsgelder, Kosten für die Verlegung von Röhren usw. zu ermitteln; er gibt sie für einfachere Fälle zu 3 600 000 ℳ für 1 km an, was aber vielfach für zu niedrig gehalten wird. Wenn auch nicht daran zu zweifeln ist, daß bei Entwicklung der nötigen Tatkraft der Plan zur Anlage von Unterstraßen sich verwirklichen ließe, zumal auch der Parlamentsausschuß von 1900 ihn befürwortet, so darf man ihm doch nicht allzu hoffnungsvoll gegenüberstehen. Nicht allein sind es die hohen Kosten und die Schwierigkeiten der Ausführung, die einen stutzig machen müssen, sondern es lassen sich auch gewisse Bedenken gegen die Zweckmäßigkeit solcher Anlagen nicht ohne weiteres zurückdrängen.

Den Befürwortern der Pläne schwebt offenbar der Gedanke vor, den Verkehr in die Tiefe zu ziehen, da er sich der Breite nach nicht genügend ausdehnen kann in den Londoner Straßen. Nun kann man aber doch nicht alle Straßen untertunneln oder mit Bahnen unterfahren, sondern wird sich, wenigstens bei den Bahnen, auf die Hauptverkehrswege beschränken müssen. Was wird die Folge sein? Der Strom der oberirdischen Verkehrsmittel wird sich gerade nach solchen Hauptverkehrsadern mit übereinanderliegenden Verkehrswegen hinziehen und die Straßen in ihrer Nähe erst recht füllen. Tatsächlich hat die Zentral-Londonbahn, obgleich sie meistens in der Nähe von Hauptstraßenzügen liegt, diese doch nur wenig entlastet. Der Plan zur Anlegung von Unterstraßen und Stockwerkbahnen hat daher auch manche Gegner. Diese behaupten, vielleicht nicht ganz mit Unrecht, entlasten könne man die Londoner Straßen überhaupt nicht, denn jedes zu dem Zweck angelegte neue Verkehrsmittel zöge neuen Verkehr herbei und das Endergebnis wäre schließlich doch wieder eine Überfüllung der Straßen. Es käme daher vor allem darauf an, den Verkehr zu trennen und zu regeln; gleichartige Verkehrsmittel müßten sich in bestimmten Richtungen mit gleicher Geschwindigkeit

bewegen, Straßenbahnen, Selbstfahrer, Omnibusse, Droschken, Luxusfuhrwerke, Lastfuhrwerke wären tunlichst in Gruppen zu vereinigen und auf bestimmte Straßen zu verweisen. Dabei müßten Kreuzungen der verschiedenen Verkehrsströme unter einander möglichst vermieden werden. Wie man das bei dem mehrfach erwähnten Mangel an gleichlaufenden Straßen machen soll, verschweigen aber diese Ratgeber.

Wie der neue Verkehrsausschuß sich zu den hier gestreiften und einer Menge anderer Fragen stellen wird, läßt sich noch nicht übersehen. Es fehlt nicht an Stimmen, die sich von seiner Wirksamkeit nicht viel versprechen. Man wird indessen wohl gut tun, ihn erst arbeiten und berichten zu lassen, bevor man urteilt. Die nächste Folge der Einsetzung des neuen Verkehrsausschusses dürfte die Ablehnung der meisten dem Parlament z. Z. vorliegenden Entwürfe zu neuen Untergrundbahnen sein, damit der Ausschuß möglichst freie Hand behält.

Kohlenreste aus Lokomotivfeuerungen.

Zu dieser wiederholt behandelten Frage wird uns vom Bahnmeister Orschel in Sandersdorf mitgeteilt, daß aus der sogenannten Lösche und den Aschkastenrückständen Brikettproben hergestellt worden seien, die aber, da bei der Herstellung keine Maschinen zur Verfügung standen, nicht genügend fest ausgefallen sind, um sie zur allgemeinen Verwendung zuzulassen; für völlig aussichtslos wird indessen das Brikettieren nach den gemachten Erfahrungen nicht gehalten. „Es wird aber — wie Einsender schreibt — nur für Orte verwendbar sein, wo sich viel Rückstände ansammeln und eine anderweitige zweckentsprechende Verwendung nicht möglich ist. Der Verkauf der Kohlenreste an einen Unternehmer zwecks Verarbeitung zu Briketts kommt nur für Orte in Frage, die fern von Kohlengruben und Wasserstraßen liegen. Eine Verwendung im Eisenbahnbetriebe ist noch möglich, die bisher noch nicht erwähnt ist, nämlich die Verbrennung in den Streckenbudenöfen. Daß dies ohne Umänderung der vorhandenen Feuerungsanlagen möglich ist, ist in Dessau, Hoyerswerda und Dobrilugk festgestellt. Auf dem Bahnhofe in Dobrilugk wurden die Rückstände auch von einer in der Pause befindlichen oder auch beim Wasserpumpen beschäftigten Rangiermaschine verbrannt. Führer und Heizer hatten wegen der Kohlenprämie ein Interesse daran.

Mit wenigen Ausnahmen haben alle Budenöfen reichlich Zug. Die Wärter haben meistens Zeit genug, das ihnen gelieferte Material, wenn es noch unrein sein sollte, selbst auszulesen. Man könnte beim Übergang zur Feuerung mit Rückständen die Buden vorerst auf die Hälfte des bisher bezogenen Brennmaterials setzen und die andere Hälfte durch etwas reichlich zugemessene Lokomotivrückstände decken. Buden, die infolge ihrer Lage, etwa weil sie von höheren Gebäuden umgeben sind, nicht zugfeste Öfen haben, müssen ausgeschlossen werden. Später ändert man das Kohlen- und Rückständeverhältnis nach Bedürfnis.“

Von anderer Seite wird unter Hinweis auf die in Nr 19 d. Ztg. enthaltenen, auf praktischer Erfahrung beruhenden Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Bauinspektors Elbel auf eine neue Feuerung aufmerksam gemacht, in der die Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkästen der Lokomotiven Verwendung finden sollen. Der Einsender hatte Gelegenheit, den Fortgang der auf den Wasserstationen der ungarischen Staatsbahnen mit der Unterwindfeuerung Patent Kudlicz gemachten Versuche selbst verfolgen zu können und wünscht dazu noch einige Bemerkungen zu machen. Die ungarische Staatsbahn hatte — wie er ausführt — allerdings etwa 6 oder 7 Kessel mit der Kudlicz-Feuerung seinerzeit eingerichtet. Im Jahre 1896 stellte sie dann auch Versuche mit einer vom Zivilingenieur Alexander Heuffel erfundenen Unterwindfeuerung an. Da diese Feuerungsanlage, Duplexfeuerung genannt, nicht nur billiger in der Anschaffung als die Kudlicz-Feuerung war, sondern außerdem auch noch vor jener technische Vorzüge hatte, so rüstete die ungarische Staatsbahn nach und nach fast ihre sämtlichen Wasserstationskessel mit der Duplexfeuerung aus und ersetzte auch, wie der Gewährsmann berichtet, bei den mit der Kudlicz-Feuerung versehenen Kesseln diese durch die Duplexfeuerung.

Das der Duplexfeuerung Eigentümliche ist der Rost und die Blasevorrichtung. Der Rost besteht aus einzelnen Stäben mit Rippen von solcher Form, daß bei Zusammensetzung zweier oder mehrerer solcher Stäbe symmetrisch sich nach unten erweiternde bezw. nach unten schmäler werdende pyramidenförmige Öffnungen entstehen. Die vom Feuer berührte Fläche ist daher geringer als bei anderen Roststäben. Schon hierdurch ist die Gebrauchsdauer des Rostes erhöht. Hierzu kommt, daß die untere und obere Fläche des Rostes vollständig symmetrisch sind, so daß der Rost um 180° gedreht werden kann. Der Rost eignet sich zum Verbrennen jeder Art von Feuerungsmaterial und es wird ferner darauf hingewiesen, daß die schrägen Rippen der Roststäbe die Luft in einem dem natürlichen Zug entgegengesetzt gerichteten spitzen Winkel in den Feuerraum einführen, eine größere Fläche des Kessels von der Flamme berührt und eine innige Vermischung von Luft und Heizgasen bewirkt werde. Vollständige Verbrennung und Sparsamkeit im Betriebe werden als Vorzüge der Feuerung hingestellt.

Der Bläser ist ein Ringbläser, der mit geringem Dampfdruck eine starke Wirkung hervorruft. Der Ringbläser erzeugte bei ein achtel Umdrehung des Dampfventils einen Druck von 12 mm Wassersäule, bei ein sechstel Umdrehung einen solchen von 24 mm und bei einer halben Umdrehung einen Druck von 35 mm, während 24 mm Druck selbst für die schwierigsten Verhältnisse als vollauf genügend bezeichnet werden. Das Ausführungsrecht auf die Heuffelsche Duplexfeuerung ist von der Firma Wagner & Schmidt in Berlin, Wilhelmstraße 33, erworben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Gesetzentwürfe über die preußischen Eisenbahnverstaatlichungen** gelangten am 1. d. M. auch im Herrenhaus zur Durchberatung und Annahme. Eine gleichzeitig zur Beratung stehende Petition wegen Verstaatlichung der Breslau-Warschauer Bahn oder doch entsprechender Regelung der Tarife und die sie befürwortenden Äußerungen eines Herrenhausmitgliedes gaben dem Staatsminister Budde zu einer ähnlichen Darlegung Anlaß, wie vor einigen Tagen im Abgeordnetenhaus (vergl. Nr 32 S. 500 f. d. Ztg.). Er äußerte sich hierbei auch über die Aussichten eines Bahnbaues Oels-Ostrowo, der doch hauptsächlich nur Wert habe, wenn der Anschluß bei Kalisch gesichert sei, sowie des Projektes Namslau-Kempen. Beide Bahnen seien Meliorationsbahnen, über die erst entschieden werden könne, wenn die Interessenten ihre Kämpfe ausgekämpft hätten. Die Petition wurde der Regierung als Material überwiesen. Bei der Beratung über den Gesetzentwurf wegen Erwerbs des Ostpreußischen Südbahnunternehmens für den Staat nahm Graf Mirbach Anlaß, dem neuen Minister der öffentlichen Arbeiten Dank und Anerkennung für seine bisherigen Leistungen auszusprechen. Es sei dem neuen Minister der Ruf eines Mannes von ungewöhnlicher Begabung und Arbeitskraft vorausgegangen. Im Osten habe man aber Bedenken gegen seine Person insofern gehabt, als der Minister den Interessen des Ostens fremd gegenüberstand; man habe sich aber in dieser Annahme zu allgemeiner großer Befriedigung getäuscht. „Was die Verstaatlichung der Ostpreußischen Südbahn betrifft, so sind von mir und anderen die Nachteile, welche aus dem russischen Handelsvertrage bezüglich der Durchfuhr russischer Produkte entspringen, geschildert worden. Die ostdeutsche Landwirtschaft hat gar keine von dem Seehandel abweichende Interessen; wir wollen die volle Erhaltung der Durchfuhr, müssen aber wünschen, daß bei der Einfuhr in den freien Verkehr die bisherige Bevorzugung dieser Produkte fortfällt. Das liegt auch im Interesse der Mühlenindustrie. Möge der Eisenbahnminister sich bemühen, den Durchgangsverkehr so sehr wie irgend möglich zu fördern. Dafür, daß der Eisenbahnminister so schnell, so geschickt und so im Interesse aller Beteiligten die Frage dieser Verstaatlichung gelöst hat, spreche ich ihm meinen Dank aus.“

Staatsminister Budde dankte für diese, wie er meinte, noch unverdiente Anerkennung. „Der Staat tritt in sämtliche Rechte und Pflichten der Privatbahnen ein. Es ändert sich also auch nichts in den Verhältnissen des Artikels 19 des Schlußprotokolls zum russischen Handelsvertrage; die Anregungen des Vorredners werden aber für die Regierung Veranlassung sein, die Frage wiederholt in wohlwollende Erwägung zu ziehen.“

In ähnlichem Sinne wie Graf Mirbach äußerte sich auch Graf Udo Stolberg. Auch er wünsche, daß der Handel Königsbergs nicht unterbunden und dem russischen Transitgetreide, das mit dem inländischen nicht konkurriere, alle möglichen Vorteile gewährt würden. Anders liege es bei dem Gut, das in der Provinz verbleibe. Zu den vielen über die Ostpreußische Südbahn erhobenen Klagen gehöre auch die, daß sie ausländische Güter billiger befördert habe, als inländische. Redner brachte dann noch weitere Klagen über die Ausstattung der Bahn, mangelhafte Verladeeinrichtungen u. a. vor und schloß sich übrigens dem Dank des Grafen Mirbach an den Minister an. Dieser sagte die Revision der Tarife und die Besserung der Einrichtungen der Ostpreußischen Südbahn zu. „Die Verwaltung wird alles aufbieten, um den Anwohnern zu zeigen, daß die Staatsbahnverwaltung die Zustände bessern will. Namentlich auch mit Beziehung auf den Fahrplan werden sich bessere Anschlüsse ergeben, da die Konkurrenzrücksichten jetzt fortfallen. Auch die Verladevorrichtungen sollen tunlichst verbessert werden. Sehr richtig ist die Auffassung, daß man an die kleinen Stationen nicht immer die gleiche Anforderung stellen soll, wie an die großen Zentralstationen. Ein Vergleich mit dem Auslande wird stets zu gunsten Deutschlands ausfallen. Wir können nicht in jeder kleinen Stadt einen Luxusbahnhof haben. Die Hauptsache ist die Betriebssicherheit, die Zahl der Gleise, die Ladevorrichtung, die Sicherheitsvorrichtung und die Stellwerke, nicht das eigentliche Gebäude." Graf zu Eulenburg-Prassen sprach der bisherigen Tätigkeit der Privatbahn und ihren Verdiensten um die Entwicklung des Verkehrs in Ostpreußen seine Anerkennung aus. Dem Minister könne man für seine ganz ausgezeichnete Anschauung über die Anlage von Bahnhöfen auf den kleineren Stationen nicht genug dankbar sein. Nicht auf die architektonische Schönheit der Bauten, sondern auf die Sicherheit des Betriebes komme es an. Auch für die zugesagte Verbesserung der Fahrpläne müßten ihm die Interessenten besonders dankbar sein. Der Minister bestätigte dann noch, daß die Verwaltung der Ostpreußischen Südbahn ihre Schuldigkeit getan habe. Dafür spreche, daß nicht nur der erste Direktor der Bahn, sondern auch zwei weitere Direktoren voraussichtlich in den Staatsdienst würden übernommen werden, wenn auch die Verhandlungen noch nicht zum Abschluß gelangt seien. — Der Gesetzentwurf ebenso wie der durch die Verstaatlichungen veranlaßte Nachtragsetat wurden vom Herrenhaus angenommen; damit ist die parlamentarische Tätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens für dieses Jahr in Preußen aller Wahrscheinlichkeit nach erledigt.

— **Ministerielle Zustimmung zur Änderung von Bahnübergängen in Schienenhöhe, Wege-Über- und Unterführungen.** Wie das preußische Oberverwaltungsgericht in dem Erkenntnisse vom 18. Dezember 1902 (Archiv für Eisenbahnwesen von 1903 Seite 429 ff.) ausgeführt hat, kann nach § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 die Veränderung einer Wegeunterführung, die zweifellos einen baulichen Bestandteil der Eisenbahnanlage bildet, nicht ohne Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erfolgen. Das Oberverwaltungsgericht hat daher im Einklange mit einer ständigen Rechtsprechung eine wegepolizeiliche Anordnung dieser Art außer Kraft setzen müssen und es der Wegepolizeibehörde überlassen, sich vorgängig ein ministeriell genehmigtes Projekt für die zu stellende Anforderung zu beschaffen, da sie eine von dem Mangel der Unbestimmtheit freie Anordnung nur erlassen könne, nachdem sie sich über die Zustimmung des Ministers und die gegebenenfalls von ihm zu stellenden Bedingungen vergewissert habe. In Übereinstimmung mit diesen Ausführungen und unter Bezugnahme auf das Erkenntnis desselben Gerichtshofs vom 24. Juni 1897 (Entsch. Band 32, Seite 219; Archiv für Eisenbahnwesen Seite 1008) hat nun der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten die Regierungspräsidenten ersucht, die nachgeordneten Wegepolizeibehörden allgemein dahin anzuweisen, daß sie ohne seine vorgängige Zustimmung Anordnungen nicht zu treffen haben, welche sich auf die Umgestaltung einer Eisenbahn oder ihrer Bestandteile erstrecken, wie es bei der Änderung von Bahnübergängen in Schienenhöhe, Wege-Über- oder Unterführungen der Fall ist.

— **Benutzung der Gepäckaufzüge durch Kranke.** Nach einer im Eisenb.-Verordn.-Blatt veröffentlichten Verfügung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sind die auf den Bahnhöfen vorhandenen Gepäckaufzüge kranken Reisenden auf Wunsch zur Verfügung zu stellen, soweit dies nicht schon geschieht und soweit dies nach den örtlichen Verhältnissen überhaupt angängig ist.

— **Verhandlungen des Ausschusses für Personen- und Gepäckwagen.** Auf Grund dieser hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlaß vom 23. April d. J. bestimmt, daß betreffs der Beförderung von Fahrrädern den Eisenbahndirektionen die Auswahl der für ihre Strecken besonders geeigneten Beförderungsart überlassen bleiben soll. Dabei ist jedoch zu prüfen, ob auch jetzt noch ein Bedürfnis besteht, besondere Gepäckwagen zur Beförderung von Fahrrädern in bestimmten Zügen während der Sommermonate mitzuführen, da das Radfahren anscheinend nicht mehr in dem gleichen Umfange betrieben werde wie vor Jahren. — Ferner ist angeordnet, daß die Bezeichnung der Fußdecken für die Personenwagen durch Leinwandstreifen mit den erforderlichen Aufschriften hergestellt werden soll. — Dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend sollen die Umstelltüren, Bauart Krull, mit Schmierlöchern versehen und über den Erfolg dieser Maßnahme nach Jahresfrist berichtet werden. — Bei den Absperrventilen der Gasbehälter sind die Ventilspindeln an den vorhandenen Wagen zu beseitigen. An neuen Wagen sind derartige Ventile zum Absperren einzelner Behälter nicht mehr anzubringen. An Stelle der Brenner Nr 40 sind künftig Brenner Nr 15 und Nr 30 zu benutzen. Der Umtausch der Brenner ist bei den Untersuchungen der Wagen in den Werkstätten zu vollziehen und zugleich, soweit erforderlich, der Ersatz der Reflektoren durch neue Hohlreflektoren vorzunehmen.

— **Eisenbahnunfall auf Bahnhof Friedrichstraße in Berlin.** Am 2 d. M. früh 5 Uhr 20 Min. traf der Zug Nr 248 Insterburg-Charlottenburg auf dem eingangs genannten Bahnhof ein und hielt in dessen Halle. Während die Fahrgäste ausstiegen, kam vom Bahnhof Alexanderplatz her der Vorortzug Strausberg-Charlottenburg auf demselben Gleis gefahren. Bis zum Umbau des Schlesischen Bahnhofes, der jetzt im Gange ist, müssen die Vorortzüge der Ost- und schlesischen Bahn in der Stadt noch die Ferngleise benutzen. Der Lokomotivführer des Strausberger Vorortzuges übersah das Haltezeichen, das vor dem Bahnhof Friedrichstraße stand, weil der Insterburger Zug noch nicht wieder ausgelaufen war, und so erfolgte mit großer Wucht der Zusammenstoß dicht vor der Überführung der Friedrichstraße, wo der letzte Wagen des Fernzuges hielt. Die Lokomotive bohrte sich unter einem furchtbaren Krachen, das weithin gehört wurde, in den letzten Wagen IV. Klasse ein und schob ihn in den vorletzten Wagen III. Klasse mit großer Gewalt hinein. Glas- und Holzsplitter, Teile von Trittbrettern usw., Eisenstücke und glühende Kohlen flogen unter einem Dampfstrome aus dem zertrümmerten Kessel der Maschine auf dem Bahnsteig umher bis über das Gitter hinweg nach dem Bahnsteige der Stadtbahn. In das Getöse mischte sich das Hilfegeschrei der Fahrgäste, die in der Angst und Aufregung alle Türen und Fenster aufrissen und nach beiden Seiten aus den Zügen stiegen. Der Bahnhofsvorsteher rief sofort alle seine Leute zusammen; Polizeibeamte griffen mit ein, telegraphisch und telephonisch wurden Ärzte, Hilfszug vom Schlesischen Bahnhof und ein Arbeitszug mit Handwerkszeug herbeigerufen. Es ergab sich, daß das Bahnpersonal beider Züge unversehrt geblieben war, auch von den Reisenden des Vorortzuges wurde niemand verletzt. Schlimmer sah es dagegen in den beiden zertrümmerten Wagen des Fernzuges aus. Beide waren stark besetzt gewesen, namentlich der letzte Wagen IV. Klasse von ländlichen Arbeitern, hatten sich aber schon halb geleert, da die meisten Arbeiter zu Fuß vom Bahnhof Friedrichstraße nach dem Lehrter Bahnhofe zu gehen pflegen, um von dort aus weiter zu fahren. Zwischen den Trümmern der beiden letzten Wagen lag ein Toter, der Artist Hans Mühlfleith, der wahrscheinlich auf der Plattform des letzten Wagens stand und beim Anprall auf diesen in den vorletzten Wagen hineingeschoben worden ist. Die Leiche wurde mit großer Mühe aus den Trümmern herausgeholt, sie zeigte Verletzungen an den Armen und Händen und schwere Quetschungen an der Brust und am Unterleibe. Fünf Verwundete wurden durch die Fenster des letzten Wagens aus dem Trümmerhaufen hervorgeholt. Schwer verwundet ist der Schauspieler und Sänger Wilhelm Bracht; er hatte schwere Quetschungen, namentlich an der rechten Schläfe und am rechten Schlüsselbein. Weniger schwer verletzt waren vier Personen, ganz leicht etwa zehn. Die Aufräumungsarbeiten machten viel Arbeit. Die Maschine des Vorortzuges, die sich tief in den Schlußwagen eingebohrt hatte, war stark beschädigt; der rechte Puffer war abgebrochen, der linke verbogen, die Laufräder und die vorderen Eisenteile der Maschine waren zertrümmert, ebenso der Verschlußdeckel des Kessels. Die Maschine, eine einfache Tendermaschine, stand vorn aufgetürmt in und auf den Wagentrümmern. Die zertrümmerten Wagen waren vom Untergestell abgelöst und hatten sich ebenfalls aufgetürmt. Nachdem man sie abgekuppelt hatte, rückte der Insterburger Zug vor und fuhr dann mit großer Verspätung nach Charlottenburg weiter. Der Arbeitszug schleppte hiernach die zertrümmerten Wagen mit der Maschine des Vorortzuges auf ein totes Gleis am Schlütersteg, wo das Gepäck der Reisenden herausgeholt wurde.

Der Unfall, der Ansammlungen von Tausenden von Menschen veranlaßte, hatte eine bedeutende Störung im ganzen Eisenbahnbetriebe zur Folge. Die Vorortzüge auf der Ost- und

schlesischen Bahn fuhren noch um 10 Uhr Vormittags mit einer Stunde Verspätung. Viele Fahrgäste stiegen schon in den Vororten aus, um ihren Weg zu Fuß fortzusetzen.

— **Die Spandauer Bahnhofsfrage** hat der Berl. B.-Ztg zufolge neuerdings eine Wendung genommen, durch die eine Einigung zwischen der Stadt und der Eisenbahnverwaltung herbeigeführt ist, welche nur noch der Zustimmung der Stadtverordneten bedarf. Die Stadt zahlt sechs Jahresraten zu je 100 000 ℳ vom 1. April 1906 an und 100 000 ℳ bei Übereignung der jetzigen Havelbrücke der Lehrter Bahn an die Stadt. Diese Brücke wird von der Eisenbahnverwaltung aufgegeben. Das Umbauprojekt sieht die Überführung beider Eisenbahnen, der Hamburger und der Lehrter, die jede eine besondere Brücke über die Havel besitzen, auf einer Brücke vor. Diese soll derart gebaut werden, daß der Schiffahrt keinerlei Hindernisse, wie sie die jetzigen Drehbrücken verursachen, bereitet werden. Bestimmt ist zur Aufnahme des gesamten Verkehrs die Brücke der Hamburger Eisenbahn, welche höher gelegt und verbreitert wird. Die andere Havelbrücke, die zur Lehrter Bahn gehört, wird außer Gebrauch gesetzt. Dadurch, daß sie der Stadt übereignet wird, ist dieser die Gelegenheit geboten, die schon seit längerer Zeit erforderliche zweite Brücke über die Havel zu erhalten. Der ganze Verkehr aus einem großen Teile des Havellandes nach Berlin geht über die einzige Spandauer Havelbrücke, die Charlottenbrücke; als diese einmal vor einigen Jahren durch einen Dampfer beschädigt wurde und nicht benutzt werden konnte, stockte der Verkehr mehrere Tage. Zur Abwehr solcher Ereignisse ist eine zweite Havelbrücke in Spandau dringend erforderlich. Da nun die Flußbrücke der Lehrter Eisenbahn eingeht, so wird auch eine mehrere Kilometer lange Strecke des Schienenstranges freigelegt, und zwar in der Richtung nach Berlin durch Ruhlebener Gebiet. Dadurch entsteht wieder im Anschluß an die der Stadt angebotene Brücke eine neue Verkehrsstraße, welche die Charlottenburger Chaussee in wünschenswerter Weise entlasten kann. Durch das hiermit gezeigte Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung ist dieses Projekt annehmbarer geworden. Die Kosten der Bahnhofsumbauten sind auf 13 000 000 ℳ veranschlagt worden. Die Stadt soll dazu, wie erwähnt, 700 000 ℳ beisteuern, welche in mehreren Jahresraten zu entrichten sind. Dafür erhält sie einen neuen Bahnhof, die Straßenüberführung der Bahn und die Lehrter Eisenbahnbrücke.

— **Niederlausitzer Eisenbahn.** Die Betriebsergebnisse der Niederlausitzer Eisenbahn haben, wie die Berliner Börsen-Zeitung mitteilt, in dem am 31. März beendeten Geschäftsjahre einen wesentlichen Aufschwung erfahren und zeigen gegenüber dem vorangegangenen Jahre eine Mehreinnahme von 68 846 ℳ. Dieses erfreuliche Ereignis liefert den Beweis für die andauernd aufsteigende Entwicklung, die seit dem Bestehen des Unternehmens erkennbar ist. Es erbrachte nämlich an Einnahmen in den Jahren 1898/99 bis 1902/03 der Personenverkehr 82 805 ℳ, 88 605 ℳ, 89 759 ℳ, 100 516 ℳ, 119 704 ℳ (provisorisch), der Güterverkehr 119 665 ℳ, 124 857 ℳ, 160 745 ℳ, 171 784 ℳ, 206 951 ℳ (provisorisch). Die günstige Entwicklung der Bahn würde noch deutlicher in Erscheinung treten, wenn nicht der Ertrag der anfangs 1898 eröffneten Hauptstrecke Lübben-Falkenberg durch die erst am 24. November 1901 eröffnete Strecke Lübben-Beeskow insofern beeinträchtigt worden wäre, als die neue Linie nach Eröffnung bei entsprechend hohen Ausgaben naturgemäß noch geringe Einnahmen aufzuweisen hatte, die sich erst allmählich steigerten, wie der Gesamtausweis für das Jahr 1902/03 bereits erkennen läßt. Mit Rücksicht auf die günstige geographische Lage der Bahn wird ein weiterer Aufschwung der Verkehrsverhältnisse erwartet, so daß bei gleichbleibender Entwicklung die Gesellschaft in einigen Jahren die Dividendengarantie voraussichtlich nicht mehr in Anspruch nehmen dürfte. Bekanntlich genießen die an der Börse gehandelten Aktien die Garantie einer 3,5 proz. Dividende bis zum Jahre 1913 seitens dreier Kreise und sind die von den Kreisen geleisteten Garantiezahlungen seitens der Eisenbahn nicht rückzahlbar.

— **Der Fahrplan der Reichseisenbahnen** hat seit 1. d. M. durch die Einführung neuer Schnell- und Personenzüge und durch die Beschleunigung vorhandener Züge zur Verbesserung der Anschlüsse folgende wesentliche Änderungen erfahren: 1. Der Schnellzug Brüssel-Basel, der seither 1.47 Nachts Brüssel verließ, erhält durch Früherlegung eine günstigere Abfahrtzeit. Der Zug wird künftig schon um 11.35 Abends abfahren, so daß er in Straßburg 8.54 Vorm. und in Basel 11.36 Vorm. eintrifft. Durch diese Früherlegung wird in Straßburg der Anschluß an den um 9.02 Vorm. abgehenden Schnellzug Paris-Wien erreicht. Der Schnellzug Basel-Brüssel, der seither Basel um 5.00 Nachm., Straßburg um 7.31 Abends verließ und in Brüssel um 3.02 Vorm. ankam, wird später gelegt. Die Abfahrt von Basel erfolgt künftig um 6.50 Abends, von Straßburg um 9.25 Abends, so daß der Zug in Straßburg den Anschluß des um 9.17 Abends eintreffenden Schnellzuges von Wien-München aufnimmt, in Brüssel 5.15 Vorm. eintrifft und in den Frühzügen nach Gent, Antwerpen und Holland Anschluß findet. Durch die Änderung der beiden Züge ist zwischen Belgien und Süddeutschland in jeder Richtung eine neue Schnellzugverbindung hergestellt, die noch dadurch besondere Vorteile bietet, daß sie durch direkte Wagen Brüssel-München-Salzburg bedient wird. — 2. Vom 1. Juli d. J. ab werden die Expreßzüge von Ostende, Amsterdam und Haag nach Luzern und Chur, und vom 3. Juli ab die Expreßzüge in der umgekehrten Richtung wieder verkehren.

3. Durch Einführung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Luxemburg und Lüttich über Ulflingen wird eine neue Verbindung zwischen Straßburg und Lüttich geschaffen. Die Hinfahrt erfolgt Straßburg ab 7.00 Vorm., Luxemburg ab 11.21, Lüttich an 2.13 Nachm. (W.-E. Z.), die Rückfahrt Lüttich ab 6.54 Nachm. (W.-E. Z.), Luxemburg an 12.05 Vorm. mit Anschluß an den Schnellzug Ostende-Basel, Luxemburg ab 12.27 Vorm., Straßburg an 3.57, ab 4.03, Basel an 6.27 Vorm. — 4. Zwischen Luxemburg und Metz ist behufs Herstellung einer besseren Verbindung von dem lothringisch-luxemburgischen Industriegebiet nach Straßburg und Süddeutschland ein neues Schnellzugpaar eingelegt. Der Zug Luxemburg ab 8.00 Vorm., Metz an 9.10 findet Fortsetzung in dem bestehenden Schnellzug Metz-Straßburg und Metz-München (Nürnberg) über Obermodern: von Metz ab 9.15 Vorm. In der Gegenrichtung bildet der Zug Metz ab 7.37, Luxemburg an 8.44 die Fortsetzung des um 7.32 in Metz ankommenden Schnellzuges von Straßburg und von München-Nürnberg. — 5. Der Schnellzug Cöln-Straßburg über Euskirchen-Trier-Saarbrücken, ab Cöln 8.07 Vorm., der seither in Mommenheim an den Schnellzug Ostende-Basel Anschluß fand, wird derart beschleunigt, daß er vor dem Schnellzuge 4 Ostende-Basel in Straßburg eintrifft, so daß künftig der Übergang auf diesen Zug in Straßburg erfolgen kann. In umgekehrter Richtung wird der Schnellzug Straßburg-Saarbrücken im Anschluß an den Zug Basel-Frankfurt, seither Straßburg ab 4.18 Nachm., 6 Minuten früher gelegt und bis Cöln durchgeführt. Es wird hierdurch eine gute Schnellzugverbindung hergestellt, Basel ab 1.49 Nachm., Straßburg ab 4.12, Cöln an 11.12 mit Anschluß an den Zug Cöln-Berlin über Müllheim, Essen H. B.-Bochum Süd, ab Cöln 11.27, und an den Zug Cöln-Bremen-Hamburg über Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Münster, Osnabrück, ab Cöln 11.37. In dem Zuge Cöln ab 8.07 Vorm., Basel an 5.35 und in dem Zuge Basel ab 1.49, Cöln an 11.12 werden Wagen I./II. Klasse von Cöln bis Basel und umgekehrt durchlaufen. — 6. Die bisherigen D-Züge 75 und 76 Basel-Frankfurt-Altona, Basel ab 1.49, Frankfurt a/M. an 8.30 Nachm. und Frankfurt a/M. ab 9.40 Vorm., Basel an 5.00 Nachm. werden Schnellzüge ohne Platzgebühr. — 7. Der Schnellzug Frankfurt-Paris, ab Frankfurt a/M. 6.37 Nachm., wird ab Frankfurt a/M. 40 Minuten später gelegt, um den Anschluß des dort von Berlin 7.05 Nachm. ankommenden Schnellzuges 46 aufzunehmen. Der Zug wird beschleunigt, so daß bei Abfahrt von Frankfurt um 7.17 Nachm. die Ankunft in Metz 12.58 Nachts erfolgt und die Ankunft in Paris um 8.45 Vorm. unverändert bleibt. — 8. Der Schnellzug Mülhausen-Straßburg, bis jetzt Mülhausen ab 7.09 Vorm., wird 14 Minuten früher gelegt und so beschleunigt, daß er in Straßburg den Anschluß an den Paris-Wiener Schnellzug, Straßburg ab 9.02 Vorm., erreicht. — 9. Der Personenzug Basel-Colmar, bis jetzt Basel ab 2.35 Nachm., wird 10 Minuten früher gelegt und bis Straßburg durchgeführt. Der Zug hält auf allen Stationen und kommt 6.30 Nachm. nach Straßburg zum Anschluß an den 6.35 aus Straßburg abgehenden Schnellzug nach Karlsruhe Stuttgart, Ulm. — 10. Der Personenzug Basel ab 7.05, Mülhausen an 8.04, der seither nur in einem gemischten Zug bis Colmar Fortsetzung gefunden hat, wird als Personenzug bis Straßburg durchgeführt, wo er 10.50 Abends eintrifft und den Anschluß an den um 10.54 abgehenden Paris-Wiener Schnellzug vermittelt.

— **Sommerfahrordnung 1903.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen nimmt Veranlassung, der Hinausgabe der genannten Fahrordnung in einem besonderen Erlasse an ihre äußeren Dienststellen verschiedene Erläuterungen beizufügen. Sie weist darauf hin, daß, obschon die Kilometerleistungen infolge der bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse eine Erhöhung noch nicht erfahren konnten, es sich dennoch ermöglichen ließ, durch Einführung von Sommerzügen und durch Verschiebungen bereits bestehender, dem Personenverkehr dienender Züge in günstigere Lagen usw. zahlreiche neue Fahrgelegenheiten zu schaffen. Des weiteren wird aus Anlaß der umfangreichen Änderungen, die der Fahrplan erhalten mußte, dem gesamten in Betracht kommenden Personal ein besonders sorgfältiges Studium desselben zur Pflicht gemacht, damit die Durchführung der neuen Fahrordnung sicher von statten gehe; insbesondere wird erwartet, daß jenen Zügen, welche, um wichtige Anschlüsse herzustellen, stark gespannte Fahr- und knapp bemessene Aufenthaltszeiten erhalten mußten, allseitig größte Aufmerksamkeit zugewendet werde; bei der

erhöhten verkehrsdienstlichen Wichtigkeit, die einer großen Zahl von Güterzügen durch die auf sie verwiesene Personenbeförderung zufällt, ist zur Vermeidung von Klagen des reisenden Publikums auch besonderes Augenmerk auf fahrplanmäßiges Durchführen dieser Züge zu richten.

— **Beschaffung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen.** Die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von 476 Personenwagen, 62 Gepäckwagen, 3920 Güterwagen und 30 Reservedrehgestellen mit den Wagenbauanstalten, die gegenwärtig für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen liefern, in Verhandlung zu treten. Die Lieferung umfaßt: 40 vierachsige Abteilwagen I./II. Klasse, 40 vierachsige Abteilwagen I./II./III. Klasse, 138 vierachsige Abteilwagen III. Klasse, 41 dreiachsige Abteilwagen II./III. Klasse, 217 dreiachsige Abteilwagen IV. Klasse, 62 vierachsige Gepäckwagen, 400 offene Güterwagen mit und 1250 ohne Bremse, 200 bedeckte Güterwagen mit und 800 ohne Bremse, 200 eiserne Kohlenwagen mit und 600 ohne Bremse zu je 15 t, 100 zweiachsige Plattformwagen mit und 370 ohne Bremse. Die Lieferung muß bis Ende März 1904 bewirkt sein.

— **Pfälzische Eisenbahnen.** In der am 29. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung der vereinigten Pfälzischen Eisenbahngesellschaften wurde die Tagesordnung nach den Anträgen der Verwaltung erledigt und die Superdividende auf $^2/_3$ % für sämtliche Aktien der drei Gesellschaften festgesetzt. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates wurden wiedergewählt.

— **Sächsische Personentarifreform.** Wie wir bereits in Nr 32 S. 502 meldeten, hat die sächsische Staatsregierung ihr Reformprojekt bis auf weiteres aufgegeben und will nur eine geringfügige Erhöhung der Rückfahrkartenpreise durchführen. Die sächsische Regierung wünscht nun das Gutachten des zum 6. d. M. einberufenen außerordentlichen sächsischen Eisenbahnrates über ihre neue Vorlage betreffs Änderung des Personentarifs. Die vom letzten Eisenbahnrat angenommenen Vorschläge werden wegen der vom preußischen Eisenbahnminister in Aussicht gestellten abweichenden deutschen Tarifreform fallen gelassen. Während die neue Vorlage den von der Kammer befürworteten Hauptzweck der früheren Vorlage, nämlich die Vereinfachung der Fahrpreise durch Gleichstellung der einfachen mit der halben Rückfahrt sowie jede sonstige Preisermäßigung aufgegeben hat, beantragt sie behufs Erzielung von 1 238 000 ℳ Mehreinnahme die Erhöhung aller Rückfahrkartenpreise in Sachsen um 6,25 %. Die Handelskammer zu Dresden hat sich über diesen Plan ausgesprochen und ist nach recht ausführlichen Erörterungen zu folgender Entschließung gelangt: Die Handelskammer spricht sich dagegen aus, daß eine Erhöhung der Eisenbahn-Personentarife stattfindet, ohne die Gegenleistung einer Erleichterung des Verkehrs, namentlich ohne Gleichstellung der Preise für einfache Fahrten mit denen für halbe Rückfahrt.

— **Zum Besten des Eisenbahntöchterhorts** veranstaltete der Eisenbahnverein zu Berlin am 25. April d. J. in den Konkordiafestsälen eine Musikaufführung in Verbindung mit Gesangsvorträgen, lebenden Bildern und Theatervorstellung. Das Fest bedeutete in jeder und hoffentlich vor allen Dingen in finanzieller Beziehung einen großartigen Erfolg der Bestrebungen des Vereins. Schon lange vor Beginn der Veranstaltung war der nahezu 2000 Personen fassende Saal durch Eisenbahnbeamte aller Rangstufen und Arbeiter der Verwaltung nebst ihren Familien vollständig besetzt. Besonders stark war das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten vertreten. Staatsminister Budde nebst Gemahlin, Unterstaatssekretär Fleck, die Ministerialdirektoren Schröder, Wehrmann und Kirchhoff und viele vortragende Räte, fast alle in Begleitung ihrer Familienmitglieder, bezeugten durch ihr Erscheinen, welch lebhaftes Interesse sie den segensreichen Vereinsbestrebungen entgegenbringen. Von der Eisenbahndirektion waren Präsident Kranold und die meisten Mitglieder mit ihren Familien erschienen. Vor allen Dingen aber hatte es sich der bisherige Vorsitzende des Vereins, Geh. Regierungsrat Dr Rösler, nicht nehmen lassen, aus seinem neuen Wirkungskreise, aus Mainz, herbeizueilen, um die von ihm noch vorbereitete Veranstaltung selbst zu leiten. Die Orchestervereinigung der Vereins eröffnete das reichhaltige Programm mit der meisterhaft vorgetragenen ersten Leonoren-Ouvertüre von Beethoven und hatte im Laufe des Abends noch mehrfach Gelegenheit, sich auszuzeichnen, so besonders durch den Kaisermarsch von Wagner, dessen Vortrag Regierungsrat Hermann leitete und zu dem der begleitenden Gesang die Sängervereinigung des Bezirksvereins 2 ausführte. Eisenbahnsekretär Gerstenschläger leitete den Vortrag eines von ihm komponierten, Exzellenz Budde gewidmeten, wirkungsvollen Festmarsches. Fräulein Anna Schröder trug mit melodischer, kräftiger Stimme Rezitativ und Arie der Agatha aus dem „Freischütz“: „Wie nahte mir der Schlummer“ unter großem Beifall der Zuhörer, von der Orchestervereinigung begleitet, vor. In Fräulein Else Wichgraf, Tochter des Geheimen Regierungsrats Wichgraf, des nunmehrigen Vorsitzenden des Hauptvorstandes, lernte der Verein eine hervorragend tüchtige Geigerin kennen. Im zweiten Teile gelangten lebende Bilder aus unseren volkstümlichsten Märchen zur Vorführung. Man konnte sich kaum etwas lieblicheres vorstellen, als diese Bilder mit reizenden Kindergestalten, unter ihnen auch die Kinder des Herrn Ministers. Der begleitende Text zu diesen Bildern wurde von dem Töchterchen des Regierungsrates Grünberg als „Fee Sonnenschein“ in kindlich naiver und höchst anmutiger Weise vorgetragen. Nach einem komischen Gesangsduett zweier sehr stimmbegabter und darstellerisch gewandter Damen, Fräulein Krakau und Fräulein Schäfer, und einem komischen Gesangsvortrage des Schlossers Willamowski wurde der Schwank von Moser und l'Arronge in gewandtester Darstellung aufgeführt. Im dritten Teil kam nochmals die Orchestervereinigung, darunter ein sehr gut gespieltes Pistonsolo des Lademeisters Niendorf, zu Gehör, und erst gegen 12 Uhr war das in allen seinen Einzelheiten vorzüglich geleitete und gelungene Fest beendet. In einer Pause zeichnete Minister Budde die ihm vom Ministerialdirektor Wehrmann und Regierungsrat Dr Grünberg vorgestellten Arbeitervertreter im Vorstande der Pensionskasse durch eine längere Ansprache aus, in der er sie zu der erfolgreichen Tätigkeit, in die sie durch das Vertrauen der gesamten Arbeiterschaft der Staatseisenbahnverwaltung berufen seien, beglückwünschte, sie hinwies auf die gesicherte Arbeitsstellung der Eisenbahnarbeiter und die mannigfachen Wohlfahrtseinrichtungen, die er erst kürzlich eingehend zu prüfen Veranlassung genommen habe, und sie aufforderte, stets den guten Geist des Einvernehmens unter den Eisenbahnern mit Fernhaltung aller störenden Elemente aufrecht zu erhalten. Die Arbeitervertreter erwiderten mit dem Gelöbnis, treu im Sinne des eben Gehörten fortwirken zu wollen, mit der Hoffnung, die Wolfahrtseinrichtungen der Pensionskasse noch weiter ausbauen zu können, und mit dem ehrerbietigsten Danke für die ihnen erwiesene Auszeichnung, die ihnen eine dauernde Erinnerung bleiben würde.

— **Wirklicher Geheimer Rat Möllhausen.** Wir haben bereits in Nr 27 S. 416 d. Ztg. die besondere Auszeichnung gemeldet, die dem mit dem 1. d. M. in den Ruhestand getretenen bisherigen Ministerialdirektor Möllhausen durch Verleihung des Charakters als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat „Exzellenz“ zuteil geworden ist. Heute möchten wir kurz des Lebenslaufs und der großen Verdienste gedenken, die sich der Ausgeschiedene in seiner mehr als 28 jährigen Wirksamkeit im preußischen Staatseisenbahndienst um das preußische und deutsche Eisenbahnwesen erworben hat. Er trat im Februar 1878 als Gerichtsassessor zur Staatseisenbahnverwaltung über und wurde Hilfsarbeiter bei der Eisenbahnkommission in Breslau; später war er als Regierungsassessor bei der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau, dann bei der Eisenbahndirektion in Hannover tätig, wo er 1882 zum Regierungsrat ernannt wurde. Bei der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Bahn im Jahre 1884 wurde er zum Mitglied der zu ihrer Verwaltung eingesetzten Direktion und später zum Direktor des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts in Hamburg ernannt. In dieser schwierigen Stellung lag ihm die Ordnung der sehr verwickelten Verhältnisse der Hamburger Bahnhöfe und des gesamten Hamburger Verkehrs ob. Er bewies hierbei eine sehr geschickte Hand und ein solches Talent in der Behandlung schwieriger Verkehrsfragen, daß er durch den Minister v. Maybach im Jahre 1889 als vortragender Rat in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen wurde. Auch hier bewährte er sich so, daß er schon im Jahre 1896 nach Durchführung der Neuordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zum Dirigenten und demnächst zum Direktor der Verkehrsabteilung des Ministeriums ernannt wurde. Als solcher hat er sich um die Ausgestaltung des gesamten Verkehrs- und insbesondere des Tarifwesens allgemein anerkannte Verdienste erworben. Seine umfassenden Kenntnisse auf allen wirtschaftlichen Gebieten, sein klarer Verstand, seine Ruhe, die große Liebenswürdigkeit und die stets verbindlichen Formen seines Auftretens im persönlichen Verkehr erwarben ihm überall hohes Ansehen, dessen er sich namentlich auch in parlamentarischen Kreisen erfreute. Die Einführung des Stückgutstaffeltarifs, die Neuordnung des Güterbeförderungswesens und des Güterzugfahrplans sind in der Hauptsache sein Werk. Auf die für das gesamte deutsche Tarifwesen so wichtigen Arbeiten der ständigen Tarifkommission übte er in oberster Instanz entscheidenden Einfluß, insofern die dort vertretenen preußischen Staatsbahnen vom Ministerium ihre Anweisung erhielten; in der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen, welche über die von der Tarifkommission vorbereiteten Anträge Beschluß zu fassen hatte, führte er seit sieben Jahren den Vorsitz. Als Stellvertreter des Vorsitzenden im Landeseisenbahnrat hat er auch in dessen Kreisen sich einen guten Namen gemacht. Das durch

Gesundheitsrücksichten begründete, zu frühe Ausscheiden des verdienstvollen Mannes aus seinem bedeutenden Wirkungskreise, in dem er überall Liebe und Verehrung genoß, wird von allen Seiten lebhaft bedauert. Exzellenz Möllhausen steht erst im 57. Lebensjahre; es ist zu hoffen, daß sich seine angegriffene Gesundheit durch die Zeit der Muße allmählich wieder befestigt und daß es alsdann gelingen wird, seine hervorragende Kraft wenn auch nicht im unmittelbaren Staatsdienst, doch an anderer Stelle, sei es im Parlament oder einem der anderen staatlichen Beratungskörper, für das vaterländische Verkehrsleben nutzbar zu machen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sind folgende Personalveränderungen eingetreten: Ernannt wurden: der bisherige Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion in Cöln Stieger zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat und Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und der Ober- und Geheime Regierungsrat v. Rabenau in Magdeburg zum Präsidenten der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz. — Versetzt wurden: der Präsident der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz Breitenbach in gleicher Amtseigenschaft an die Königliche Eisenbahndirektion in Cöln, der Geheime Regierungsrat Dr Roesler, bisher in Berlin, als Oberregierungsrat (auftrw.) zur Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, die Regierungsräte Karl Gallo, bisher in Mainz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Frankfurt a/M. und Rosenbaum, bisher in Frankfurt a/M., als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, der Regierungs- und Baurat Daunert, bisher in Fulda, als Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Wiesbaden, die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Karl Schulz, bisher in Stralsund, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Loeffel, bisher in Hannover, nach Stralsund zur Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes einer Eisenbahn-Betriebsinspektion daselbst und Krausgrill, bisher in Düsseldorf, zur Eisenbahndirektion in Elberfeld, die Eisenbahn-Bauinspektoren Baldamus, bisher in Dortmund, als Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Fulda, und Boelling, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 nach Dortmund, die Regierungsassessoren Hans Schulze, bisher in Thorn, zur Eisenbahndirektion in Bromberg, und Dr Pitschke, bisher in Mainz, zur Eisenbahndirektion in Berlin. — In den Ruhestand sind getreten: der Eisenbahndirektor Ingenohl, Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion in Wiesbaden, und der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Reusch, Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 2 in Cassel.

Dem Finanzrat Leo bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist der Titel und Rang eines Oberfinanzrats, dem Baurat Neuffer bei derselben Behörde der Titel und Rang eines Oberbaurats verliehen worden.

Österreich.

— **Der Eisenbahnausschuß über die Verstaatlichung.** Der Eisenbahnausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses hat kürzlich den Bericht über den bekannten Verstaatlichungsantrag des Abg. Kaftan versendet. Der Bericht weist darauf hin, daß man die Verhandlungen über diesen hochwichtigen Gegenstand geflissentlich nicht überhastet habe, um der Regierung zur Einleitung der Verstaatlichung hinreichend Zeit zu lassen, sie in ihren Bestrebungen auf Erwerbung der in Betracht kommenden wichtigen Verkehrslinien zu unterstützen und ihr den nötigen Rückhalt zu geben, wobei die früher öfter ins Treffen geführten Gründe, daß eine Geheimhaltung der einschlägigen Maßnahmen notwendig sei, um nicht schädliche Bewegungen auf der Börse hervorzurufen, nicht maßgebend sein konnten. Ein künstlich erzeugter Kurs könne bei Verhandlungen zwischen den Vertretern des Staates und der Privatbahnen auf den Verlauf der Verhandlungen keinen Einfluß üben. Der Einlösungspreis werde ausschließlich durch den auf Grund der Bedingungen der Konzessionsurkunde ermittelten Reinertrag bestimmt.

Der Bericht bespricht die Erklärungen, welche der Eisenbahnminister im Ausschusse abgegeben hat. Industrierat, Staatseisenbahnrat, die meisten Handelskammern und das Parlament haben ihre Stimmen laut und nachdrücklich gegen das gemischte Eisenbahnsystem und für das einheitliche Staatsbahnsystem erhoben, was den verhandelnden Regierungsvertretern einen mächtigen Rückhalt biete, um zwar nicht mit Überhastung, aber doch mit voller Energie in die Einlösungsverhandlungen mit den Privatbahnen eingreifen zu können.

Auch der Eisenbahnausschuß verwahre sich gegen eine eigenmächtige Verletzung des Eigentums durch die Staatsgewalt, allein die Regierung verfüge über ausgiebige Mittel, einer etwa beabsichtigten maßlosen Ausbeutung des Staates durch die Privatgesellschaften einen festen Riegel vorzuschieben. Die preußische Regierung habe sich bei der zum größten Teile bereits durchgeführten Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen eine eigene Methode zurechtgelegt. Sie lasse einfach in dem amtlichen Staatsanzeiger ankündigen, daß sie die betreffende Privatbahn unter bestimmten Bedingungen einzulösen gedenke, ohne zu befürchten, daß die Börsen und das Publikum durch ein solches Vorgehen geschädigt werden könnten. Im Gegenteil, es wirke ein solches offenes, klares Anerbieten stets beruhigend.

Es sei begreiflich, daß, je länger man mit der Einlösung der genannten Bahnen warte, desto unerfreulicher deren Bau- und Betriebszustand werde. Um an Betriebsausgaben zu sparen und hierdurch die Reineinnahmen, die Grundlage der Rentenberechnung, zu heben, werde nichts investiert; man sehe dies klar und deutlich insbesondere bei der Österreichischen Nordwestbahn und der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft. Überfüllte Züge, mangelhafter und unzureichender Wagenpark, mangelhaft ausgestattete Stationen und dergleichen seien die Folgen davon. Jahrelang dringen in zahlreichen Eingaben an den Reichsrat und an das Eisenbahnministerium strebsame, an der Österreichischen Nordwestbahn gelegene Gemeinden, gewerbfleißige Städte, stark bevölkerte Bezirke auf die unabweisbar notwendige Erweiterung und Ausgestaltung von Stationen. Die Staatseisenbahngesellschaft habe die Bewilligung zur Aufnahme eines Investitionsanlehens von 84 000 000 Fr. erhalten, von welchen 40 000 000 Kr. vornehmlich zum Umbau bezw. zur Erweiterung von Bahnhöfen verwendet werden sollen. Trotzdem sei von einer solchen Tätigkeit nichts zu merken; die betriebsgefährlichen Zustände auf den betreffenden Bahnhöfen beständen trotz des alljährlich steigenden Verkehrs bis heute und sei daher der Ruf der Bevölkerung nach einer Abhilfe durch Verstaatlichung dieser Bahnen als berechtigt anzuerkennen.

Eine wichtige Frage bilde die künftige Gestaltung der Tarife. Die angestellten Berechnungen haben bei den vier zur Verstaatlichung vorgeschlagenen Bahnen bei Durchrechnung des heutigen Tarifs der österreichischen Staatsbahnen eine Ertragsverminderung von etwa 17 000 000 Kr. ergeben. Die Regierung erblicke die einzige Abhilfe in einer Erhöhung der Tarife. Der Eisenbahnausschuß könne sich jedoch nicht unbedingt dieser Anschauung anschließen. Der Schwerpunkt der Verstaatlichungsfrage liege eben nicht in der Tariffrage, sondern vielmehr in der Organisationsfrage. In erster Linie wären es die Vorteile, welche durch die zweckmäßige Neuordnung der bestehenden Staatseisenbahnverwaltung erzielt werden würden, sodann die Ersparungen, welche durch die Vereinigung der Verwaltung und des Betriebes entstehen. Nach Einbeziehung der vier großen Bahnen in das Staatsbahnnetz würde eine Regelung der Manipulationsgebühren, eine entsprechende Gebietsteilung und zweckmäßige Gruppierung des österreichischen Eisenbahnnetzes in finanzieller Beziehung nahezu gänzlich den durch die notwendige Herabsetzung der Privatbahntarife etwa sich ergebenden Ausfall wettmachen. Die heute gebotene Leitung des Verkehrs über Umwege würde vollständig vermieden, jeder Art von Frachtunterbietung innerhalb des abgeschlossenen Staatsbahnbetriebes der Boden entzogen und die ersehnte Stetigkeit und Gleichartigkeit der Tarife erzielt werden. Es unterliege keinem Zweifel, daß die österreichischen Bahntarife sehr abänderungsbedürftig seien und daß dieses Ziel nur durch Verstaatlichung aller im Privatbetriebe stehenden österreichischen Hauptbahnen erreicht werden könne. Der Eisenbahnausschuß empfiehlt eingehende Studien darüber, um wie viel die Tarife der Privatbahnen herabgesetzt und der Tarif der Staatsbahnen hinaufgesetzt werden müßte, um ein gleiches vermittelndes Tarifausmaß zu erreichen. Von diesem könne zu Tarifreformen geschritten werden. Viele Industrien, namentlich die Mühlen- und Zuckerindustrie, hätten nicht so sehr ein Interesse an niedrigen, als an gleichartigen stetigen Bahntarifen. Die bisherigen Tarife seien ungleichmäßig und wirkten wie Einfuhrprämien, da das Ausland auf den österreichischen Bahnen billiger verfrachte als die österreichische Industrie. Durch die Verstaatlichung würde der Staat die volle Herrschaft über den Eisenbahntarif haben, die Ungleichheiten würden verschwinden. Die Privatbahnen wahrten bei den Verhandlungen über die Ausfuhrtarife ihr eigenstes privatwirtschaftliches Interesse, insbesondere jene, welche verstaatlichungsreif seien. Hierdurch könne der Staats- und Volkswirtschaft oft ein größeres Opfer auferlegt werden, als durch eine etwas höhere Einlösungssumme.

Es werde daher vorausgesetzt, daß es den eifrigen Bemühungen der Regierung gelingen werde, die Österreichische Nordwestbahn, die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn, die Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft spätestens

bis Ende des laufenden Jahres, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab 1. Januar 1904 zu verstaatlichen und in das Staatsbahnnetz einzubeziehen. Es wäre dies die erste große wirtschaftliche Maßnahme, welcher dann die Verstaatlichung des für die handelspolitische Selbständigkeit der österreichischen Reichshälfte hochwichtigen österreichischen Teils der Kaschau-Oderberger Bahn und der Südbahn in tunlichst kurzem Zeitabschnitt zu folgen hätte. Die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn könne jederzeit vom Staate übernommen werden. Die Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft werde durch die erfolgte Kündigung des Tarifübereinkommens mit den ungarischen Staatsbahnen und durch die neue Vereinbarung eine Steigerung der Einnahmen erreichen; es sei daher höchste Zeit, diese Linien zu dem obigen Termin zu verstaatlichen, wenn der Staat nicht bei der Einlösung eine höhere Rente bezahlen soll. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn habe vor kurzem bei dem Verwaltungsgerichtshof eine Beschwerde gegen die von der Regierung verweigerte Bewilligung einer Erhöhung der Gütertarife eingebracht. Sollte die Nordbahn in diesem Streite obsiegen, würde sich die Einlösungsrente noch höher stellen. Aus diesen Gründen werden die bekannten, vom Ausschusse angenommenen Anträge befürwortet.

— **Die Konvertierung der 5 prozentigen Prioritätsobligationen der Österreichischen Nordwestbahn.** Am 24. April tagte die außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Nordwestbahn, auf deren Tagesordnung die Beschlußfassung über das von dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium mit dem Verwaltungsrat der Nordwestbahn vereinbarte Übereinkommen betreffend die Konvertierung sämtlicher 5 prozentigen Prioritätsanlehen und Aufnahme neuer Prioritätsanlehen behufs Deckung der notwendigen Investitionen auf den gesellschaftlichen Linien sowie die Beschlußfassung wegen Ermächtigung des Verwaltungsrats zur Durchführung dieser Konvertierung und Aufnahme neuer Prioritätsanlehen im Sinne dieses Übereinkommens und zur Vornahme der notwendigen Änderung der gesellschaftlichen Satzungen stand. Der Bericht zu den Anträgen des Verwaltungsrats weist darauf hin, daß die Nordwestbahn drei mit 5 % verzinsliche Prioritätsanleihen ausgegeben habe, und zwar: eine Prioritätsanleihe für das garantierte Netz vom 1. März 1871 im ursprünglichen Betrage von 44 177 000 fl. in Silber, gegenwärtig noch aushaftend mit 40 885 000 fl., eine Prioritätsanleihe für das Ergänzungsnetz vom 1. Oktober 1871 in dem zur Ausgabe gelangten Betrage von 24 587 800 fl. in Silber, gegenwärtig noch aushaftend mit 23 242 400 fl., und eine Prioritätsanleihe für beide Netze gemeinsam vom 12. Dezember 1874 im ursprünglichen Betrage von 27 999 600 ℳ deutscher Reichswährung, gegenwärtig noch aushaftend mit 26 679 600 ℳ. Die in der letzteren Zeit eingetretene Gestaltung der Zinsfuß- und der damit im Zusammenhange stehenden Kursverhältnisse haben den Anlaß geboten, der schon seit langem geplanten Konvertierung dieser Prioritäten wieder näher zu treten und gleichzeitig auch die Deckung der schwebenden Schuld des Ergänzungsnetzes ins Auge zu fassen. Gelegentlich der hierüber mit der Regierung gepflogenen Verhandlungen habe diese die Anforderung gestellt, ohne Präjudiz für die schwebende Rechtsfrage betreffs der Deckung der Kosten des zweiten Gleises und anderer Investitionen auf dem garantierten Netze die aus der Konvertierung sich ergebenden Kapitalgewinne dem Ausbau des zweiten Gleises auf einzelnen Strecken der gesellschaftlichen Eisenbahnlinien zu widmen. Da die Verwaltung betreffs der Konvertierung der gesellschaftlichen Prioritäten an die Genehmigung der Regierung gebunden sei, anderseits durch die von der Regierung gestellte Bedingung den Aktionären keine neue Last erwachse, glaubte die Verwaltung, diese Bedingung annehmen zu sollen.

Weiter hätten es die Verhältnisse des Ergänzungsnetzes der Verwaltung nahe gelegt, im Zusammenhange mit der Deckung der schwebenden Schuld, welche sich laut Geschäftsbericht für das Jahr 1901 auf 11 973 461 Kr. belief und sich im Laufe des Jahres 1902 noch um rund 1 540 000 Kr. erhöhte, auch gleichzeitig für etwaige weitere Investitionserfordernisse des gesellschaftlichen Ergänzungsnetzes Vorsorge zu treffen, zu welchem Behufe die Ausgabe eines neuen Investitionsanlehens in Aussicht genommen werde.

In die Verhandlungen mit der Regierung sei auch die in der Generalversammlung vom 24. Mai 1899 beschlossene Änderung des Tilgungsplans der Aktien Lit. B einbezogen worden.

Die Generalversammlung genehmigte die Vereinbarungen mit der Regierung und erteilte dem Verwaltungsrat die entsprechenden Ermächtigungen. Danach steht es dem Verwaltungsrat frei, die Konvertierung entweder durch Abstempelung der 5 prozentigen Schuldverschreibungen auf 3,5 prozentige und Aushändigung von Ergänzungsobligationen vorzunehmen oder die alten Stücke einzuberufen und im Umtauschwege 3,5 prozentige Obligationen auszufolgen.

Der Verwaltungsrat kann die Bedingungen der Konvertierung und der Begebung der bei der Konvertierung übrigbleibenden Schuldverschreibungen der neuen 3,5 prozentigen Anleihen nach eigenem Ermessen festsetzen und die nötigen Maßnahmen in der ihm geeignet scheinenden Weise durchführen.

— **Ergebnisse der Wiener Stadtbahn im Jahre 1902.** Aus dem von der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen erstatteten Berichte für das Jahr 1902 geht hervor, daß die Entwicklung des Verkehrs der Wiener Stadtbahn im Berichtsjahre durch eine Reihe von Umständen, namentlich durch schlechtes Wetter an Sonn- und Feiertagen und den zunehmenden Wettbewerb der elektrischen Straßenbahnen, ungünstig beeinflußt wurde.

Die Gesamteinnahmen der Wiener Stadtbahn betrugen im Jahre 1902: 5 453 874 Kr. (gegen 5 333 851 Kr. im Vorjahre), die Betriebsausgaben 5 911 599 (5 520 323) Kr. Der Betriebskostenabgang, welcher vom Staate, dem Lande Niederösterreich und der Stadt Wien zu decken ist, beziffert sich auf 457 725 Kr., während er im Jahre 1901: 186 472 Kr. betrug. Was die Anzahl der Reisenden auf der Wiener Stadtbahn anbelangt, so wurden im Berichtsjahre 33 807 873 Reisende gegen 32 222 226 Reisende im Jahre 1901 befördert. Die höchste Zahl von Reisenden (305 079) wurde am 29. Juni erreicht.

Die Probefahrten auf der auch für den elektrischen Betrieb versuchsweise eingerichteten Strecke Heiligenstadt-Michelbeuern der Wiener Stadtbahn wurden auch während des Berichtsjahres vorerst während der betriebsfreien Nachtstunden, später auch bei Tag, jedoch ohne Personenbeförderung vorgenommen. Die Probefahrten erfolgten zunächst mit einem Zuge von fünf Wagen und wurden später mit einem Zuge von 10 Wagen fortgesetzt. Ein endgültiges Ergebnis haben diese Versuche, welche wegen Erschöpfung des hierfür bewilligten Kredits mit Ende 1902 eingestellt werden mußten, nicht geliefert.

— **Zur Schienenstoßfrage.** In einer Besprechung, welche Professor Birk der Schrift „Kaufmännischer Beitrag zur Lösung der Schienenstoßfrage" widmet, beleuchtet er von neuem die Bedeutung der gewalzten Stoßfangschiene für die Verbesserung des Schienenstoßes. Nach den Mitteilungen des Verfassers wurden mit der Stoßfangschiene, welche von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit einem Preise ausgezeichnet wurde, zahlreiche Versuche in Österreich, Ungarn, Deutschland, Rußland, Schweden, Dänemark, in der Schweiz, in Italien, England und den Vereinigten Staaten ausgeführt. Um aber hierbei an Kosten zu sparen, seien in Europa fast ausnahmslos die Hilfsschienen aus alten und neuen Schienen geschnitten und gehobelt worden; nur auf der Wiener Stadtbahn, der Kaschau-Oderberger Bahn und der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franzbahn — soweit die Bahnen auf dem europäischen Festlande in Betracht kommen — habe man gewalzte Stoßfangschienen, und zwar in einer Gesamtlänge von derzeit 120 km, verwendet. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn habe allerdings auch, und zwar auf eine Länge von 3 km, gewalzte Stoßfangschienen eingelegt, doch weichen diese in ihrer Gestaltung von der „Handform" nicht ab, müssen also eigentlich dieser Gattung zugezählt werden. Das ist von wesentlicher Bedeutung.

Die Laufflächen der Lokomotiv- und Wagenräder werden an den Teilen, die mit der Schiene in Berührung kommen, mehr oder weniger ausgehöhlt, so daß auf der Außenseite ein Rand, der sogenannte „falsche Flansch", sich bildet, der selbstverständlich unter die Lauffläche der Schiene hinabreicht. Laufe ein solcher Flansch auf die Fangschiene auf, so werde das Rad gehoben und falle hinter dem Stoß auf die Fahrschiene hinab; die Kante des Flansches schneide in die Fangschiene ein — kurz, die unheilvolle Wirkung des Schienenstoßes sei nicht behoben, in vielen Fällen nicht einmal gemildert. Bei allen Versuchen mit Stoßfangschienen aus alten oder neuen Fahrschienen haben sich diese ungünstigen Erscheinungen ziemlich rasch eingestellt. Die gewalzte Stoßfangschiene habe sich dagegen bewährt; sie solle auch auf der Wiener Stadtbahn gute Ergebnisse geliefert haben. Ihr Kopf könne nämlich eine solche Form und solche Maße erhalten, daß der falsche Flansch ungehindert über den Stoß rollen kann, oder mit anderen Worten, daß die gesamte Lauffläche am Stoß in der Hohlkehle des Rades Platz findet.

Wie Professor Birk angibt, hat die mecklenburgische Staatsbahnverwaltung in Schwerin durch die Anbringung der Stoßfangschienen bisher Ersparnisse an Gleisunterhaltung in der Höhe von etwa 40 ℳ auf das Kilometer in einem Jahre zu verzeichnen gehabt, und befahren sich die mit den Stoßfängen ausgestatteten Gleise angenehmer und ruhiger, als die anschließenden mit Winkellaschen versehenen Gleisstrecken; die genannte Verwaltung erblickt in der Anwendung der Stoßfangschienen die Möglichkeit, alte ausgefahrene Gleise noch auf längere Zeit betriebsfähig zu erhalten.

Ungarn.

— **Entwicklung des Personenverkehrs der Eisenbahn- und Dampfschiffstationen in Budapest.** Hierüber teilen wir folgende interessante Ergebnisse mit: Es betrug die Zahl der beförderten Personen

im Jahre	auf den Hauptbahnen			auf den Lokalbahnen							Donau-Dampfschiff-fahrt-Ges.	ungar. Fluß- und See-schiff-fahrt-Ges.	insgesamt		
	Staats-bahnen	Süd-bahn	zu-sammen	Buda-pest-Szent-lörincz (elek-trische)	Bude-pest-Sorok-sár	Buda-pest-Czin-kota	Buda-pest-Szent-endre	Buda-pest-Esz-ter-gom	Buda-pest-Buda-fok (elek-tri-sche)	zu-sammen			ange-kommen	ab-gereist	zu-sammen
1880	1 015 052	183244	1 198 296	—	—	—	—	—	—	—	515 833	—	982 108	732 021	1 714 129
1885	2 056 507	212011	2 268 518	—	—	—	—	—	—	—	603 013	—	1 498 481	1 373 050	2 871 531
1888	1 849 402	183234	2 032 636	257 467	260 216	107 923	57232	—	—	682 838	511 533	—	1 636 602	1 590 405	3 227 007
1889	3 584 848	214944	3 799 792	265 663	296 308	291 249	224587	—	—	1 077 807	566 005	—	2 779 451	2 664 153	5 443 604
1890	4 903 364	223720	5 127 084	270 422	337 011	267 269	188062	—	—	1 062 764	645 084	—	3 458 492	3 376 440	6 834 932
1895	9 225 371	346172	9 571 543	624 724	1 300 232	1 093 298	314770	—	—	3 333 024	270 172	—	6 623 515	6 551 224	13 174 739
1896	10 546 291	444166	10 990 457	728 834	1 028 426	572 480	215892	166267	—	2 711 899	284 099	41 226	7 042 154	6 985 527	14 027 681
1899	10 298 766	401526	10 700 292	1 421 973	1 331 805	900 449	354132	382770	149464	4 540 593	190 393	45 935	7 682 143	7 795 070	15 477 213
1900	10 776 691	262651	11 039 342	1 565 149	1 246 215	783 594	232560	452475	632457	4 912 450	168 716	51 175	8 024 220	8 147 463	16 171 683
1901	11 216 808	218534	11 435 342	1 763 577	1 166 020	757 357	266526	396472	852342	5 202 294	170 770	62 125	8 417 740	8 452 791	16 870 531
1902	11 753 951	238301	11 992 252	1 881 781	1 557 073	1 206 369	579963	447059	936364	6 608 609	164 316	77 598	9 372 101	9 470 674	18 842 775

Aus den angeführten Zahlen erhellt, daß sich der Personenverkehr insbesondere seit dem Jahre 1890 bezw. 1889 im allgemeinen sehr erfreulich und stetig steigerte; eine Ausnahme bilden: die Südbahn, deren Personenverkehr sich zwar im Jahre 1902 gegenüber jenem des Vorjahres etwas besserte, jedoch nicht viel mehr als die Hälfte des höchsten Verkehrs des Jahres 1898 mit 464 640 Personen erreichte; ferner die Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft, deren Personenverkehr in Budapest im Jahre 1892 bedeutend (von 556 020 im Jahre 1891 auf 262 144) zurückging und seither auffallend zurückblieb. Eine sehr erfreuliche Entwicklung finden wir bei den Lokalbahnen und auch bei der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtgesellschaft.

Zu bemerken ist, daß im Jahre 1902 der Budapester Personenverkehr der Staatseisenbahnen über 62 % des Gesamtverkehrs der hier erwähnten Beförderungsunternehmungen ausmacht. Auf die Lokalbahnen entfallen über 35 %, auf die Südbahn 1,26 % und auf die beiden Dampfschiffahrtgesellschaften zusammen 1,29 %.

Der Personenverkehr des Jahres 1902 gestaltete sich nach der Anzahl der angekommenen und abgegangenen Reisenden bei den einzelnen Beförderungsunternehmungen wie folgt:

	im Jahre 1902			im Jahre 1901
	angekommen	abgereist	zusammen	
	Personen			
ungar. Staatseisenbahnen	5 931 587	5 822 364	11 753 951	11 216 808
Südbahn	108 234	130 067	238 301	218 534
Lokalbahnen	3 202 570	3 406 039	6 608 609	5 202 294
Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft	93 249	71 067	164 316	170 770
ungar. Fluß- und Seeschiffahrtgesellschaft	36 461	41 137	77 598	62 125
zusammen	9 372 101	9 470 674	18 842 775	16 870 531

Übrige europäische Länder.

— **Zur Verstaatlichungsfrage in Frankreich.** Die Tatsache, daß der Präsident der Republik, Loubet, der verfassungsmäßig nur Ausführungsorgan ist und nicht selbst in die Politik und die Staatsgeschäfte von sich aus eingreifen soll, auf seiner großen Staatsreise nach den afrikanischen Kolonien sich zu deutlichen Kundgebungen für das Privatbahnsystem veranlaßt gesehen hat, erregt natürlich in Frankreich verschiedentlich Aufsehen und Widerspruch. Denn amtlich liegt ein die Verstaatlichung von vorerst zwei Netzen verlangender Kammerbeschluß vor, und das Ministerium Combes hat amtlich erklärt, sich dem zu fügen und zunächst die geforderten Erhebungen zur Sache zu machen. Auch hat jetzt der Minister der öffentlichen Arbeiten, Maruéjouls, der den Präsidenten begleitete, diesem, als er das Lob der Privatbahngesellschaften mit starken Tönen sang, einen leisen Einwand zu machen gewagt. Der Minister beanspruchte für den Staat als Betriebsinhaber des französisch-algerischen Netzes auch einige Anerkennung. Er hob hervor, daß seit der Besitzergreifung dieses Netzes durch den Staat die Reineinnahme sich um rund 500 000 Fr. vermehrt habe, besonders infolge der Verminderung der Kosten der Zentralverwaltung. Der Präsident antwortete diplomatisch, wenn bei diesem Betrieb der Staat vorsichtig und klug gewesen sei, so komme das daher, weil er die Mitwirkung eines geschickten und redlichen Personals genieße. Sehr unwirsch schreibt die „Libre Parole" des dem in Frankreich herrschenden Regierungssystem feindlichen E. Drumont: „Es ist doch eine sehr sonderbare Idee: ein Staatsoberhaupt, welches ohne Verwahrung einzulegen sogar das Land gefährdende oder wenigstens die große Mehrzahl seiner Bürger aufs höchste aufregende Handlungen geschehen ließ, geht an die Schwelle der Sahara, um seine Ansicht über den Rückkauf der Eisenbahnen kundzutun. Es ist übrigens wahrscheinlich, daß diese ungebührliche Einmischung nur zum Ergebnis haben wird, die Erörterung des Berichts Klotz zu beschleunigen, welcher den unmittelbaren Rückkauf der Netze der West- und Südbahn fordert. Wenn dieser Bericht genehmigt wird, so ist wahrscheinlich, daß man nicht dabei stehen bliebe. Die anderen Gesellschaften würden folgen, namentlich zunächst die Orléansbahn."

— **Die internationalen Verbindungen mit der Nordostschweiz.** Im Kanton Thurgau ist in jüngster Zeit eine sehr lebhafte Bewegung entstanden, die für den Verkehr aus Deutschland und Österreich-Ungarn nach der Schweiz Interesse hat, und zugleich in ihrer Entwicklung ein Bild geben wird, wie sich die neuere schweizerische Bundesbahnverwaltung mit den Wettbewerbsbestrebungen und -kämpfen einzelner Kreise der Bundesbahnen abfinden wird. Die Sache ist kurz folgende: Die Thurgauer beklagen sich, daß die Kreisdirektion IV der Bundesbahnen in St. Gallen systematisch darauf hin arbeite, die ehemalige Nordostbahnlinie Winterthur-Romanshorn aus ihrer internationalen Stellung als durchgehende Schnellzuglinie herauszudrängen und an ihrer Stelle die bisher weniger wichtige Strecke Winterthur-St. Gallen-Rorschach zur internationalen Linie und zur Hauptverkehrsader von Zürich an den Bodensee zu machen. Es wird eine Reihe von Maßregeln hervorgehoben, die von der Kreisdirektion IV zur Förderung des Verkehrs auf der St. Galler Linie und zur Beeinträchtigung der thurgauischen Wettbewerbslinie getroffen worden seien. Die Klagen behaupten, die Bevorzugung der St. Galler Linie durch die neue Kreisdirektion IV der Bundesbahnen gehe so weit, daß man durch Parallelzüge mit durchgehenden Wagen und durch Einstellung von Schiffsverbindungen auf dem Bodensee bereits die reisende Welt zu der Anschauung gebracht habe, vom Bodensee sei der Weg über St. Gallen nach Zürich dem über Winterthur weit vorzuziehen. Besonders wird u. a. bemängelt, daß die Fortsetzung des Genfer Nachtzuges, der seit langer Zeit nach Romanshorn geführt wurde, vom 1. Mai ab über St. Gallen-Rorschach nach St. Margarethen fährt. Auch sucht man die Kreisdirektion in St. Gallen dafür verantwortlich zu machen, daß es mit dem längst beschlossenen doppelspurigen Ausbau der Linie Winterthur-Romanshorn nicht von der Stelle geht. Man werde sich, so hieß es u. a. in einem Artikel des Berner „Bund" über „Thurgauische Eisenbahnschmerzen", mit allen Mitteln gegen eine weitere Verkümmerung der thurgauischen Stammlinie und eine weitere „Versanktgallerung" (!) des durchgehenden Schnellzugverkehrs Zürich-München wehren. Die Thurgauer haben sich erst in St. Gallen beschwert, und als das nichts half, den Verwaltungsrat der Bundesbahnen angerufen,

der sich nun mit dem Streit befassen mußte. Dort haben die Thurgauer dann ganz beruhigende Versicherungen erhalten. Es sei keine Veränderung bezüglich der Fahrpläne beabsichtigt. Die Linie Winterthur-Frauenfeld-Romanshorn werde nach wie vor als eine Hauptlinie betrachtet. Trotzdem bleibt u. a. der Verkehrsverein Frauenfeld bei seinen Klagen über die „Degradation" der Linie Winterthur-Frauenfeld-Romanshorn und schließt eine betreffende Erklärung wie folgt: „Der Thurgau läßt sich namentlich nicht ausschließlich auf die Verbindung über den See verweisen und verwahrt sich deshalb gegen die von St. Gallen offenkundig angestrebte Teilung des Durchgangverkehrs von und nach Deutschland in der Weise, daß die Linie Winterthur-Frauenfeld-Romanshorn die internationalen Anschlüsse über den See, die Linie Winterthur-St. Gallen-Rorschach dagegen die Anschlüsse um den See erhält. Die ‚Parität', auf die es St. Gallen angeblich allein abgesehen hat, wird erst dann hergestellt sein, wenn auch auf der Strecke Winterthur-Romanshorn-Rorschach-St. Margarethen durchgehende Züge mit internationalen Anschlüssen verkehren." Bei diesen Verschiebungen und diesem Streit wirkt wohl noch nach, daß früher die Verwaltung der Aktiengesellschaft „Vereinigte Schweizerbahnen" in St. Gallen die wenigst fortschrittliche der Schweiz war und bezüglich des Durchgangverkehrs sich geringe Mühe gab. Die einheitliche Bundesbahnverwaltung muß da natürlich ausgleichend zu wirken suchen, wennschon vorerst ein gewisser alter Besitzstand unangenehm davon betroffen wird.

— **Die Auflösung der Aktiengesellschaft „Eisenbahngesellschaft Jura-Simplon"** ist nunmehr im schweizerischen Handelsamtsblatt bekannt gegeben worden, zugleich die Durchführung der Liquidation durch die dafür gewählte Kommission.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen genehmigte einige Tarifvorlagen, die Anschlußverträge mit den Nebenbahnen sowie den Vertrag mit der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur betreffend die Lieferung von 25 Lokomotiven und nahm einige Wahlbestätigungen vor; ferner genehmigte der Verwaltungsrat das Nachtragsbudget für das Netz der Jura-Simplonbahn für die letzten acht Monate des laufenden Jahres sowie den Geschäftsbericht für 1902 und beantragte beim Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung folgende Verwendung des 4 422 419 Fr. betragenden Überschusses der Gewinn- und Verlustrechnung: Für Gratifikationen an das Personal der früheren Zentralbahn und der Vereinigten Schweizer Bahnen rund 400 000 Fr., Abschreibung vom Saldokonto für Kursverluste 147 607 Fr., Abschreibung auf die Organisationskosten der schweizerischen Bundesbahnen 1 312 282 Fr., Abschreibung auf Bahnhofsumbauten und Erweiterungen 103 951 Fr., Abschreibung des Bilanzwertes der Dampfboote auf dem Züricher See 568 075 Fr., Abschreibung auf die Beteiligung an der Urikon-Baumabahn 723 869 Fr. und Übertragung des verbleibenden Saldos auf neue Rechnung.

Fremde Weltteile.

— **Die Übernahme der Bahn Haifa-Damaskus.** Am 11. April d. J. fand in Haifa, wie dem „Hamb. Korresp." von dort berichtet wird, die feierliche Grundsteinlegung zum Bau der Eisenbahn nach Damaskus statt, und war hierzu der Vali von Beirut nach Haifa gekommen. Bekanntlich sind die Erdarbeiten, Brücken usw. bis Bêsân (Beth-Sean), also in einer Strecke von 62 km, so ziemlich fertig und auch 8 km weit schon Schwellen und Schienen gelegt. Es wäre daher richtiger gewesen, wenn diese Feierlichkeit als öffentliche Übernahme dieser Bahnstrecke seitens der türkischen Regierung bezeichnet worden wäre.

Bei Gelegenheit der Feier hielt der Vali eine längere Ansprache in türkischer Sprache, die darauf in arabischer Sprache von einem anderen Beamten wiedergegeben wurde und in der namentlich darauf hingewiesen wurde, daß die Bahn nicht nur von wirtschaftlichem Nutzen für dieses Land sein würde, sondern daß besonders die gläubigen Moslemin durch sie eine Erleichterung zur Pilgerfahrt nach Mekka erhalten. Beides, die Hebung des Landes in wirtschaftlicher Hinsicht und die Unterstützung der Religion, sei das Bestreben des Sultans Abdul Hamid Khan. Die Rede schloß mit einem Hoch auf diesen. Hierauf hielt der Geistliche von Akko ein längeres Gebet, auf das eine längere türkische Rede des Bischofs der orthodoxen Kirche aus Akko folgte.

Der Vali teilte noch mit, daß am Platze der Grundsteinlegung ein etwa 30 m hoher Obelisk errichtet werden solle, von dem aus man weit aufs Meer werde hinausschauen können. Der Platz befindet sich in unmittelbarer Nähe der Stadt Haifa. Als Ingenieure sind verschiedene deutsche Baumeister berufen worden, die die deutsche Regierung gern beurlaubt, denen sie aber für Auszahlung ihres Gehaltes natürlich nicht garantieren konnte.

— **Die Stahlbogenbrücke über die „Nine-Mile-Run"-Schlucht in Pittsburg (Nordamerika)** verdient Beachtung wegen einiger Grundanschauungen, von denen man sich bei der Aufstellung des Entwurfs leiten ließ. Die Brücke stellt eine Verbindung mit dem Vorort Wilkinsburg her und ermöglicht der Monongahela-Straßenbahngesellschaft eine längere Linie ins Land hinauszuführen. Da gleichzeitig eine erwünschte Förderung der städtischen Bebauung zu erwarten war, kam ein Abkommen unter Beteiligung der benachbarten Grundeigentümer zustande, wonach die Straßenbahngesellschaft die Straße, die Stadt aber die Brücke zu bauen hatte. Da die Lage des Bauwerks eine bevorzugte ist und es noch mehr zu werden verspricht, stellte man an den Brückenentwurf die Forderung möglichster Schönheit, welche sich jedoch mit der ebenfalls angestrebten baulichen Einfachheit abzufinden hatte.

Am schönsten wäre ein großer steinerner Bogen gewesen. Aber soweit wollte man denn doch nicht gehen, da der Kostenanschlag eines solchen Bauwerks sich dreimal so hoch stellte als der eines stählernen. Von den verschiedenen Formen eines Stahlbaues wurde indes diejenige gewählt, die dem angedeuteten Schönheitsideal am nächsten kommt: ein großer Bogen aus steifen, genieteten Blechbalken und darüber in den Zwickeln sowie in den Zufahrten Abstützung der Fahrbahn durch zusammengenietete stählerne Stützen. Die Brücke hat nach „Eng. News" eine 10,97 m breite Fahrbahn einschließlich einer zweigleisigen Straßenbahn. Ausgekragt ist jederseits ein 1,98 m breiter Zementestrich-Fußweg. Die Fahrbahn besteht aus Asphalt auf Beton und Buckelplatten, welche ihre Lasten durch Längs-, Quer- und die beiden Fahrbahnhauptträger an die unter letzteren stehenden zwei Tragewände der Brücke abgeben.

Den wesentlichsten Bestandteil jeder Tragewand bildet der große Bogen. Er hat drei Gelenke und 59,4 m Spannweite bei rund 18 m Pfeil (auf die Mitten der Gelenke bezogen). Die als gebogener Blechträger sich darstellende Bogenrippe ist (ohne die Lamellen) 1,98 m hoch. Sie stützt sich stumpf gegen gußstählerne Endstücke, die den Druck auf die Gelenkbolzen übertragen. Diese Endstücke und auch die Lagerböcke der Kämpfer haben volle rechteckige Form und berühren sich tatsächlich nur durch die Gelenkbolzen, scheinbar aber in der ganzen Höhe der Bogenrippe. Die Fuge bietet hier hinreichenden Spielraum, ist aber durch einen übergreifenden Flansch des einen Gußstücks verdeckt. Der Bogen erscheint dem Auge gleichartig und standfähig wie ein Gewölbe. Es liegt ein Zugeständnis an den Schönheitssinn vor. Dagegen kommt folgende Eigenheit des Bauwerks auf Rechnung der baulichen Einfachheit. Die Brückenfahrbahn liegt in einer durchgehenden Steigung 1 : 30. Da hat man, um schiefwinklige Anschlüsse zu vermeiden, alles „Senkrechte" an der Brücke einschließlich der Viaduktstützen unter 1 : 30 gegen das Lot geneigt gestellt. Die hierdurch entstehende, die Brückentafel abwärts schiebende Seitenkraft hat man durch Verankerung am oberen, durch stumpfes Gegenstoßen am unteren Viadukt-Endwiderlager aufgehoben.

Andere Betätigungen der Einfachheit sind die durchweg (auch über den großen Bogen hin) gleiche Abstandteilung der Querträger (3,66 m) — die Viaduktstützen haben den doppelten Abstand: 7,32 m — sowie die ausschließliche Anwendung handelsgängiger Stahlprofile.

Künstlerischer Schmuck ist nur an den Geländern angebracht, ausgehend von dem Grundgedanken, „daß die Linien des Bauwerks klar und kühn sein sollten, und daß seine Schönheit in der Symmetrie und den richtigen Verhältnissen seiner Teile zu bestehen habe, ohne augenfälligen Versuch, irgend etwas zu verbergen".

Der Fundamentaushub der Brücke wurde am 12. Juli 1900 begonnen, der Anstrich des fertigen Bauwerks am 16. September 1901 beendet.

Bücherschau.

— **Rinaldini, Kommentar zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.** Wien, 1903. Manzsche k. und k. Hofverlags- und Universitätsbuchhandlung. Preis 12 Kr. (= 12 ℳ).

Theodor Freiherr v. Rinaldini, dessen Namen in der österreichischen Eisenbahnliteratur bereits einen guten Klang hat — er schrieb u. a. eine Abhandlung über die Schadenersatzpflicht der Eisenbahnen nach österreichischem Frachtrecht —, bietet in dem vorliegenden Werke eine eingehende Erläuterung der Bestimmungen des österreichisch-ungarischen Eisenbahnbetriebsreglements, verbunden mit der Besprechung der einschlägigen anderweitigen gesetzlichen Bestimmungen sowie der Erörterung der Abfertigungs- und Verrechnungsvorschriften der Eisenbahnen. Der Verfasser schließt sich bei seiner Arbeit an die Reihenfolge der Paragraphen des Betriebsreglements an und fügt dem Wortlaute der einzelnen Paragraphen die entsprechenden Erläuterungen unter Schlagworten an. Die Ausführungen des Verfassers zeichnen sich durch besondere Klarheit aus, und ist

namentlich eine Reihe von Rechtsfragen trefflich behandelt. Von Interesse sind beispielsweise die Erörterungen über den Begriff der höheren Gewalt, über die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute, über das Haftpflichtgesetz, über die Zwangsgemeinschaft der Eisenbahnen, über den Abschluß des Frachtvertrages, über den Frachtbrief als Beweisurkunde, über das Recht des Empfängers auf Ausfolgung des Gutes, der Eintritt des Empfängers in den Frachtrenten, das Pfandrecht der Eisenbahn, die Frachtführerhaftung usw. Als einen Mangel des Buches möchten wir die geringe Übersichtlichkeit bezeichnen, welche zum nicht geringen Teil dadurch hervorgerufen ist, daß sich die Bestimmungen des Betriebsreglements von dem sachlichen Text im Druck nicht genügend abheben. Zu dem Mangel an Übersichtlichkeit trägt wohl auch der Umstand bei, daß der Verfasser der einzelnen Paragraphen des Betriebsreglements außer den von ihm herrührenden Erläuterungen zahlreiche umfangreiche Verkehrsvorschriften, Tarif- und Abfertigungsbestimmungen, Drucksorten usw. im Wortlaute beigedruckt hat, welche den Zusammenhang empfindlich stören und vielfach den Rahmen eines Kommentars zum Betriebsreglement überschreiten. Für eine neue Auflage, welche voraussichtlich bald nötig werden wird, empfehlen wir dem Verfasser eine zweckentsprechende Einschränkung des Inhalts und eine anderweitige, die Übersichtlichkeit erhöhende Anordnung des Stoffes.

— **Wandern und Reisen.** Illustrierte Zeitschrift für Touristik, Landes- und Volkskunde, Kunst und Sport. Düsseldorf, L. Schwann. Jährlich 24 Hefte zu 50 ₰ das Heft

Dies ist der Titel einer seit dem 1. Januar d. J. erscheinenden Zeitschrift, die für den Freund des Wanderns und der Reise eine reiche Fundgrube der Belehrung und Unterhaltung zu werden verspricht. Reizende Schilderungen schöner, vielfach auch neuer, noch wenig bekannter Landschaften werden uns mit häufigem anschaulichem, zum Teil künstlerischem Bilderschmuck geboten. Bei der großen Menge unserer illustrierten Zeitschriften ist es gewiß nicht leicht, immer neues und interessantes aus dem großen Gebiete des Reisens zu bringen, das ja von beinahe allen volkstümlichen Wochen- und Monatsschriften behandelt wird, und doch ist dies dem neuen Unternehmen, nach den bisherigen Leistungen zu urteilen, durchaus gelungen. Dabei wird nicht etwa immer in die Ferne geschweift, sondern die eigenartigen, vielfach unbeachteten Schönheiten der heimatlichen Landschaften Deutschlands im weitesten Sinne des Worts werden bevorzugt, was uns ganz besonders rühmenswert erscheint. Über den Verkehr werden gut verfaßte zuverlässige Nachrichten gebracht, namentlich über alle für den Touristen wichtige Neuerungen. Auch den technischen Erfindungen des Nachrichtenwesens folgt die Zeitschrift aufmerksam und bringt sie durch anschauliche Schilderungen zur Kenntnis. Daß das Wandervereinsleben, das Hochgebirgsreisen, der Wandersport in seinen verschiedenen Formen sorgfältige Beachtung finden, ist ja nach dem Zweck des Unternehmens selbstverständlich, ebenso, daß die Liebhaberphotographie, das Selbstfahrer- und Fahrradwesen seine regelmäßige Stelle in diesen Heften hat. Auch der „Touristin" ist ein regelmäßiger besonderer Abschnitt gewidmet. Sehr zweckmäßig ist der die Überschrift „Tourist und Arzt" führende Abschnitt, der allerhand zweckmäßige gesundheitliche Ratschläge verschiedener Art enthält, unter denen der Rat zu der für jeden Wanderer so dringend nötigen Mäßigkeit, womöglich Enthaltsamkeit vom Genuß alkoholischer Getränke nicht fehlt.

Unter den uns vorliegenden sieben Heften greifen wir beispielsweise den Inhalt von Heft 4 heraus. Es ist Italien gewidmet und bringt eine Schilderung der Stadt Palermo mit hübschen Abbildungen des Kreuzgangs von Monreale, des Sarkophags Kaiser Friedrichs II. im Dom, des Gartens der Villa Tasca. Dann folgt eine sehr anmutende Beschreibung der Ruine der St Antoniokapelle auf Capri, die dem heiligen Antonius, dem besonderen Schutzheiligen des Städtchens Anacapri, geweiht war. Eine Osterfahrt auf den Ätna mit Abbildungen des Kraters, des Observatoriums auf seiner Höhe, ein ernstes Gedicht von Alexander Rumpelt, das uns gleichfalls in die sonnigen Gefilde Siziliens versetzt, köstliche Schilderungen des Volkslebens in Neapel mit Abbildungen folgen. Eine Plauderei, Antichità, versetzt uns auf das Forum romanum und eine „Nächtliche Wanderung" bringt uns von Rom nach Ostia. Der nächste Teil des Heftes ist dem Reiseverkehr vorbehalten; wir erfahren die Reisewege nach Italien und zur Riviera, den Reiseweg für Sizilien mit beigefügter Karte, die bestehenden Luxuszüge. Ein anderer Abschnitt ist der Hochtouristik, wieder ein anderer Bädern und Ruhepunkten, ein folgender dem Selbstfahrerwesen und Fahrrad gewidmet. Eine Bücher- und Kartenschau sowie eine Hoteltafel und der auch in Nr 15 S. 218 dieser Zeitung gebrachte Teil der Fahrplankarte von Europa von W. A. Schulze beschließen das vierte Heft.

Man sieht, der Inhalt dieses Heftes ist sehr reichhaltig, und gleiches läßt sich von den uns vorliegenden weiteren Heften der neuen Zeitschrift sagen. Sie führen uns sowohl nach Amerika als in die Alpengegenden Tirols und der Schweiz, nach dem Norden Islands wie nach Westpreußen und ins Pleißenland, in den Schwarzwald und den Harz. Heft 7 bringt zwei prächtige Landschaftsbilder aus Tirol, daneben malerische Darstellungen der Tiroler Burgenwelt mit ihrer Geschichte, Schilderungen der Gebirgslandschaften um den Olperer, aus dem Sexten- und Ampezzotal und des altertümlichen Grins bei Landeck in Tirol.

Die Zeitschrift wird, wenn sie sich weiter auf der Höhe der ersten Hefte erhält, sich zahlreiche Freunde erwerben und sowohl für die Vorbereitung auf die Reisen wie zur Erinnerung an die durchwanderten und durchreisten Gegenden ein prächtiges Mittel sein, so recht ein Lehrstoff, geeignet, die Wanderstimmung das ganze Jahr in uns wach zu halten, mögen wir im Winter am warmen Ofen sitzen oder mag die Frühlingsluft zu Reise- und Wanderplänen anregen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnete 3,128 km lange Strecke Chorzow-Königshütte der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz sowie die am gleichen Tage dem öffentlichen Verkehr übergebene 15,70 km lange Strecke Ingolstadt Lokalbhf.-Dolling der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Strecken.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Die Nebeneisenbahn von Ahaus nach Enschede ist am 25. April dieses Jahres dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 32 — Inser.-Nr 1035 — d. Ztg.)

Doppelgleisiger Ausbau der Strecke Ziersdorf-Limberg-Maißau.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Auf der bisher eingleisigen Teilstrecke Ziersdorf-Limberg-Maißau der Linie Wien-Eger ist nach Herstellung des zweiten Gleises vom 4. April d. J. ab der doppelgleisige Verkehr eingerichtet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. Mai d. J. ist der an der Strecke Berent Carthaus zwischen Thurmberg und Semlin eingerichtete Haltepunkt Schlawkau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 33 — Inser.-Nr 1084 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Der zwischen den Stationen Finkenheerd und Ziltendorf an der Bahnstrecke Frankfurt a. O.-Guben gelegene Haltepunkt Krebsjauche ist am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Mai d. J. sind die Haltepunkte: Drenzig, zwischen den Stationen Kohlow und Reppen — Strecke Cüstrin-Reppen — und Bralitz, zwischen den Stationen Freienwalde a/O. und Oderberg-Bralitz — Strecke Angermünde-Freienwalde a/O. — für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Der an der Bahnlinie Crailsheim-Mergentheim zwischen den Stationen Roth am See und Blaufelden errichtete Lokalzughaltepunkt Brettenfeld ist am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Am 1. Mai d. J. ist die zwischen der bestehenden Haltestelle Cerna bei Bor und der Station Pardubitz bezw. zwischen den Stationen Daschitz und Pardubitz der Linie Brünn-Prag gelegene Personenhaltestelle Pardubitz Haltestelle für den Personenverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Der an der Strecke Saarbrücken-Karthaus gelegene Haltepunkt Ponten-Besseringen, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, ist am 1. Mai d. J. als Haltestelle für den Güter- und Tierverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Budapester Ringbahn gelegene und nur für beschränkten Güterverkehr eingerichtete Station Buda-Csaszarfürdö-kitérö ist zur Aufnahme und Ausfolgung von Gütern in Wagenladungen der Firma „Hungaria Vereinigte Dampfmühlen-Aktiengesellschaft“ eröffnet worden; ferner wurde am 1. April d. J. die an der Linie Budapest-Predeal zwischen den Stationen Balázsfalva und Mikeszásza gelegene Halte- und Verladestelle Hosszúaszó, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtverkehr diente, — mit Ausnahme von lebenden Tieren — für den Gesamtverkehr eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Steinach-Irdning-Schärding gelegenen Haltestelle Traunkirchen See ist vom 1. Mai d. J. ab in Traunkirchen Ort und die der zwischen den Stationen Rosenau und Waidhofen a. d. Ybbs der Linie Amstetten-Pontafel gelegenen Haltestelle Sonntagberg vom gleichen Tage ab in Sonntagberg-Böhlerwerk abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 160 vom 25. April d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Bemessung des Ruhegehalts für Vereinsbeamte (abgesandt am 28. April d. J.).

Nr II 127 vom 17. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Änderung bezw. Ergänzung der „grundsätzlichen“ Entscheidungen des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung vom Oktober 1881 (abgesandt am 29. April d. J.).

Nr IV 105 vom 23. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins (abgesandt am 29. April d. J.).

Nr IX 2 vom 16. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Tätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle (abgesandt am 25. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 10. Mai d. J. wird die an der Strecke Bütow-Lauenburg zwischen den Stationen Gr.-Massow und Finkenbruch gelegene Haltestelle Wussow für den Gesamtverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Wussow in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif sowie den Staatsbahntiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Danzig, den 28. April 1903. (1146)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Oberschlesisch - österreich - ungarischer Kohlenverkehr.
Tarifheft II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 werden die Frachtsätze im Verkehr nach den Stationen Kondoros, Pálmatér, Pitvaros und Tótkomlós der Békés - Csanáder Lokalbahn um je 3 h für 100 kg erhöht.

Kattowitz, den 30. April 1903. (1147)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 1.

Mit dem 15. Mai 1903 treten für die Beförderung von Petroleumpech zu 10000 kg von Trzebinia nach den Breslauer Bahnhöfen und Cosel direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der Sätze ist bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 29. April 1903. (1148)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif.
Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1903 erhält die Ziffer 6 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) folgende Fassung:

„6 Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl.“

Eine Änderung des Geltungsbereichs der Ziffer 6 tritt hierdurch nicht ein.

Hannover, den 1. Mai 1903. (1149)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anhang zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen und zum Gütertarif für den Berlin - Stettin - schlesischen Güterverkehr. (Vereinfachte Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgüter.)

Mit Ablauf des Monats April d. J. wird die vereinfachte Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgut eingestellt. Die zum Verkauf gelangten aber nicht verwendeten Eisenbahnmarken werden gegen Erstattung des Wertes von den beteiligten Abfertigungskassen zurückgenommen.

Breslau, den 30. April 1903. (1150)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag XI in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrags eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze sowie Frachtsätze der Tarifabteilung A von den Stationen Alt-Münsterol Grenze und Luxemburg der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn. Ferner werden die Vorbemerkungen dahin abgeändert, daß die Frachtsätze der Tarifabteilung B für die Beförderung von Koks zum Hochofenbetrieb usw. bereits bei Auflieferung der Wagenladungen von mindestens 10 t Anwendung finden. Die in den Nachträgen VIII unter Nr 3, IX unter Nr 1 von Station Jossa und X unter Nr 3 enthaltenen Ausnahmesätze nach den Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm Luxemburg-Eisenbahn, den Stationen Eschweiler, Brebach, Burbach (Saar), Schlaverie und Völklingen gelten vom 1. August d. J. nur für den Versand von Eisenerz; für den Schlacken- usw. Versand treten die Sätze des Haupttarifs, soweit sie durch den Nachtrag VIII aufgehoben waren, wieder in Kraft. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 30. April 1903. (1151)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 3.

Mit dem 15. Mai l. J. wird die Station Heinrichau des Direktionsbezirks Breslau in das Tarifheft 3 (Getreide usw.) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren.

Breslau, den 28. April 1903. (1152)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagverkehr über Passau Donaulände transit usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Bleicherode der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel in den obenbezeichneten Tarif, Abteilung a und b, mit Frachtsätzen für rohe Kalisalze und Chlorkalium in 10 t-Sendungen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die bekannten Dienststellen.

Breslau, den 27. April 1903. (1153)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw.

Die Frachtsätze für Eisenerz der Station Gelnhausen werden im Übergangsverkehr von der Kleinbahn Gelnhausen - Lochborn mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.

Essen, den 30. April 1903. (1154)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 5. Mai 1903 treten im obengenannten Tarifhefte für Roheisen von Oberschlesien unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr 36 A folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von	Antonienhütte	Bobrek	Borsigwerk	Gleiwitz	Kattowitz	Königshütte in Oberschlesien	Laurahütte	Ludwigsglück	Morgenroth	Schwientochlowitz	Tarnowitz	Zabrze
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig											
nach Hruschau K. F. N. B. . .	33	33	33	32	31	33	32	32	33	32	35	32

Breslau, den 29. April 1903. (1155)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1903 gelangen für die Beförderung von Holzstoffpappe, geleimte oder gefärbte, in Ladungen von mindestens 10 t von Zartlesdorf (k. k. ö. St. B.) nach München und Nürnberg (alle Bahnhöfe) direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 30. April 1903. (1156)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 2 vom 1. März 1901. (Holz- und Borkeverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Holz der Abteilungen a und c von Berzencze und Gola nach Nürnberg, ferner für Holz, wie unter Ziffer 2 und 3 der Abteilung d angeführt, von Kiralytelek transit nach München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 29. April 1903. (1157)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1903 wird bis auf weiteres bei Verladung von Langholz und Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionsteilen usw.) auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen im badischen Binnenverkehr und im Verkehr badische Staatsbahnen - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10000 kg berechnet.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 27. April 1903. (1158)

Großh. Generaldirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. ab treten direkte Frachtsätze zwischen der Station Damerkow (Kr. Stolp) des Direktionsbezirks Danzig und den Stationen der mecklenburgischen Staatseisenbahnen für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 1—5 in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. April 1903. (1159)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Juli 1903 wird die Bestimmung unter II B 2 auf Seite 9/10 der Tarifhefte 1 und 2, betreffend Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10000 kg von den Worten:

„Der Absender kann behufs Anwendung" bis „überweisen"

aufgehoben.

Mainz, den 22. April 1903. (1160)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr in Kraft, wodurch der gleichnamige Tarif, gültig vom 1. Januar 1899, nebst Nachtrag aufgehoben wird.

Der Tarif enthält neben einigen Änderungen der Tarifvorschriften Tarifsätze des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Dahme, den 29. April 1903. (1161)

Die Direktion.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitt II B (zu §§ 7—9 der Allgemeinen Tarifvorschriften) auf Seite 5 des Nachtrags X unter 2a von den Worten „Der Absender kann behufs Anwendung" bis „überweisen" aufgehoben.

Erfurt, den 29. April 1903. (1162)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 36 des Nachtrags XVI zum Tarifheft 5 unter C 2 4 b in der ersten Zeile das Wort „obigen" in „übrigen" berichtigt. Ferner treten am 15. Mai d. J. Ausnahmefrachtsätze für Gießerei-Roheisen von Aplerbeck, Ruhrort Rhein, Gelsenkirchen, Weidenau und Kupferdreh nach Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn in Kraft. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. Mai 1903. (1163)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten zu den Gütertarifen (Heft 1) der Nachtrag 9, (Heft 2) der Nachtrag 18 und (Heft 3) der Nachtrag 4 in Kraft. Außer der Aufnahme der neu eröffneten Stationen der Strecke Gütersloh-Hövelhof der Teutoburger Wald-Eisenbahn enthalten sie die Einbeziehung von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Magdeburg und Stettin in den direkten Verkehr mit einzelnen westdeutschen Privatbahnen, ferner anderweite, bereits veröffentlichte direkte Sätze für den Verkehr mit der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn sowie sonstige Änderungen und Berichtigungen der besonderen Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife.

Die ermäßigten Entfernungen für die Stationen Tönisheide, Velbert, Wülfrath des Direktionsbezirks Elberfeld sind erst vom Tage der Eröffnung der Strecke Ratingen West-Wülfrath gültig.

Eintretende Frachterhöhungen haben vom 1. Juli ab Gültigkeit. Abdrücke der Nachträge sind bei den beteiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Münster, den 29. April 1903. (1164)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife Teil II, Heft 1, 2 und 3 der k. k. österreichischen Staatsbahnen; Auflage, gültig vom 1. Juli 1902.

Mit 1. Juni 1903 gelangen zur Einführung:

zum Lokalgütertarife Teil II, Heft 1 der Nachtrag III,
zum Lokalgütertarife Teil II, Heft 2 der Nachtrag III,
zum Lokalgütertarife Teil II, Heft 3 der Nachtrag V.

Die Nachträge III zu den Tarifheften 1 und 2 enthalten Änderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Die Gültigkeit derselben beginnt mit 1. Juni 1903 auch hinsichtlich der neuen Bestimmungen für lebendes, ledig zur Aufgabe gelangendes Geflügel, und insoweit Tariferhöhungen eintreten, mit 15. Juli 1903.

Der Nachtrag V zum Tarifhefte 3 enthält:

I. Tarif der Lokalbahn Tabor-Bechin,
II. Tarif der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg,
III. neuen Tarif der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl (Zwettl-Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.-Zlabings) und der Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings,
IV. Änderungen bezw. Ergänzungen.

Hinsichtlich dieses Nachtrages treten folgende Gültigkeitstermine ein, und zwar:

zu I und II: gültig vom Tage der Betriebseröffnung,
zu III: gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Waidhofen a. d. Th.-Zlabings,
zu IV: gültig vom 1. Juni 1903.

Wien, am 29. April 1903. (1165)

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Direkte Frachtsätze für Zucker von Caslau nach Borgo.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 werden für Zucker der Pos. Z—8—a des österr.-ung.-bosn.-herzeg. Tarifes, Teil I von Caslau (Ö. N. W. B.) nach Borgo (Valsuganabahn) folgende direkte Frachtsätze berechnet, u. zw.:

a) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen 658 Heller für 100 kg;
b) bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen 555 Heller für 100 kg.

Das Abladen der Sendungen obliegt den Empfängern.

Wien, am 1. Mai 1903. (1166)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.
Für unseren Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren im Binnenverkehr, Teil II, gültig vom 1. Juli 1898, ist der Nachtrag II, gültig vom 15. Mai d. J. und soweit Tariferhöhungen eintreten, vom 1. Juli d. J. erschienen.

Meppen, den 2. Mai 1903. (1167)
Der Betriebsdirektor.
Stemmler.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Auf 15. Januar d. J. ist ein Tarif über die direkte Personen- und Gepäckbeförderung zwischen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der badischen Staatseisenbahnen über den Gotthard eingeführt worden.

Karlsruhe, den 30. April 1903. (1168)
Großh. Generaldirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Nebenbahn Achern-Ottenhöfen.
Am 16. Juni 1903 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgütern, Leichen, lebenden Tieren und Gütern im Lokalverkehr in Kraft, wodurch der bisherige, vom Tage der Betriebseröffnung der Bahn ab gültige Lokaltarif aufgehoben wird. Die Tarifsätze erleiden gegen die bisherigen keine Verteuerungen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Der neue Tarif ist vom 1. Juni l. J. durch Vermittlung unserer Stationen käuflich zu beziehen.

Freiburg i/Br., den 1. Mai 1903. (1169)
Vering & Waechter,
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft.

5. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.
Nachträglich werden folgende Anträge der Herren Jarislowsky und Komp. in Berlin auf die Tagesordnung der ordentlichen Generalversammlung am 22. Mai d. J. gesetzt:

4. Abänderung des § 53 des Gesellschaftsstatuts, betreffend die Remunerationen der Mitglieder des Aufsichtsrats und
5. Abberufung der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats und Neuwahl zum Aufsichtsrat.

Breslau, den 2. Mai 1903. (1170)
Der Aufsichtsrat.
Hans Furbach, Vorsitzender.

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.
Nachträglich wird folgender Antrag des Herrn Kaufmann Paul Loewy in Groß-Wartenberg auf die Tagesordnung der ordentlichen Generalversammlung am 22. Mai d. J. gesetzt:

3. Das Breslau-Warschauer Eisenbahnunternehmen dem preußischen Staat auf Grund seiner Offerte vom 14. Oktober 1902 zum Kauf anzubieten.

Breslau, den 30. April 1903. (1171)
Der Aufsichtsrat.
Hans Furbach, Vorsitzender.

6. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1902.

Aktiva.

		M.	M.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	129 372 071,68
II	„ „ Maximiliansbahn	—	37 592 446,66
III	„ „ Nordbahnen	62 080 927,13	
	„ „ Lokalbahn Grünstadt-Altleiningen	586 920,28	
	„ „ Lokalbahn Alsenz-Obermoschel	65 314,59	62 733 162,—
IV	Im Bau:		
	Linie Homburg-Scheidt	3 342 669,98	
	„ Münster a/St.-Homburg	6 109 559,71	9 452 229,69
V	Lokalbahnen im Bau:		
	Speyer-Geinsheim	19 091,54	
	Biebermühle-Waldfischbach	14 978,60	34 070,14
VI	Disponibele Mittel:		
	Kassakonto	69 438,44	
	Wechselkonto	8 901,02	
	Guthaben bei Bankiers	2 921 975,33	
	„ für Frachten	1 066 918,35	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	1 632 715,05	
	„ für Bauvorschüsse etc.	18 268,71	5 718 216,90
VII	Materialvorräte	—	2 478 130,61
VIII	Verschiedene Ausstände	—	217 929,04
IX	Depositenkonto	—	10 125,—
X	Passivreste des Betriebes	—	11 427 077,72
			259 035 459,44

Passiva.

		M.	M.	M.
I	Ludwigsbahn: Aktienkapital	—	19 986 857,14	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	90 513 500,—	
	Amortisation bis inkl. 1901	18 056 177,04	19 242 777,04	
	„ pro 1902	1 186 600,—		
	XIX. Anlehen für Linie Homburg-Scheidt Grenze	—	968 000,—	130 711 134,18
II	Maximiliansbahn: Aktienkapital	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	22 234 500,—	
	Amortisation bis inkl. 1901	3 449 614,48	3 707 614,48	37 556 400,19
	„ pro 1902	258 000,—		
III	Nordbahnen: Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	35 755 200,—	
	Amortisation bis inkl. 1901	5 883 714,32	6 323 714,32	
	„ pro 1902	440 000,—		
		29 274 105,84		
	VIII. Anlehen			
	für Linie Münster a/St.-Homburg	2 383 000,—	3 354 500,—	64 101 985,75
	„ „ Grünstadt-Altleiningen	713 500,—		
	„ „ Alsenz-Obermoschel	258 000,—		
IV	Reichszuschüsse			
	für Linie Homburg-Scheidt	—	3 345 000,—	
	„ „ Münster a/St.-Homburg	—	6 055 000,—	9 400 000,—
V	Versicherungsfonds	—	—	629 328,76
VI	Verschiedene Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen etc.	—	1 877 228,24	
	Amortisationsrückstände	—	107 400,—	
	rückständige Zinscoupons	—	63 227,13	
	„ Dividenden	—	22 456,56	
	gekündigte Obligationen (Konvertierung)	—	7 714,30	2 078 026,23
VII	Barkautionen	—	—	32 500,—
VIII	Krankenkassen	—	—	25 460,05
IX	Reservefonds	—	—	1 119 848,14
X	Reserve zur Verfügung der Verwaltung: Bar	—	134 390,36	
	Wertpapieredepot	—	10 125,—	144 515,36
XI	Staatszinszuschüsse	—	—	11 427 077,72
XII	Dividendenreste	—	—	55 602,15
XIII	Saldo der Betriebsrechnung pro 1902	—	—	1 753 580,91
				259 035 459,44

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1902.

Soll.

	M.	M.
An Betriebsausgaben:		
Persönliche Ausgaben	11 594 319,38	
Sachliche Ausgaben	12 673 013,75	24 267 333,13
An Verzinsung des Prioritätskapitals	—	5 436 828,—
„ Amortisation „ „	—	1 884 600,—
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 068 718,44
„ Aktivrest des Betriebes pro 1902	—	1 753 580,91
		35 411 060,48

Haben.

	M.	M.
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	7 806 112,21	
Gütertransporte	17 069 141,11	
Kohlentransporte	4 932 380,75	
Sonstige Einnahmen	5 603 426,41	35 411 060,48

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (außer den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. $4^1/_2$ %) als Dividende für das Jahr 1902 zur Auszahlung:

für die Pfälzische Ludwigsbahn pro Aktie $5^2/_3$ % = 48,57 M.
„ „ „ Maximiliansbahn „ „ $1^2/_3$ % = 14,28 „ und
„ „ Pfälzischen Nordbahnen „ „ $^2/_3$ % = 5,71 „

gegen Einlieferung der Dividendencoupons pro 1902.

Diese Dividenden können sofort bei den nachstehenden Bankhäusern und der Direktionshauptkasse in Ludwigshafen a/Rh. bezogen werden:

in Frankfurt a/M. bei Phil. Nik. Schmidt,
„ „ „ der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Mannheim „ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Kreditbank,
„ München „ „ Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg „ „ Kgl. Hauptbank (und deren Filialen),
„ Berlin „ „ Direktion der Diskontogesellschaft,
„ „ „ S. Bleichröder.

Ludwigshafen a/Rh., den 29. April 1903. (1172)

Die Direktion.
v. Lavale.

7. Verdingungen.

Verding von Kleineisen für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 195000 Stück Hakenplatten, 679 t Laschen, 105000 Stück Unterlagsplatten, 354500 Stück Klemmplatten und 249 t Seitenblechen;

Gruppe B. 222 t Laschen-, Haken- und Weichenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1 M. für Gruppe A, 0,50 M. für Gruppe B — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 13. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 27. Mai d. J.

Essen (Ruhr), den 28. April 1903. (1173)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 640 Stück Haarbesen, 150 Stück Bahnsteigbesen, 2500 Stück Handfegern, 370 Stück Schrubbern, 600 Stück Wagenwaschbürsten, 50 Stück Wagenpolsterbürsten, 200 Stück Scheuerbürsten, 170 Stück Abortbürsten, 350 Stück Zinkeimern, 85 Stück Waschbecken, 100 Stück Müllschaufeln, 150 Stück Kohlenkasten, 180 Stück Kohlenlöffeln und 80 Stück Signalfahnen; B. 540 Stück Rohrkörben (Kohlen- und Kokskörbe) und 80 Stück Weidenkiepen; C. 2000 Stück Handtüchern, 215 Stück Bettlaken, 125 Stück Deckenbezügen und 160 Stück Keilkissenbezügen für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 16. Mai 1903, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 M.** bar (nicht in Briefmarken) für A. und von **je 0,50 M.** für B. und C. bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Juni 1903.

Berlin, den 28. April 1903. (1174)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 785 qm Trottoirtonplatten zur Erneuerung der Befestigung des Bahnsteigs II auf Bahnhof Gotha soll vergeben werden. Das Verdingungsheft ist gegen portofreie Einsendung von 0,30 M. (nicht in Briefmarken) von hier zu beziehen.

Die Eröffnung der mit Aufschrift: „Angebot für Lieferung von Trottoirtonplatten für Bahnhof Gotha" versehenen Offerten findet am

Mittwoch, den 13. Mai d. J., Mittags 12 Uhr

statt.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Gotha, den 22. April 1903. (1175)

Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Zur Erweiterung der Dorfstraßenunterführung in Km. 3,355 der Bahnlinie Cassel - Frankfurt a/M. sollen die Erd-, Mauer- und Pflasterarbeiten etc. in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Zeichnungen und Verdingungsunterlagen liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion während der Dienststunden zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 2 M. für die Zeichnungen und 1 M. für die Bedingungen von da bezogen werden.

Verdingungstermin Sonnabend, den 23. Mai d. J., Mittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Cassel, den 29. April 1903. (1176)

Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Lieferung von 30 Stück Gleishebeböcken, 50 Stück Spurmaßen und 300 Stück Kohlenkörben soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können im unserem Zentralbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 29. d. M., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr 1, stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Juni d. J.

Magdeburg, den 1. Mai 1903. (1177)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Hauptwerkstätte **Leinhausen** im Rechnungsjahre 1903, und zwar:

A. 410 Stück **Schaufeln für Heizer**, 700 Stück **Kohlenschaufeln**, 1750 Stück doppelte und 50 Stück **verstellbare Schraubenschlüssel**, 1080 **Kasten- und Vorhängeschlösser**, 170 **Eimer aus verzinktem Eisenblech.**

B. 17 300 Stück **klare und farbige Glasscheiben** für Fenster der Personenwagen und zu Signalzwecken.

Eröffnung der Angebote am Montag, den 18. Mai 1903, zu A. Vormittags 11 Uhr, zu B. $11\frac{1}{2}$ Uhr.

Zuschlagsfrist bis 12. Juni 1903.

Die Verdingungsunterlagen werden abgegeben gegen Einsendung von **60 ₰ für A. und 50 ₰ für B.** vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden. Das Material, für welches Bedingungen gewünscht werden, ist genau zu bezeichnen.

Hannover, den 30. April 1903. (1178)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 28 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am Dienstag, den 26. Mai 1903, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer Nr 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 28. April 1903. (1179)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Mai Vorm. gemeldet.

Nr 13 — Berlin, am 6. Mai 1903. — Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	I	4	Tafeln	Eisenblech —	80	1	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
2	A A C	—	3 3	Bund Stangen	Stahl — Stahl —	226	2	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
3	A A J 06/M	div. Nrn	1	Ballen	Tabakblätter —	95	3	Heppenheim	Direktion Mainz	
4	A B	div.	9	Kisten	leer —	225	4	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
5	A B	712	1	Ballen	Plüsch —	12	5	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
6	A C	—	1	Sack	2 Bettücher H. L. u. L. L., 4 Kissen, 2 Oberbetten etc.	26	6	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
7	A C D	14/15	2	Kisten	? —	72	7	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
8	A D	576/9	4	„	leer —	30	8	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
9	A E	569	1	Kiste	gefüllt —	33	9	Emmerich	K. E.-D. Essen	
10	A M	—	1	Bund	Eisen —	57	10	Wetter a/Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
11	A P	—	1	Paket	2 Ventilräder —	8	11	Belecke	Westf. Land.-Eisenb.	
12	A R	16093	1	—	Demyohn (zerbrochen)	5	12	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
13	B	434	1	Kiste	gefüllt —	30	13	Heidelberg	Badische Stsb.	
14	B	2725	1	Pack	Ofenrohr —	5	14	Pforzheim	„	
15	B & B	874	1	Sack	Feldsamen —	50	15	Annaburg	K. E.-D. Halle a/S.	
16	B E G	1747	1	Bund	Fassoneisen —	6	16	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
17	B H H	—	1	„	Verbindungsschrauben	45	17	Dortmund Eilg.	K. E.-D. Essen	
18	B K & Cie	—	1	Sack	Kleider —	27	18	Friedrichsfeld	Direktion Mainz	
19	B P M	9673	1	Kiste	Packstroh —	22,5	19	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
20	B R D	480	1	eis. Faß	leer —	53	20	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
21	B W	802	1	Kiste	Eisenw. —	109	21	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
22	C	646	1	Stück	Granitsockel —	270	22	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
23	C	—	4	Bund	leere Säcke —	72	23	Kiel	K. E.-D. Altona	
24	C A	14	1	Kollo	Holzaufsatz —	2	24	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	C C	54147	1	Kiste	kond. Milch in Büchsen	15	25	Frankfurt a/M. H.	„	
26	C C	2831	1	„	leer —	45	26	Bremen Hb.	K. E.-D. Hannover	
27	C F R	98	1	Stück	Achslagerunterteil —	29	27	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
28	C G	100	1	unverp.	eis. Gartenstuhl —	14	28	Essen W.	K. E.-D. Essen	
29	C H	7034	1	Sack	Reis —	47	29	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
30	C M	682	1	Ring i. L.	Kupferdraht —	20	30	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
31	C O	—	1	Ring	verz. Eisendraht —	50	31	Rathenow	K. E.-D. Hannover	v. Bln. H. u. L.
32	C P	152	1	Kiste	Gipsfiguren —	55	32	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
33	C S	2169	1	„	Seife —	29	33	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
34	C S	735	1	Bund	3 hölz. Spannhebel —	6	34	Mülhausen N.	Reichsbahn	
35	C T	164	1	Kiste	leer —	21	35	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
36	C T B	646	1	„	Tafelwage —	11	36	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
37	D	6	1	unverp.	Tisch mit Schublade, gefüllt	33	37	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
38	D	38, 40	2	Stück	Büsten —	3	38	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
39	E B	2030	1	Kiste	Fleischschneidemaschine	22,5	39	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
40	E B	2839	1	Ballen	Flaschenverschlüsse —	14	40	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
41	E D G	1215	1	Kiste	Hartgummistäbe —	24	41	Lübeck	Lübeck-Büchener	
42	G E	850	1	Ballen	Teppich —	19	42	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
43	E K	1180	1	Kiste	Zeugklammern —	12	43	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
44	E P	14179	1	Korbflasche	Öl —	57	44	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
45	E S	3065	1	Kiste	Seifenpulver —	30	45	Essen H.	K. E.-D. Essen	
46	E S	125	1	Pack	72 Rohrklopfer —	14	46	Benneckenstein	Nordh.-Wernigerod.	
47	F	—	1	Korbflasche	leer —	10	47	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
48	F F	4345	1	Bierfaß	leer —	25	48	Elberfeld	„	
49	F G	800	1	eis. Kanne	leer —	24,5	49	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
50	F L W	11615	1	Korbfl.	leer —	4	50	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
51	F M	36	1	Stück	eis. Seilrad —	14	51	Osnabrück	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	F R	9894	2	Stück	verz. Kaminhüte —	9	52	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
53	F S	2374/16	1	Faß	ansch. Kraut od. Sirup	120	53	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
54	F W	4	1	Sack	1 Handkoffer, Kleider und Wäsche und lose Herrenkleider	21,5	54	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
55	F W B	221	1	Pack	Weichselstöcke, Putzpomade, Nähzwirn	6,5	55	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
56	G	4	1	Sack	Blumenerde —	52	56	Bremerhaven*)	"	*) Zollinland.
57	G	765	1	"	Gips —	50	57	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
58	G B	6162	1	Korb	Handbeile —	53	58	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
59	G g	3618	1	Sack	Kartoffeln —	12	59	Flörsheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
60	G & L	4465	1	Ballen	ansch. Manufakturw.	17	60	Neuhaus a. d. Oste	K. E.-D. Altona	
61	G L N	717	1	Kiste	gefüllt —	25	61	Heidelberg	Badische Stsb.	gez.: Zuckerfabrik Frankenthal.
62	G M	6423	1	"	leer —	10	62	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
63	G S	403/5	2	Kisten	Eier —	86	63	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	G S	5683	1	Kiste	Zigarren —	13	64	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
65	G W	814	1	"	Gummibälle —	67	65	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
66	G W	—	1	Ring	dünner Eisendraht —	25	66	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
67	G W	876	1	Kiste	Gummibälle —	15	67	Rendsburg	K. E.-D. Altona	
68	H	—	1	Korb	leb. Pflanzen —	42	68	Raumland=B.	K. E.-D. Elberfeld	
69	H C F	9122	1	Kiste	Konserven —	65	69	Mainz H.	Direktion Mainz	
70	H F	45801	1	"	leer —	6	70	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
71	H G	928	1	"	leer —	23	71	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
72	H G K C	12356	1	"	Gummi —	47	72	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
73	H H	4	3	Stück	eis. Töpfe mit Deckel	15	73	Posen	K. E.-D. Posen	
74	H O	4105	1	Kiste	? —	70	74	Lübeck	Lübeck-Büchener	
75	H P	4024	1	Faß	leer —	39	75	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
76	H S	778	2	Stangen	Rundeisen —	11,5	76	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	à 10 m lg.
77	H T	31378	1	Bund	eis. Reifen —	60	77	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
78	H W	907	1	Kiste	Schreibpapier —	23	78	Düsseldorf=Der.	"	
79	J B	664	1	"	6 vergoldete Reichsadler für Fahnen	8	79	"	"	
80	J B	4726	1	Faß	ansch. Branntwein —	76	80	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
81	J F M	1446	1	Kiste	Wein —	23	81	Magdeburg Süd	K. E.-D. Magdeburg	
82	J G	609	1	"	1 Dutzend Hornlöffel	8	82	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
83	J H	5253	1	Korbflasche	Karbolsäure —	33	83	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
84	J H	125	2	Körbe	leer, viereck. Weidenk.	6	84	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
85	J L	819	1	Kiste	Kurzwaren —	70	85	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
86	J M	6	1	Sack	ansch. Gips —	50	86	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
87	J R	25	1	Ballen	Linoleum —	7,5	87	Gransee	K. E.-D. Stettin	
88	J R C	107	1	"	Stoffe —	35	88	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	
89	J S	3101	1	Kiste	? —	11	89	Herzberg a/H.	K. E.-D. Cassel	
90	J S	2974	1	Ballen	rotes Bettinlett —	13,5	90	Weida	K. E.-D. Erfurt	
91	J S	1209	1	Kiste	Vorhangrosetten und Kugeln	9	91	Pforzheim	Badische Stsb.	
92	J S	23131	1	"	Packmaterial —	30	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	J W	1	1	Sack	22 l. Säcke —	17	93	"	"	
94	J W B	317	1	Kiste	? —	98	94	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
95	K	10013	1	Faß	gefüllt —	122	95	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
96	K	12768	1	"	leer —	43	96	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
97	K	—	1	Stück	Reifeisen —	15	97	Gr.=Umstadt	Direktion Mainz	
98	K	806	2	"	Wagenfedern —	10	98	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
99	K A W	—	1	Korbballon	Schwefelsäure —	78	99	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
100	K C	1/10	10	Kisten	Aprikosen —	150	100	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
101	K C	702	1	Korbfl.	Säure —	75	101	Düsseldorf=Der.	"	
102	K & E	2138	1	Kiste	Bleiflasche mit Säure	78	102	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
103	K K	—	1	"	Käse —	71	103	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
104	N Z	—	1	"	Käse —	72	104			
105	C B	—	1	"	Käse —	76	105			
106	C P	—	1	"	Käse —	76	106			
107	K N C	23578	1	"	3 Tafeln Schokolade	19	107	Mainz	Direktion Mainz	
108	K W	57	1	Verschl.	Spiegel —	24	108	Wesel	K. E.-D. Essen	
109	L H	5061	1	Blechbüchse	gefüllt —	27	109	Pforzheim	Badische Stsb.	
110	L M	996	1	Weinfaß	leer —	8	110	Bingen	Direktion Mainz	
111	L M	—	17	Stück	Eisenrohre —	193	111	Herbolzheim	Badische Stsb.	
112	L R	—	1	(unverp.)	Tisch —	26	112	Neugraben	K. E.-D. Altona	
113	L R	1844	1	Ballen i. L.	Leder —	60	113	Ebersbach	Sächsische Stsb.	
114	M	22	1	Paket	Eisenwaren —	18	114	Nabburg	Bayerische Stsb.	
115	M	115	2	Kisten	Würfelzucker —	110	115	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
116	M	—	47	Stück	Blechreifen —	17	116	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	aus Schwarzblech.
117	M A V	276/1895	1	—	Kette —	—	117	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	8,5 m lg.
118	M B	54	1	Ballen	Schnürriemen —	4	118	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
119	M H W	120	1	Kiste	Handsägen —	60	119	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
120	M J N	1772	1	Ballen	l. Beutel —	50	120	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
121	M & K	316	1	Ballot	Bierfilze —	9	121	Hof	Bayerische Stsb.	
122	M K	9687	1	Kiste	leer —	23	122	Schöneberg Mil.	K. E.-D. Berlin	
123	M P	102	1	Stück	Matratze —	40	123	Czerwitz	K. E.-D. Kattowitz	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
124	M S	4510	1	Kiste	10 leere Säcke —	16	124	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
125	M S	466	1	Ring	bl. Eisendraht —	63	125	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
126	N S W B	5740	1	Spritfaß	leer —	126	126	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
127	N O	—	1	Stück	Herdplatte —	13	127	Immendingen	Badische Stsb.	
128	O D J	9538	1	Kiste	Eisenw. —	55	128	Kornwestheim	Württemberg. Stsb.	
129	O S & E	4	1	Pack*)	Holzmodelle —	7	129	Duisburg	K. E.-D. Essen	*) in Leinen.
130	P	1196	1	Holzgest.	leer —	12	130	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
131	P J D	1	1	(unverp.)	Nähmaschine —	54	131	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
132	P L	623	1	Kiste	leer —	27	132	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
133	P L	1	1	Pack	l. Hopfensäcke —	23	133	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
134	P S	46643	2	—	Schraubzwingen —	21,5	134	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
135	P v F	5768	1	Kiste	Garn —	156	135	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	
136	R	1/4	2 1 1	Ballen Sack „	Felle — Wolle — Leimleder —	28 58 10 35	136	Dobrilugk-K.	K. E.-D. Halle a/S.	
137	R A & Co	92430	1	Ölfaß	leer —	35	137	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	R B	1	1	Faß	Wein —	24	138	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
139	R G	522/3	2	Kisten	Packstroh —	148	139	Berlin H. u. L.	„	
140	R K	6812	1	Kiste	Nudeln —	6	140	Mengen	Württemberg. Stsb.	
141	R K F	5001	1	„	leer —	30	141	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
142	R L	5340	1	Faß	leer —	20	142	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
143	R R	2318 2637	1	eis. Faß	leer —	105	143	Hönningen Rh.	K. E.-D. Cöln	
144	R W	20392	1	Bund	6 Kaminschieber —	6	144	Ilsenburg	K. E.-D. Magdeburg	
145	S	2	1	Weidenkorb	Kleider, Wäsche —	30	145	Roda S.-A.	K. E.-D. Erfurt	
146	S	5081	1	(unverp.)	eis. Bettstelle —	21	146	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
147	S	159	1	Kiste	leer —	18	147	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
148	S C	5657	1	Ballen	Tabakblätter —	60	148	Emsdetten	K. E.-D. Münster	
149	Sch H	234	1	Kiste	leer —	19	149	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
150	S & Co	5934	1	Faß	Öl —	204	150	Bismarck	K. E.-D. Essen	
151	S H	31408	1	Ballen	Damenblusen u. Stoffe	90,5	151	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
152	S K	702	1	Kiste	Krawatten —	63	152	Mainz	Direktion Mainz	
153	S M C	3199	1	(unverp.)	Nähmaschine —	33	153	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
154	S S	—	1	Bund	4 Tfl. Schwarzblech	15	154	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
155	S W P	4	1	(unverp.)	8 m l. Tau —	10	155	Harburg	K. E.-D. Altona	
156	T	1988	1	Faß	leer —	34	156	Bingerbrück	Direktion Mainz	
157	T	2036	1	Kiste	Packstroh —	36	157	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
158	T	736	1	Kübel	Seife —	58	158	Carthaus Wpr.	K. E.-D. Danzig	
159	T & W	4573	1	—	Petroleumfaß, leer —	33	159	Duisburg	K. E.-D. Essen	
160	W	15	2	Körbe	leer —	2	160	Bremen Fr.	K. E.-D. Hannover	
161	W	712	1	Kiste	Bilder —	28	161	Posen	K. E.-D. Posen	
162	W	—	1	Stück	altes Eisen —	40	162	Roßla	K. E.-D. Cassel	
163	W B	43	1	Bund	Flaschen —	5	163	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
164	W B	3154	1	Faß	leer —	35	164	Bingerbrück	Direktion Mainz	
165	W B	56003	1	Ballen	Tapeten —	17	165	Schalke	K. E.-D. Essen	
166	W C	9408	1	Kiste	Packstroh —	30	166	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	C. A. D. 2092.
167	W C	1	1	„	Margar.-Reklame —	11	167	Styrum	K. E.-D. Essen	
168	W D	3910	1	Verschlag	Gardinenstangen —	40	168	Essen	„	
169	W H	146	1	Holzkoffer	gefüllt —	45	169	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	schwarz gestrichen.
170	W R	240	1	Ballen	Schinken —	29	170	Wanne	K. E.-D. Essen	
171	W S	2027	1	Kiste	ansch. Eisenw. —	90	171	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
172	W S	80	1	Verschlag	3 Nachttische —	41	172	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
173	WW	1006	1	Kiste	Schirmständer —	23	173	Trier Hbf.	St. Johann-Saarbr.	
174	W T	1	1	Pack	hölz. Tafel od. Deckel	22	174	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
175	Braunschweig	—	1	Stück	Zuckerhut —	12	175	Windisch-eschenbach	Bayerische Stsb.	
176	Ed. Brümmer O F O Freiburg	—	1	Sack	alte Getreidesäcke —	27	176	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
177	T. Busse	—	1	Pack	4 l. Körbe, 4 Deckel	16	177	Geestemünde Fischerh.	„	
178	Presto Chemnitz	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	178	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
179	Miss A. Davy	—	1	—	schwarzer Koffer —	12	179	Basel	Reichsbahn	Gepäck.
180	Dneneberg	—	1	(unverp.)	Filzdecke —	5	180	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
181	K P E V Elberfeld	—	1	—	Ladebrücke von Holz	45	181	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	2,20 m lg., 0,60 m br.
182	Gebr. Freieisen (Frankfurt a/M.)	8185	1	Faß	Apfelwein —	70	182	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
183	Göcke	—	1	Kiste	leer —	35	183	Dresden-Neust.	Sächsische Stsb.	
184	B. Picard	—	1	Bund	Tiegelgußstahl —	23	184	Naumburg H.	K. E.-D. Erfurt	
185	A. Rothe	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	185	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
186	Salzbergen	991	1	(unverp.)	Schrank —	52	186	Salzbergen	K. E.-D. Münster	
187	Stett. Victoria-Br.	—	1	Bierfaß	leer —	20	187	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
188	Max Schmorl	—	1	Paket	1 Hose und Karten —	2	188	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
189	H. Schütz	—	3	Pack	Ketten —	31	189	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
190	Wagner	—	1	Kiste	gef. Blechflasche —	23	190	Nauendorf	K. E.-D. Magdeburg	
191	Wahnschaffe	—	1	„	Zollgut —	13	191	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
192	v. Wigk & Co.	—	2	—	Blechgefäße, leer —	29	192	Berlin Schg.	„	
193	Wilke, Halle	—	1	Sack	Wäsche, Strümpfe etc.	29	193	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
194	V. H. Wille	—	1	„	gebr. Kaffee —	30	194	Wesel	K. E.-D. Essen	
195	Züttlingen-Ulm	—	1	—	Wagendecke —	—	195	Ulm	Württemberg. Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
196	—	1	1	—	hölz. Viehgitter —	—	196	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Mülheim.
197	—	weiß I	1	Bund	14 Stg. Rundeisen —	50	197	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
198	—	1 a–20	20	„	l. Säcke —	348	198	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
199	—	7	1	Pack	Schuhstifte —	4,5	199	Groß-Gerau	Direktion Mainz	
200	—	60	1	„	Zigarrenproben —	5,5	200	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
201	—	118	1	Kiste	Porzellaneimer —	17	201	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
202	—	209	1	Verschlag	Schrank (neu) —	70	202	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
203	—	428	1	Paket	Linoleumproben —	10	203	Osnabrück Hptbhf.	K. E.-D. Münster	Gepäck.
204	—	429	1	„	Linoleumproben —	15	204			
205	—	1577/78	5	Bll.	Säure (à 75) —	375	205	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
206	—	3994	1	Kiste	Margarine —	18	206	Wanne	K. E.-D. Essen	
207	—	4181	1	Bund	30 Achsbuchsen —	31	207	Soest	K. E.-D. Cassel	
208	—	4920	1	Kiste	Putzcream —	7	208	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
209	—	8387	1	Kanne	Öl —	13,5	209	Anzenkirchen	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
210	— rot	—	76	Stück	Unterpflüge —	228	210	Posen	K. E.-D. Posen	m. Stempel.
211	— rot	—	2	„	Ofenteile —	7,5	211	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
212	X weiß	—	2	„	runde eis. Scheiben —	7	212	Soest	K. E.-D. Cassel	
213	— weiß	—	1	„	½ Wagenachse, eis. —	11	213	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	m. Schlüssel.
214	C △ S 0	133	1	Kiste	4 gef. Blechflaschen —	50	214	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
215	—	—	1	Pack	1 Axt, Beil, Hacken —	6	215	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
216	—	—	1	Bund	Bandeisen —	15	216	Gr.-Moyeuvre	Reichsbahn	
217	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	27	217	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	Pack	2 Bettstellen —	?	218	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
219	—	—	1	Stück	Bienenkasten —	15	219	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
220	—	—	3	Säcke	alte Blechbüchsen —	37	220	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
221	—	—	7	Stück.	Bretter —	72	221	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
222	—	—	16	—	Bretter —	200	222	Corbetha	K. E.-D. Halle a/S.	
223	—	—	1	Bund	3 eis. Bügelbolzen —	6	223	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	Ballot	Bürstenwaren —	46	224	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
225	—	—	1	Stück	Butter —	1,5	225	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
226	—	—	1	Pack	l. Cementsäcke —	10	226	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
227	—	—	1	Sack	getr. Damenwäsche —	8	227	Stendal	K. E.-D. Hannover	die Wäsche ist O E gezeichnet.
228	—	—	1	Wagen	Düngemittel —	—	228	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Bsl. 14097.
229	—	—	1	—	Egge —	52	229	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
230	—	—	1	Sack	Eiergraupen —	50	230	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
231	—	—	1	Pack	5 Eimer —	8,5	231	Süchteln	Crefelder E.	
232	—	—	1	Wagen	altes Eisen —	—	232	Roßlau	K. E.-D. Halle a/S.	Bsl. 32339.
233	—	—	1	Bund	4 Eisenbleche —	16	233	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
234	—	—	1	Stück	Eisenblock —	65	234	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
235	—	—	1	Ring	verz. Eisendraht —	24	235	Offenburg	Badische Stsb.	
236	—	—	1	Stück	Eisenrohr —	29	236	Crefeld	K. E.-D. Cöln	z. Dampfheiz.
237	—	—	1	Bund	6 verz. Eisenrohre —	30	237	Warburg	K. E.-D. Cassel	m. Muffen.
238	—	—	2	„	Eisenschienen —	20	238	Cleve	K. E.-D. Cöln	
239	—	—	1	„	8 Eisenstäbe —	5,5	239	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
240	—	—	1	Kiste	Eisenwaren —	138	240	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	u. Messingw.
241	—	—	1	—	hölz. Fahnenstange —	4,5	241	Haynau	K. E.-D. Breslau	
242	—	—	1	—	Fahrrad —	—	242	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
243	—	—	1	Faß	leer —	10	243	Cüstrin V.	K. E.-D. Bromberg	
244	—	—	1	„	leer —	14	244	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
245	—	—	1	Bund	8 rote Fenstereisen —	12	245	Hannover N.	„	T-förmig.
246	—	—	1	Kiste	Feuerwehrsachen —	13	246	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
247	—	—	1	Stange	Flacheisen —	12	247	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
248	—	—	1	„	Flacheisen —	9	248	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	5,25 m lg.
249	—	—	1	—	Futterkrippe —	25	249	Leipzig I Bayer.	Sächsische Stsb.	
250	—	—	1	Eimer	Gelee od. Kraut —	12	250	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
251	—	—	1	—	Gießkanne —	7	251	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
252	—	—	1	Sack	Gips —	74	252	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
253	—	—	1	Korb	leere Glasflaschen —	26	253	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
254	—	—	1	Wagen	Grubenholz —	—	254	Camen	K. E.-D. Essen	Bbg 38081.
255	—	—	1	—	Güterbodenkarre —	?	255	Breslau W. J. 4.	K. E.-D. Breslau	grün gestrichen.
256	—	—	1	Bund	10 eis. Haken —	11	256	Elm	K. E.-D. Frankf. a/M.	
257	—	—	1	Stück	eis. Hakenstange —	10	257	Teipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
258	—	—	1	Pack	Hanf —	7	258	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
259	Herba Absynthi	—	1	Sack	Herba Absynthi —	26	259	Soest	K. E.-D. Cassel	
260	—	—	1	Weinkorb	alte Herrenkleidung	11	260	Budenheim	Direktion Mainz	
261	—	—	1	Karton	Holzsäulen —	37	261	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
262	—	—	1	Bund	5 runde Holzstangen	30	262	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
263	—	—	2	—	Holzstücke mit Stützen	6	263	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	Sack	Kaffee —	25	264	Freren	K. E.-D. Münster	
265	—	—	1	„	Kartoffeln —	65	265	Wanne	K. E.-D. Essen	
266	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	266	Neuß	K. E.-D. Cöln	
267	—	—	1	„	Kartoffeln —	41	267	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	—	1	„	Kartoffeln —	72	268	Amberg	Bayerische Stsb.	
269	—	—	1	„	Kartoffeln —	47	269	Rethen	K. E.-D. Hannover	
270	—	—	1	„	Kartoffeln —	60	270	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
271	—	—	1	„	2 Keilkissen —	7	271	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	1	—	Kette —	144	272	Rheine	K. E.-D. Münster	35 m lg.
273	—	—	1	—	Kette —	—	273	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	24,25 m lg.
274	—	—	1	—	Kinderbettstelle —	21	274	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	
275	—	—	2	Bund	4 Kinderstühle —	4	275	Zwickau	Sächsische Stsb.	
276	—	—	1	—	Kinderwagen —	?	276	Oberndorf	Württemberg. Stsb.	Näthers Schutzmarke.
277	—	—	1	Kiste	leer —	57	277	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
278	—	—	1	„	leer —	120	278	Siegen	„	
279	—	—	1	grauer Sack	Kleider u. Betten —	18	279	Stettin C.	K. E.-D. Stettin	
280	—	—	1	Sack	40 gebr. Kleiesäcke	27	280	Jülich	K. E.-D. Cöln	
281	—	—	1	—	Korbflasche, leer —	4	281	Lindau	Bayerische Stsb.	
282	—	—	1	Pack	3 zweideckelige Körbe	2	282	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
283	—	—	1	„	6 leere grüne Körbe	22	283	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
284	—	—	1	Bund	weiße Korbweiden —	12	284	Cöpenick	K. E.-D. Berlin	
285	—	—	1	—	Küchentisch —	19	285	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
286	—	—	1	Stück	eis. Kurbel —	5	286	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	m. Griff.
287	—	—	1	„	eis. Kurbelwelle —	137	287	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
288	—	—	1	Kanne	ansch. Lack —	6	288	Basel B.	Badische Stsb.	
289	—	—	1	Korbfl.	Lack od. Öl —	6,5	289	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
290	—	—	14	Bund (Paar)	Laschen —	300	290	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
291	—	—	2	Bund	eis. Laschen —	36	291	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
292	—	—	10	Pack	Latten —	170	292	Melsungen	K. E.-D. Cassel	
293	—	—	1	—	Laufkorb —	2	293	Dortmund	K. E.-D. Essen	
294	—	—	1	Ballen	Leder u. Peitschen —	21	294	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
295	—	—	1	Kiste	Lederappretur —	6	295	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	Ballen	Lederpeitschen —	2	296	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
297	—	—	1	—	Lehnklappstuhl —	?	297	Tiegenhof	K. E.-D. Danzig	
298	—	—	1	—	Leine —	—	298	Kleparz	K. E.-D. Posen	
299	—	—	1	—	Leine —	—	299	Altona	K. E.-D. Altona	bezettelt: Elmshorn-Altona.
300	—	—	1	Ballen	Leinen —	13	300	Duisburg	K. E.-D. Essen	
301	—	—	1	Korbfl.	Liquor Ferri albuminat.	75	301	Dortmund S.	„	
302	—	—	1	Ballen	Manufakturw. —	39	302	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	beklebt: Mansfeld 1714.
303	—	—	4	Säcke	Mehl —	400	303	Schlitz	K. E.-D. Frankf. a/M.	
304	—	—	1	—	1. Sack m. Messingbügel	—	304	Basel	Reichsbahn	Gepäck.
305	—	—	1	—	Meßlatte —	6	305	Kiel	K. E.-D. Altona	3 m lang.
306	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	6	306	Düren	K. E.-D. Cöln	
307	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	6,5	307	Hohenebra	K. E.-D. Erfurt	
308	—	—	1	Eimer	Obstabf.-Marmelade	12,5	308	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
309	—	—	1	Blechkanne	ansch. Öl —	18,5	309	Stolberg-Hammer	K. E.-D. Cöln	
310	—	—	1	Korb	Ofentürhaken —	80	310	Duisburg	K. E.-D. Essen	
311	—	—	2	Körbe	leere Petroleumkannen	—	311	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
312	—	—	1	Ballen	Pflanzen (Rosen) —	30	312	Bad Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
313	—	—	1	Wagen	Pflastersteine —	—	313	Beutersitz	K. E.-D. Halle a/S.	Bsl. 53125.
314	—	—	1	Bund	6 eis. Pflugmeißel —	24,5	314	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	ansch. Kalkdecke.
315	—	—	1	—	Privatdecke —	—	315	Reckl.-Bruch	K. E.-D. Essen	
316	—	—	16	—	Privatkupplungen —	170	316	Breslau O/S.	K. E-D Breslau	
317	—	—	1	Sack	weißes, parfümiertes Pulver*)	20	317	Neuß	K. E.-D. Cöln	*) anscheinend Putzpulver.
318	—	—	1	Stück	Pumpenstück —	13	318	Altena	K. E-D. Elberfeld	
319	—	—	1	—	hölz. Rahmen —	7	319	Echzell	K. E.-D. Frankf. a/M.	
320	—	—	1	Sack	Reis —	25	320	Cues-Berncastel	St. Johann-Saarbr.	
321	—	—	1	—	Riemenscheibe —	4	321	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
322	—	—	1	Stück	gußeis. Rohr —	8	322	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	90 cm lg.
323	—	—	2	Bund	12 eis. Rohre —	140	323	Neuß	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
324	—	—	1	Bund	12 Röhren —	26	324	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
325	—	—	8	Stück	gußeis. Röhren —	28	325	Duisburg	K. E.-D. Essen	
326	—	—	1	—	Rohrfigur —	2	326	Altona	K. E.-D. Altona	
327	—	—	1	Bund	Rohrmatten —	5	327	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
328	—	—	1	„	16 Stg. Rundeisen —	37	328	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	1	Stab	Rundstahl —	47	329	Gummersbach	„	
330	—	—	1	Sack	12 neue Säcke —	13	330	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
331	—	—	1	„	l. Säcke —	41	331	Cloetze	K. E.-D. Magdeburg	
332	—	—	1	Korb	Salat —	15	332	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
333	—	—	4	Kbfl.	Salmiakgeist —	292	333	Reichenbach i/V.	Sächsische Stsb.	
334	—	—	1	Sack	ansch. Salz —	110	334	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
335	—	—	1	Gestell	Sardinen —	28	335	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
336	—	—	1	Pack	Schaufeln —	11	336	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
337	—	—	1	Schlßkb.	gefüllt —	29	337	Cassel	K. E.-D. Cassel	
338	—	—	1	Faß	Schmieröl —	209	338	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
339	—	—	1	Korbkanne	Schmieröl —	19	339	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
340	—	—	1	Stück	eis. Schneckenflügel	5	340	Baalberge	K. E.-D. Magdeburg	
341	—	—	1	Stück	Schneckenmesser —	10	341	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
342	—	—	1	Kiste	Schuhleisten, Schuhe etc.	15	342	Rawitsch	K. E.-D. Posen	
343	—	—	1	Stück	leb. Schwein —	?	343	Vilshofen	Bayerische Stsb.	
344	—	—	1	—	Sofagestell —	20	344	Kiel	K. E.-D. Altona	
345	—	—	1	Ballen	3 Sofakissen, 1 Schlummerrolle	8	345	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
346	—	—	1	—	Sportkarre —	$7^1/_2$	346	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
347	—	—	1	—	Sportwagen —	9	347	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
348	—	—	2	Stäbe	▷-Stahl —	36	348	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
349	—	—	1	—	Steigeleiter —	24	349	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
350	—	—	1	Faß	Steinkreide —	148	350	Röthenbach b. Lindau	Bayerische Stsb.	
351	—	—	1	—	Wiener Stuhl —	4	351	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
352	—	—	1	Pack	2 Stühle (Rohrsitz) —	6	352	Aachen	K. E.-D. Cöln	
353	—	—	1	Pack	8 weiße Tragkörbe —	19	353	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
354	—	—	1	Ballen	wollene Tücher —	57	354	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
355	—	—	1	Waschkessel	Umzugsgut —	24	355	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
356	—	—	4	Säulen	Untersätze —	10	356	Erlangen	Bayerische Stsb.	
357	—	—	1	—	Waschkorb, neu —	2	357	Straßburg	Reichsbahn	
358	—	—	1	Schlßk.	Wäsche, Kleider —	54	358	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
359	—	—	1	Sack	gebr. Wäsche u. Bettzeug	10	359	Mainz	Direktion Mainz	
360	—	—	9	Bund	Waldpflanzen —	20	360	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
361	—	—	1	Sack	19 Weckschüsseln —	12	361	Bamberg	Bayerische Stsb.	
362	—	—	1	Ballen	Werg —	27	362	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
363	—	—	1	Sack	Weste, Kartoffeln usw.	6	363	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
364	—	—	1	Stück	Zahnrad —	8	364	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
365	—	—	1	Paket	Zange —	8	365	Bamberg	Bayerische Stsb.	
366	—	—	1	—	Zeichentafelständer	16	366	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
367	—	—	1	Kiste	Zollgut —	147	367	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
368	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	44	368	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
369	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	46	369	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 36. 9. Mai 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die einheitlichen reglementarischen Bestimmungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr.

Mit der am 1. Januar 1893 erfolgten Einführung des Berner internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vollzog sich ein gründlicher Wandel in den Grundlagen des internationalen Transportrechtes. Während bis dahin der internationale Eisenbahngüterverkehr besondere Abmachungen zwischen den Bahnverwaltungen zur Voraussetzung hatte und ausschließlich auf diesen beruhte, wurde durch das Berner Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 die Güterbeförderung im internationalen Verkehr mit direktem Frachtbrief auf eine feste, von dem Willen der Bahnverwaltungen unabhängige Grundlage gestellt.

Hiermit rückte die rechtsbildende Tätigkeit der internationalen Verbände in zweite Linie und steht ihnen seither lediglich die Aufstellung solcher Verbandsbestimmungen zu, welche mit dem Internationalen Übereinkommen im Einklang stehen. Aber auch in dieser Beschränkung bot sich für die Verbände ein reiches Feld des Schaffens. Ist ja doch das Berner Übereinkommen weitaus nicht erschöpfend. Eine Reihe frachtrechtlicher Fragen ist im Übereinkommen nicht gelöst, und bleibt es Sache der Verbände, auf dem Boden des gegebenen Grundrechtes Zusatzbestimmungen zur Klarlegung der im Internationalen Übereinkommen nicht geregelten Fragen sowie zur Durchführung von einzelnen Bestimmungen des Übereinkommens aufzustellen. Die erstmalige Ausarbeitung solcher den Vorschriften des Berner Übereinkommens angepaßter Zusatzbestimmungen für die einzelnen Verbände erfolgte knapp vor dem Inkrafttreten des Berner Übereinkommens. Leider ließ es die Dringlichkeit der Arbeit unmöglich erscheinen, eine Fühlungnahme der Verbände wegen Herstellung tunlichster Einheitlichkeit der Zusatzbestimmungen anzubahnen. Die Folge dieses Vorganges war, daß die Zusatzbestimmungen, welche im Zeitpunkte der Einführung des Berner Übereinkommens für die einzelnen Verbände in Kraft traten, erhebliche Verschiedenheiten aufwiesen. Die Verschiedenheit beruhte auf mancherlei Gründen.

Zunächst ließen sich die Verbände bei dem Umfang der Zusatzbestimmungen von ganz verschiedenen Gesichtspunkten leiten. So wurden von mehreren Verbänden eingehende Bestimmungen aufgestellt, welche das Verfahren bei der Auf- und Abgabe, bei Ablieferungshindernissen sowie die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften betreffen, während man in anderen Verbänden von der Aufnahme solcher Bestimmungen ganz absah oder sie tunlichst beschränkte. Anderseits wichen die den gleichen Gegenstand behandelnden Zusatzbestimmungen vielfach sachlich voneinander ab, sei es, daß man hierbei einzelne Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens verschiedenartig auslegte oder aus sonstigen Gründen zu abweichenden Lösungen der betreffenden Fragen gelangte.

Neben diesen sachlichen Abweichungen wiesen die einzelnen Verbandsreglements auch zahlreiche Verschiedenheiten in der Fassung materiell übereinstimmender Vorschriften auf, wozu noch der Umstand kam, daß häufig denselben Gegenstand behandelnde Bestimmungen verschiedenen Artikeln des Internationalen Übereinkommens beigefügt wurden.

Unter diesen Verhältnissen erschien eine gleichmäßige Handhabung des Internationalen Übereinkommens nahezu ausgeschlossen und die kaum errungene Einheitlichkeit des internationalen Frachtrechtes ernstlich in Frage gestellt. Auch ergab sich hieraus insofern ein empfindliches Erschwernis für die Abwicklung des internationalen Transportdienstes, als die Eisenbahnen und das Publikum gezwungen waren, auf die abweichenden Zusatzbestimmungen der Tarifverbände bei den einzelnen Sendungen, je nachdem diese in dem einen oder anderen Verkehre abgefertigt werden, Rücksicht zu nehmen.

Bereits in einer in der Zeitschrift für Eisenbahnen und Schiffahrt, Jahrgang 1893, Nr 1 erschienenen Abhandlung nahm Dr Röll Anlaß, darauf hinzuweisen, daß es eine dankbare Aufgabe wäre, in einem größeren Kreise von Verbänden einheitliche Verbandsbestimmungen zu vereinbaren, und gab der Genannte

zugleich der Hoffnung Ausdruck, daß die Bahnverwaltungen die Durchführung dieser Aufgabe in ihrem eigensten Interesse baldigst in Angriff nehmen werden. Diese Anregung wurde von der damaligen Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen noch im Jahre 1893 aufgenommen. Sie setzte sich zunächst unter ausführlicher Darlegung der Gründe für eine Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen mit einem engeren Kreise von Bahnen aller dem Berner Übereinkommen angehörenden Vertragsstaaten zum Zwecke der Einleitung vorbereitender Schritte ins Benehmen und fand hierbei allseitige Zustimmung. Um einen Überblick und eine Grundlage für die ganze Arbeit zu gewinnen, verfaßte die Generaldirektion eine vergleichende Gegenüberstellung der in etwa zwanzig der bedeutendsten Eisenbahnverbände bestehenden Zusatzbestimmungen. Hiermit war auch gleichzeitig die Unhaltbarkeit des gegenwärtigen Zustandes in überzeugendster Weise dargetan; konnte doch festgestellt werden, daß kaum eine Zusatzbestimmung in allen Verbänden sachlich und formell übereinstimmte.

Sonach wurde im Einvernehmen mit dem erwähnten engeren Kreise von Eisenbahnen eine Komitee gebildet, in welchem die Bahnen aller Vertragsstaaten durch mindestens ein Mitglied und außerdem die Generaldirektion der rumänischen Eisenbahnen vertreten waren.*) Dieses Komitee übernahm die Aufgabe, einen Entwurf einheitlicher Zusatzbestimmungen auszuarbeiten. In der ersten, am 9. Juni 1894 in Zell am See abgehaltenen Sitzung des Komitees wurde die Generaldirektion der österr. Staatsbahnen mit der Führung des Vorsitzes und zugleich mit der Vorbereitung des Entwurfs betraut. Der ausgearbeitete Entwurf wurde in der zweiten Sitzung des Komitees zu Genua vom 12.—14. Dezember 1894 einer eingehenden Beratung unterzogen, sodann in einer weiteren Sitzung am 20. und 21. Februar 1895 zu München nochmals durchgearbeitet und als „Dritter Entwurf einheitlicher reglementarischer Zusatzbestimmungen“ allen an internationalen Verbänden innerhalb des Geltungsgebietes des Berner Übereinkommens beteiligten Eisenbahnen zur Erklärungsabgabe übermittelt. Dem Entwurfe war eine Denkschrift beigegeben, in welcher die Generaldirektion der österr. Staatsbahnen die Gesichtspunkte kennzeichnete, von welchen das Komitee bei Ausarbeitung des Entwurfes ausgegangen war.

In dieser Denkschrift wurde u. a. ausgeführt, daß sich das Komitee auf die Aufnahme solcher Bestimmungen beschränken zu sollen glaubte, für welche tatsächlich ein allgemeines Bedürfnis vorlag, daß daher folgende Gruppen von der Aufnahme ausgeschlossen wurden: a) alle örtlichen Bestimmungen, welche lediglich das Verfahren bei der Auf- oder Abgabe betreffen, b) alle jene Bestimmungen, welche auf Gesetzen oder besonderen behördlichen Anordnungen der einzelnen, dem Internationalen Übereinkommen beigetretenen Staaten beruhen, wie z. B. die Bestimmung über den Postzwang, über explosive Gegenstände sowie die zoll-, steuer- und sanitätspolizeilichen Vorschriften, c) alle nur für einzelne Verkehre in Betracht kommenden Sonderbestimmungen.

Auch die Punkte, hinsichtlich deren das Internationale Übereinkommen die Bestimmungen der Landesgesetze als maßgebend erklärt, wurden nicht in den Kreis der Beratungen gezogen, da die Schaffung einer Einheit in dieser Richtung, mit Rücksicht auf die weitgehende Verschiedenheit der gesetzlichen Bestimmungen in den einzelnen Vertragsstaaten nicht erreichbar schien.

*) Diesem Komitee gehörten an: die österreichischen und ungarischen Staatsbahnen, die österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Königl. Eisenbahndirektion Berlin, die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die französische Ost- und Nordbahn, die italienische Südbahn, die belgischen, niederländischen und dänischen Staatsbahnen, die schweizerische Nordostbahn (an deren Stelle seit der Verstaatlichung die schweizerischen Bundesbahnen getreten sind), die rumänischen Staatsbahnen sowie anfänglich auch der Verein russischer Eisenbahnverwaltungen für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Dagegen war es dem Komitee gelungen, hinsichtlich der meisten anderen Fragen, für deren Regelung ein Bedürfnis vorlag, eine Einigung zu erzielen, und zwar in einer Weise, welche den berechtigten Wünschen des Publikums wie auch der Bahnen entsprechende Rechnung trägt.

In der Denkschrift wurde weiter auch darauf hingewiesen, daß das vorliegende Ergebnis naturgemäß nur im Wege des Kompromisses erreicht werden konnte und daher schwerlich alle Verwaltungen vollkommen befriedigen werde, gleichzeitig jedoch der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß dem Entwurf mit Rücksicht auf die unbestrittenen Vorteile der Einheitlichkeit im großen und ganzen unter Beiseitesetzung unwesentlicher Bedenken allseits zugestimmt werden würde, und zwar um so mehr, als etwaige Sonderverhältnisse einzelner Verbände durch die eingeleitete Vereinheitlichung nicht berührt werden sollen und diesen unbeschadet der Wirksamkeit der einheitlichen Bestimmungen durch Festsetzung besonderer Verbandsbestimmungen Rechnung getragen werden könne.

Die meisten Bahnen nahmen entweder einzeln oder, wie der schweizerische Eisenbahnverband und die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, durch gemeinsame Beratung in den bestehenden Eisenbahnvereinigungen zu dem Entwurf Stellung; auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat sich mit letzterem beschäftigt. Die zu dem Entwurf der einheitlichen Zusatzbestimmungen eingelangten Anträge wurden in der vierten im Mai 1896 in Ragatz abgehaltenen Sitzung vom Komitee durchberaten. Die endgültige Feststellung des Entwurfs konnte allerdings in dieser Sitzung noch nicht erfolgen, da damals die Beschlüsse der in der Zeit vom 16. März bis 2. April 1896 abgehaltenen Konferenz zur Revision des Berner Übereinkommens noch nicht bekannt waren und es geboten schien, auf diese bei Fassung der einheitlichen Zusatzbestimmungen bereits Rücksicht zu nehmen. Die auf Grund der Beschlüsse letzterer Konferenz umgearbeiteten Zusatzbestimmungen gelangten in der fünften, im Mai 1899 in Paris abgehaltenen Sitzung zur Beratung. Zugleich wurde dort grundsätzlich ausgesprochen, daß es im Interesse der Fortbildung der einheitlichen Zusatzbestimmungen äußerst wünschenswert erscheine, ein ständiges internationales Komitee für die Fortbildung der einheitlichen Zusatzbestimmungen einzusetzen. In der sechsten, im Mai 1900 in Bern abgehaltenen Sitzung wurde die Geschäftsordnung für das einzusetzende internationale Transportkomitee erledigt. In der 7. Sitzung (Februar 1901 in München) wurden noch einige offen gebliebene, den Entwurf einheitlicher Zusatzbestimmungen betreffende Fragen zum endgültigen Austrag gebracht. Mit Rundschreiben des Eisenbahnministeriums vom 11. Mai 1901 erfolgte dann die Verschickung des letzten Entwurfs der Einheitlichen Zusatzbestimmungen zum Berner Übereinkommen und des Entwurfs der Geschäftsordnung für das Internationale Transportkomitee an sämtliche diesem Übereinkommen unterworfenen Bahnen mit der Einladung, diesen Entwürfen die Zustimmung zu erteilen.

Von allen Bahnen (etwa 200 an der Zahl) mit Ausnahme einiger Nebenbahnen, welche offenbar von der Anschauung ausgingen, ihre Zustimmung stillschweigend durch Unterlassung eines Widerspruchs erteilt zu haben, liefen Erklärungen zu dem Entwurfe der einheitlichen Zusatzbestimmungen und der Geschäftsordnung für das Internationale Transportkomitee ein. Die Erklärungen lauteten mit Ausnahme jener der russischen und rumänischen Bahnen durchweg zustimmend. Von einzelnen Verwaltungen wurden allerdings Abänderungsanträge angemeldet, diese wurden jedoch sämtlich gegenstandlos, weil sie teils nur bedingungsweise für den Fall einer neuerlichen Durchberatung des Entwurfs gestellt, teils im Interesse des Zustandekommens des Werkes in dankenswerter Weise zurückgezogen worden sind.

Was die russischen Bahnen betrifft, so war deren ablehnende Haltung durchaus nicht gegen die Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen gerichtet, sondern darauf zurückzuführen, daß die russische Aufsichtsbehörde die Teilnahme der

russischen Eisenbahnverwaltungen an dem Transportkomitee aus technischen und finanziellen Gründen nicht als wünschenswert erachtete. Im übrigen hat die genannte Aufsichtsbehörde sich damit einverstanden erklärt, daß die Herstellung der Übereinstimmung zwischen den Bestimmungen der Verbandsreglements, an denen russische Bahnen beteiligt sind, und den einheitlichen Zusatzbestimmungen im Wege der Verbandskonferenzen angebahnt werde; dementsprechend wurden beispielsweise im Österreichisch-ungarisch-russischen Verband bereits vorbereitende, auf die Abänderung dieses Verbandsreglements abzielende Schritte eingeleitet, und ist zu hoffen, daß auf diesem Wege die einheitlichen Zusatzbestimmungen auch von den russischen Bahnen angenommen, demnach für das ganze Gebiet des Berner Übereinkommens Geltung erlangen werden.

Der Beitritt der rumänischen Bahnen unterblieb vorerst deshalb, weil Rumänien derzeit am Internationalen Übereinkommen nicht teilnimmt; übrigens ist der Anschluß der rumänischen Bahnen mit Sicherheit zu gewärtigen, wenn die bereits schwebenden Verhandlungen wegen Beitritts Rumäniens zum Berner Übereinkommen zum Abschlusse gelangt sein werden.

In der in Mailand im April 1902 abgehaltenen Schlußsitzung des vorbereitenden Komitees wurde von dem Vorsitzenden das Ergebnis der Erklärungen über den Entwurf der einheitlichen Zusatzbestimmungen und der Geschäftsordnung mitgeteilt; hierbei gab das Komitee vor allem dem Bedauern über die ablehnende Haltung der russischen Bahnen und dem lebhaften Wunsche Ausdruck, daß diese Bahnen sich noch nachträglich entschließen möchten, den einheitlichen Zusatzbestimmungen und dem Transportkomitee beizutreten. Gleichzeitig beschloß das Komitee mit Rücksicht auf die Zustimmung aller übrigen Verwaltungen, mit der Einführung der einheitlichen Bestimmungen nicht länger zu warten. Was die Art der Durchführung dieser Bestimmungen betrifft, so hatte sich das Komitee bereits in früheren Sitzungen dafür ausgesprochen, daß diese im Wege der Verbände zu erfolgen habe, und daß die einheitlichen Bestimmungen eine für alle Verbände verbindliche Norm bilden, daher nicht etwa bloß den Charakter eines Musterreglements haben sollen, welches von den Verbänden beliebig abgeändert werden könnte. Es wurde deshalb in der Mailänder Sitzung beschlossen, die einheitlichen Zusatzbestimmungen an die geschäftsführenden Verwaltungen der einzelnen Verbände mit dem Ersuchen zu leiten, diese in die Verbandsreglements zu übernehmen und in der Weise zu veröffentlichen, daß in den Verbandsreglements unmittelbar nach jedem Artikel des Internationalen Übereinkommens die einheitlichen Zusatzbestimmungen und an diese anschließend, jedoch durch besondere Schrift von letzteren unterschieden, die dem betreffenden Tarifverbande eigentümlichen besonderen Zusatzbestimmungen zum Abdruck gebracht werden.

Mit Rundschreiben des Eisenbahnministeriums vom 2. August 1902 hat dieses sämtlichen am Berner Übereinkommen beteiligten Eisenbahnen angezeigt, daß die einheitlichen Zusatzbestimmungen und die Geschäftsordnung für das Internationale Transportkomitee — mit Ausnahme der russischen und rumänischen Bahnen — allseitige Annahme gefunden haben, und zugleich diejenigen Verwaltungen, welchen die Geschäftsführung in einem internationalen Tarifverbande obliegt, eingeladen, das Erforderliche in die Wege zu leiten, damit die Übernahme der einheitlichen Zusatzbestimmungen in die Verbandstarife tunlichst mit 1. Januar 1903 erfolge. Dieser Termin wurde auch von zahlreichen Verbänden eingehalten. Unter anderem wurden die einheitlichen Zusatzbestimmungen vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bereits in der Vereinsversammlung des Jahres 1902 zum Beschluß erhoben und mit 1. Januar 1903 zur Einführung gebracht.

In den Verbänden, welche die einheitlichen Zusatzbestimmungen bis 1. Januar d. J. noch nicht zur Einführung gebracht hatten, sind die einschlägigen Arbeiten soweit gediehen, daß die Zusatzbestimmungen im Laufe der nächsten Monate werden in Kraft treten können.

Das Internationale Transportkomitee trat in der Zeit vom 28. bis 30. März d. J. in Florenz zur ersten Sitzung zusammen, bei welcher auf Vorschlag des Präsidenten der Schweizer Bundesbahnen die österreichische Staatseisenbahnverwaltung, welcher das Zustandekommen der einheitlichen Zusatzbestimmungen zu verdanken ist, einstimmig mit der Geschäftsführung im Komitee für die nächste 3jährige Periode betraut wurde.

Durch die Einführung der einheitlichen Zusatzbestimmungen und die Einsetzung des Internationalen Transportkomitees ist die Anregung, die Ministerialrat Dr Röll seinerzeit gegeben und unermüdlich gefördert hatte, in glücklichster Weise verwirklicht; der Arbeit von zehn Jahren hat es bedurft, ehe es gelungen ist, dieses Ziel zu erreichen. Wiederholt in dieser Zeit schien es, als ob es nicht möglich wäre, die Gegensätze zu überbrücken, welche sich aus den abweichenden Rechtsanschauungen und Einrichtungen in den einzelnen Vertragsstaaten ergaben, und zu einer einheitlichen Regelung gewisser Fragen zu gelangen. Wenn schließlich gleichwohl eine Einigung über derartige Fragen erzielt wurde, so ist dies dem Entgegenkommen zu danken, welches alle beteiligten Verwaltungen in dem Bestreben betätigten, durch die Schaffung einheitlicher Zusatzbestimmungen zum Berner Übereinkommen den internationalen Verkehr zu fördern.

Die einheitlichen Zusatzbestimmungen regeln eine Reihe von Fragen, welche für die Praxis von größter Bedeutung sind. So wurden, um nur einige Beispiele herauszugreifen, für Kunstgegenstände und Antiquitäten zur Ermöglichung ihrer Beförderung im internationalen Verkehr einheitliche Beförderungsbedingungen aufgestellt; ferner wurde für die Ausfertigung der Frachtbriefe eine Anzahl von Bestimmungen getroffen, unter denen jene über die Art der Bezeichnung des Inhalts der Sendung sowie über die zulässigen Frankaturvermerke von besonderer Wichtigkeit sind. Nicht minder beachtenswert sind die Bestimmungen über die Verwiegung der Güter, die Einhebung von Frachtzuschlägen sowie über den Vorgang bei Wagenüberlastungen. Mit Rücksicht auf ihre Bedeutung für die Praxis verdienen ferner hervorgehoben zu werden die Bestimmungen über die Zollbehandlung der Güter, über die Art der Einbringung von Frachterstattungsansprüchen, über Nachnahmen und Lieferfristen, über das Verfahren bei nachträglichen Anweisungen des Absenders, über die Behandlung der Güter bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen, über die Art der Einbringung von Entschädigungsansprüchen, über die Höhe des Frachtzuschlages für Interessedeklaration usw.

Es bedarf wohl keiner näheren Erörterung der Vorteile, welche die einheitliche Regelung dieser Fragen in allen internationalen Verbänden sowohl für das verfrachtende Publikum, als auch für die Abfertigungsbeamten mit sich bringt. Dabei fällt noch weiter ins Gewicht, daß die einheitlichen Zusatzbestimmungen eine feste Grundlage für die Fortbildung und Ausgestaltung des Berner Übereinkommens bilden. Ein Beweis der Anerkennung der Bedeutung der einheitlichen Zusatzbestimmungen liegt wohl in deren einmütiger Genehmigung durch die Aufsichtsbehörden der beteiligten Länder. Als kennzeichnend verdient erwähnt zu werden, daß das französische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, welches die einheitlichen Zusatzbestimmungen den französischen Handelskammern sowie sonstigen Körperschaften zur Begutachtung vorlegte, die von diesen angeregten Abänderungen nicht weiter verfolgte, vielmehr die einheitlichen Zusatzbestimmungen unverändert genehmigte, indem es sich von der Erwägung leiten ließ, daß der große Fortschritt, welchen diese bedeuten, nicht durch Anregung von Abänderungen in Frage gestellt werden dürfe.

Für eine der Verkehrsentwicklung Rechnung tragende Fortbildung der einheitlichen Zusatzbestimmungen ist durch die Einsetzung des Internationalen Transportkomitees, welchem je 1 bis 3 Bahnen aus jedem der beteiligten Länder angehören, vorgesorgt, und bietet die Bestimmung der Geschäftsordnung, nach welcher die Durchführung der Beschlüsse des Transport-

komitees die widerspruchslose Annahme durch alle den einheitlichen Zusatzbestimmungen beigetretenen Verwaltungen erfordert, die Gewähr dafür, daß diese Fortbildung in einer Weise erfolge, welche den Interessen aller beteiligten Verwaltungen entspricht.*)

In den Wirkungskreis des Internationalen Transportkomitees ist außer der Fortbildung der einheitlichen Zusatzbestimmungen auch die einheitliche Regelung sonstiger Angelegenheiten des internationalen Eisenbahntransportdienstes einbezogen, da für eine solche weitergehende Regelung ein unleugbares Bedürfnis vorhanden ist. In dieser Beziehung ist beispielsweise die Vereinbarung einheitlicher Bestimmungen für die Güterübergabe und die Verteilung von Entschädigungen im Güterverkehr ins Auge gefaßt. Die Grundsätze für diese Vereinbarung wurden bereits in der ersten Sitzung des Internationalen Transportkomitees durchberaten, und ist begründete Aussicht vorhanden, daß ein solches Übereinkommen in absehbarer Zeit zustande kommen werde.

Eine nicht minder dankenswerte Aufgabe für das Internationale Transportkomitee bietet die im vorbereitenden Komitee für die Ausarbeitung der einheitlichen Zusatzbestimmungen für den Güterverkehr wiederholt erörterte, auch von anderer Seite schon angeregte, im besonderen vom russischen Staatsrat v. Perl lebhaft befürwortete Schaffung einheitlicher reglementarischer Bestimmungen für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr. Es wäre zu wünschen, daß auch die Lösung dieser Aufgabe gelingen möchte, trotzdem sich ihr infolge der Verschiedenheit der einschlägigen Gesetzgebung in den einzelnen Ländern erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellen.

Noch manche andere Fragen des internationalen Transportdienstes, welche ihrer einheitlichen Regelung harren, werden derselben voraussichtlich im Laufe der Zeit durch das Internationale Transportkomitee zugeführt werden. So ist denn zu gewärtigen, daß die Einführung der einheitlichen reglementarischen Zusatzbestimmungen für den internationalen Güterverkehr nur den ersten Schritt auf dem Wege der planmäßigen Pflege und Förderung des internationalen Transportdienstes der Eisenbahnen bilden werde. In diesem Sinne sei das genannte Komitee beim Beginn seines Wirkens freudig begrüßt.

*) Dem Transportkomitee gehören zur Zeit an: die Administration der belgischen Staatsbahnen, Generaldirektorat der dänischen Staatsbahnen, Generaldirektion der Königlich bayerischen Staatsbahnen, Königlich preußische Eisenbahndirektion Berlin, Generaldirektion der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Direktion der französischen Nordbahn, Direktion der französischen Ostbahnen, Generaldirektion der italienischen Mittelmeerbahnen, Generaldirektion der italienischen Südbahnen (adriatisches Netz), Direktion der Prinz Heinrichbahn, Direktion der Holländischen Eisenbahngesellschaft, Generaldirektion der Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen, Zentralverwaltung der österreichischen Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, k. k. Österreichische Staatsbahnen (k. k. österreichisches Eisenbahnministerium), Direktion der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, Betriebsdirektion der Südbahngesellschaft in Budapest, Direktion der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen, Direktion der Gotthardbahn, Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen.

Die Kochkiste, eine Wohlfahrtseinrichtung besonders auch für die Eisenbahner.*)

In neuerer Zeit, wo man immer mehr betont, daß zur Bekämpfung der Schwindsuchtsgefahr und als Vorbeugungsmittel gegen manche anderen Krankheiten, namentlich des Magens und des Darmes, in hervorragendem Maße eine gute, zweckentsprechende Ernährung, mit einer warmen Mahlzeit in den Mittagsstunden, geeignet ist, hat man eine schon sehr lange bekannte, aber wieder in Vergessenheit geratene Einrichtung, die Kochkiste, hervorgeholt und durch eingehende Versuche nunmehr zu einem handlichen und zweckmäßigen Hausgerät ausgebildet. Die Verwendung desselben kann jeder sparsamen Hausfrau, der es Ernst damit ist, für ihre Familie pflichtgemäß zu sorgen, nicht warm genug empfohlen werden.

Die Kochkiste ist kein Kochherd, kann also auch nicht einen solchen ersetzen und das ganze Kochgeschäft erledigen. Wohl aber ist sie in hohem Maße geeignet, die Kochzeit auf dem Herde zu verkürzen und somit Brennmaterial, sei es Kohle, Petroleum, Spiritus, Elektrizität oder Gas, zu sparen. Ein weiterer großer Vorzug dieser Einrichtung ist, daß die Speisen, einmal in die Kochkiste eingebracht, keinerlei Aufsicht bedürfen, ja, es ist unvorteilhaft, die Kiste zu öffnen, ehe die Speisen genossen werden sollen. Es wird also die Person, die die Speisen zu bereiten hat, viel Zeit ersparen, die sie sonst zur Beaufsichtigung des Essens am Herde verbracht hat. Da die Speisen viele Stunden in der Kochkiste stehen können, ohne anzubrennen oder einzukochen, und dabei noch nach 10 bis 12 Stunden eine zum Genießen ausreichend hohe Temperatur behalten, eignet sich diese Einrichtung besonders auch dazu, es zu ermöglichen, daß der Mann im tragbaren Garkocher seine Mahlzeit mit zur Arbeitsstelle nehmen kann. Daß dieses für die Eisenbahner von ganz besonders hohem Werte ist, wird Ihnen ohne weiteres einleuchten. Der Herr Minister, der in wohlwollendster Weise für seine Eisenbahner besorgt ist, hat angeordnet, der Dienstturnus solle so eingerichtet werden, daß die Leute Gelegenheit haben, warmes Essen zu sich nehmen zu können; auch sollen, wo irgend angängig, Kantinen errichtet werden und die Bahnhofswirte gut gekochtes Essen zu angemessenem Preise an die Eisenbahner abgeben. Doch lehrt die Erfahrung, daß das Essen, welches die Hausfrau nach seinem Geschmack zubereitet hat, dem Manne am besten mundet, und dieses kann er nun mit Hilfe der Kochkiste jederzeit haben. Im Besitz eines gefüllten tragbaren Garkochers braucht der Bremser seinen Sitz nicht einmal zu verlassen; in einer geeigneten Wartepause öffnet er den Behälter und genießt die von „Muttern“ gekochte warme Mahlzeit. An irgend einer passenden Stelle des Bahndammes oder in der nächsten Wärterbude hat nun der Rottenarbeiter sein Tischlein deck' dich, und auch die Werkstättenarbeiter brauchen, wenn sie weit entfernt von der Werkstätte wohnen, in der Hitze oder bei Regen und Kälte über Mittag nicht nach Hause zu eilen; die vorsorgliche Hausfrau gab ihnen ja Morgens schon ihr Mittagsmahl, wohl geschützt gegen Abkühlung, mit. Ebenso nützlich ist die häusliche Kochkiste. Die Kinder können daraus sich selbst zur Mittagszeit ihr warmes Essen nehmen, ohne sich am Herdfeuer zu verbrennen oder mit kochend heißen Speisen sich zu verbrühen. Eine Frau und Mutter, die auf solche Weise für ihre Familie vorgesorgt hat, kann ganz sicher viel beruhigter den Tag über auf Arbeit gehen, als bisher.

Die Herstellung einer Kochkiste ist so einfach und mit so wenig Kosten verbunden, daß viele Leute sie sich selbst herstellen können. Wo nicht ein Holzkoffer, sog. Dienstbotenkoffer, vorhanden ist, verschafft man sich eine genügend große Kiste, deren Deckel man mit Scharnieren und außerdem noch mit Vorhängeschloß und zwei Verschlußhaken versieht. In die so hergerichtete Kiste legt man auf den Boden eine mindestens 5 cm hohe Schicht Holzwolle, die mit Hilfe etwa eines Brettes ganz fest getreten oder gestampft wird. Dann stellt man die Töpfe, die verwendet werden sollen, darauf, wobei zu bemerken ist, daß diese ganz verschiedenen Umfang haben können, aber ziemlich gleich hoch sein müssen. In die Zwischenräume bis zum Topfrand stampft man gleichfalls Holzwolle ganz fest ein; je fester, desto besser. Zum besseren Festhalten der Holzwollfasern breitet man ein Stück Wollstoff darauf aus, das an den vier Seiten ganz fest eingesteckt wird und einen Ausschnitt an den Stellen bekommt, wo die Töpfe stehen. Dieser Ausschnitt wird so hergestellt, daß man vom Mittelpunkte des Loches, welches den Topf aufnehmen soll, nach dem Außenrande zu in den Stoff einschneidet. Auf diese Weise entstehen Zacken, welche in der Wandung des Loches herabhängen und die Holzwolle festhalten. Sodann füllt man ein Kissen, das dem Zwischenraum von den Topfdeckeln bis zum Kistendeckel genau entspricht, gleichfalls mit Holzwolle und die Einrichtung der Kochkiste ist beendigt. Ein anderes Füllmaterial als Holzwolle, etwa wie in früheren Zeiten Heu, zu nehmen, widerrate ich ganz entschieden. Nach allen Versuchen hat sich Holzwolle am besten bewährt. Sie ist zu billigen Preisen oder gar umsonst leicht zu beschaffen.

*) Vortrag, gehalten von Frau Eisenbahnbauinspektor Hoefer für die Frauen und erwachsenen Töchter der Mitglieder des Eisenbahnvereins Cassel am 27. April d. J.

Zu Kochtöpfen kann man fast jeden zylindrischen irdenen, eisernen oder emaillierten Topf verwenden, dessen am oberen Rande angebrachte Henkel umlegbar sind. Bedingung ist, daß ein mit Schlußrand versehener, fest schließender Deckel vorhanden ist. Diesen soll man 10 Minuten etwa vor dem Einsetzen der Töpfe in die Kiste nicht abnehmen, damit der Dampf nicht entweicht. Der Deckel soll ebenfalls einen umlegbaren Handgriff haben, damit sich das Kissen glatt auflegen läßt und kein Luftraum verbleibt. Die Speisen, die man in der Kiste gar werden lassen will, muß man auf einem Feuer eine kürzere oder längere Zeit, zwischen 3 und 45 Minuten, vorkochen. Suppen, Reis, Kartoffeln bedürfen etwa 10 Minuten, fest aufeinander liegende Sachen, wie Sauerkraut oder Hülsenfrüchte, nicht unter 30 Minuten, Kochfleisch und Braten 45 Minuten Vorkochzeit. Da ein langes Verbleiben in der Kochkiste den Speisen nicht von Nachteil ist, kann man Töpfe mit Speisen von verschiedener Kochdauer zu gleicher Zeit in dieselbe Kochkiste einstellen. Wenn einerseits die Speisen bis zu 15 Stunden in der Kiste verbleiben können, ohne die erforderliche Wärme zu verlieren, so genügt anderseits ein Einstellen in den Apparat von 3 bis 5 Stunden, um die Speisen gar werden zu lassen. Der kurzen Vorkochzeit wegen lohnt es sich oft nicht, ein besonderes Herdfeuer anzuzünden; es empfiehlt sich da, wo nicht das am besten geeignete Kochgas vorhanden ist, die Verwendung eines der in letzter Zeit gut verbesserten Spiritus- oder Petroleumschnellkocher; von diesen sind wieder diejenigen die besten, die ohne Docht und mit Luftmischung brennen. Da, wo die Hausfrau zu Wasch- oder Reinigungszwecken Abends ein Herdfeuer anzünden muß, können die Speisen ohne Schaden auch Abends vorgekocht und über Nacht in der Kochkiste gar werden; sie müssen dann aber beim Frühstückkochen nochmals rasch auf Kochtemperatur gebracht und wieder in die Kochkiste gestellt werden.

Ehe ich dazu übergehe, Ihnen die verschiedensten Arten und Ausführungen von Kochkisten, mit Speisen gefüllt und leer, zu zeigen, möchte ich noch eine Stelle aus einem Vortrag vorlesen, der zu meinem Thema in enger Beziehung steht. Es ist dieses ein Vortrag, den der Berliner Bahnarzt Sanitätsrat Dr Schwechten im Verein deutscher Lokomotivführer gehalten hat über die Ernährung der Fahrbeamten während der Fahrt. (Anm. der Schriftl.: Veröffentlicht in Nr 30 S. 459 d. Ztg.) Der Herr führte eine Menge Unzuträglichkeiten bei der jetzigen Ernährungsweise der Eisenbahner an, betonte auch energisch, daß Wandel geschaffen werden müsse, ohne aber Wege anzugeben, die nach allen Richtungen als einwandfrei zu bezeichnen wären. Er sagte z. B. über die Kochkiste folgendes: Die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung hat mit der sogen. Kochkiste in den Direktionsbezirken Altona, Mainz und Königsberg Versuche angestellt; diese erscheint auf den ersten Blick wie geschaffen für das Eisenbahnfahrpersonal, aber wenn auch die Versuche noch nicht abgeschlossen sind, so scheint doch diese Methode von Mängeln nicht völlig frei zu sein. Die Kochkisten sind stark gezimmerte Holzkisten mit gutschließendem, übergreifendem Deckel. Im Innern befinden sich ein bis zwei Töpfe aus Emaille, in welche die etwa eine halbe Stunde angekochten Speisen kochend hineingetan werden. Die Töpfe sind mit Wärme schlecht leitendem Filz umgeben: der weitere Hohlraum ist mit ebenfalls schlecht leitenden Stoffen, wie Holzwolle, Heu usw., ausgefüllt. Die Kisten haben den großen Vorzug, daß sie Ihnen Speisen liefern, die von Ihren Frauen nach Ihrem Geschmack zubereitet sind; sie haben den Fehler, zu schwer und zu umfangreich zu sein, denn schließlich muß doch jeder Beamte seine eigene Kiste haben oder die Bahnverwaltung müßte die obligatorische Naturalverpflegung übernehmen, wie sie der um die Eisenbahnhygiene hochverdiente bayerische Bahnarzt Hofrat Dr Stich aus Nürnberg auf dem Bahnarzttage in Cöln 1898 forderte. Dann fällt der erste Vorteil zwar weg, aber auch dann sind die Kisten vorläufig noch viel zu teuer; für zwei Töpfe kostet jede Kiste 15 ℳ, für einen Topf 9 ℳ, und soviel mir bekannt ist, haben sich gegen die Verpflegung aus nur einem Topfe bereits zahlreiche Stimmen erhoben; die meisten wollen Fleisch und Gemüse im allgemeinen getrennt haben, und damit sind zwei Töpfe geboten; gegen eine von der Bahnverwaltung allgemein zu liefernde Naturalverpflegung sträuben sich wieder die verschiedenen Gewohnheiten in verschiedenen Gegenden. Der Hannoveraner ißt anders als der Ostpreuße, der Sachse anders als der Rheinländer. Kurz, auch hier sind Schwierigkeiten genug zu überwinden. Trotzdem scheint mir die Kochkiste noch eine Zukunft zu haben.

Sanitätsrat Schwechten hob, wie auch ich schon vorhin, hervor, daß die Leute am liebsten das von ihren Frauen gekochte Essen genießen; dieses ist aber eben nur mit Hilfe der Kochkiste für alle möglich; denn wie Sie ja wissen werden, hat nicht alles Personal die Zeit und Gelegenheit, das zu Hause gekochte Essen an irgend einer Feuerstelle aufzuwärmen, abgesehen davon, daß aufgewärmtes Essen an Wohlgeschmack einbüßt. Der Redner bemängelte dagegen an der Kochkiste dreierlei. Erstens das zu große Gewicht. Nun, ich meine, daß es einen Mann nicht sehr belästigen kann, ein Gewicht von 6 bis 7 kg, das die hier befindlichen mit Speisen gefüllten tragbaren Garkocher ungefähr haben, bis zu seiner Arbeitsstelle zu tragen, selbst wenn er, wie die Rottenarbeiter, zeitweise noch Arbeitsgerät mitzunehmen hat. Eine Näherin z. B., die ihre Nähmaschine zur Kundschaft mitbringen muß, trägt schwerer. Ich glaube zuversichtlich, daß jeder vernünftig denkende Mann, dem es mit der Erhaltung seiner Gesundheit und damit wieder mit dem Wohle seiner Familie ernst ist, sich dieser kleinen Unbequemlichkeit unterziehen wird, wenn er dagegen eine gesunde, naturgemäße Ernährung gewinnt. Ich habe das Zutrauen, daß unsere Eisenbahner solch vernünftige Leute sind. Was zweitens die Preise anbetrifft, so stellen sie sich bei uns um die Hälfte bis 2/3 billiger, als die von Herrn Sanitätsrat Schwechten angegebenen. Und bei einer Beschaffung im großen, etwa durch den Eisenbahnverein, dürften die Preise noch niedriger werden. Die hier stehende badische Originalkiste, die ich aus Karlsruhe mir schicken ließ, kostet 9 ℳ mit zwei Töpfen, die anderen, von Herrn Louis Grettgens in Cassel zu beziehenden mit zwei etwas größeren Töpfen 10 ℳ, die tragbaren Garkocher mit je einem Topf 6 bis 8 ℳ, der Korb etwa 6 ℳ. Wer Wert darauf legt, daß der tragbare Garkocher eleganter aussieht und mehr anwenden will, kann ihn ja in Form eines Handkoffers bauen lassen. Ich habe nur einfache Modelle für den täglichen Gebrauch hier ausgestellt. Als dritten Einwand führt Sanitätsrat Schwechten an, daß sich die Leute sträuben, die ganze Mahlzeit in einem Topfe zusammengekocht zu genießen. Ja, wer ohnehin genötigt ist, sein Essen unterwegs und ohne Teller zu verzehren, sollte doch froh sein, daß er überhaupt warmes Essen hat, wenn es auch zusammengekocht und einfach ist. Aber auch anspruchsvolleren Leuten kann geholfen werden, wenn man einen Topf mit einer Trennungswand oder einen Etagentopf verwendet. Wo auch immer etwas neues, besseres eingeführt werden soll, verhält sich die große Menge zunächst ablehnend. Es ist ihr gleichgültig, ob sie voran kommt, wenn nur die Bequemlichkeit des Augenblicks nicht gestört wird. Erst wenn das neue ins Leben gerufen ist, wenn alle Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt sind, kommt die Menge und nimmt es als ihr selbstverständliches Gut in Besitz.

Ich würde außerordentlich erfreut sein, wenn ich Sie durch meine Ausführungen so von der Güte und Zweckmäßigkeit der Kochkiste überzeugt hätte, daß Sie sich bemühen werden, Ihre Männer auf die vorgeschlagene Art zu versorgen. Sehen erst die anderen ungläubigen und bequemeren Kollegen, wie viel einfacher und behaglicher die Mittagsmahlzeit Ihrer Männer ist, werden sie bald nachfolgen, und wir, die wir uns im Interesse der Wohlfahrt der Eisenbahner bemühen, sind einen guten Schritt weiter gekommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verkehr mit Dänemark, Schweden und Norwegen über Vamdrup.** Seit 1. d. M. findet in Woyens die Revision des Handgepäcks der von nordischen Ländern kommenden Reisenden in den Wagen statt, ohne daß die Reisenden zum Aussteigen genötigt werden. Bisher mußten die von nordischen Ländern kommenden Reisenden, nachdem sie erst in Vamdrup den deutschen Zug bestiegen hatten, nach einer Fahrt von 20 Minuten in Woyens den Zug wiederum verlassen und sich zur Vornahme der Zollrevision in die Abfertigungsräume begeben. Es liegt auf der Hand, daß das mehrfache Umsteigen, vornehmlich von älteren Reisenden und solchen mit vielem Handgepäck, außerordentlich unangenehm empfunden wurde. Die neu geschaffene Einrichtung wird daher sicherlich von den Reisenden begrüßt werden. — Auch hinsichtlich des Fahrplans hat eine erhebliche Besserstellung des Weges über Vamdrup stattgefunden. Es ist nämlich vom 1. Mai d. J. ab ein neuer Schnellzug eingelegt, der über Vamdrup und Korsör-Kiel bei gleicher Abfahrtszeit von Kopenhagen (11.53 Abends) und gleicher Ankunftszeit in Hamburg (11.37 Vormittags) eine vorzügliche Verbindung schafft; die Reisenden erhalten so unmittelbaren Anschluß an die Mittags von Hamburg weitergehenden Züge nach Berlin, Frankfurt (Basel), Cöln, England usw. In der Gegenrichtung von Hamburg nach Kopenhagen ist ebenfalls ein neuer Schnellzug eingelegt worden, der Hamburg-Klostertor um 8.44 Abends verläßt und nächsten Vormittag 8.02 in Kopenhagen eintrifft. Beide Züge halten nur auf einigen Unterwegsstationen.

— **Breslau - Warschauer Eisenbahn.** Berliner Blätter melden folgendes: Nach dem vor einigen Jahren geänderten Statut der Bahn bezieht der Aufsichtsrat der Gesellschaft einen Gewinnanteil von 8000 ℳ. Würden diese

8000 *M.* als Dividende verteilt werden, so würde im Falle der Zwangsverstaatlichung, vor welcher die Bahn steht, sich der Kaufpreis um das 25 fache dieser 8000 *M.*, also um 200 000 *M.*, erhöhen und die Stammprioritätenbesitzer erhielten eine um 5 % höhere Abfindung. Mit Rücksicht hierauf hat die Firma Jarislowsky & Cie unter Hinterlegung von $^1/_{20}$ des gesamten Aktienkapitals den Antrag für die am 22. Mai stattfindende Generalversammlung eingebracht, den § 53 des Statuts dahin zu ändern, daß die Mitglieder des Aufsichtsrats statt des Gewinnanteils für die Teilnahme an einer Sitzung 50 *M.*, der Vorsitzende das Doppelte erhält.

— **Fortführung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Die städtische Verkehrsdeputation Berlins beschäftigte sich neuerdings mit dem Plane der Gesellschaft Siemens & Halske, vom Potsdamer Platz aus als Verlängerung der Hochbahn eine Untergrundbahn bis zum Hausvoigteiplatz zu erbauen. Es wurde beschlossen, die genannte Gesellschaft zu ersuchen, die geplante Untergrundbahn vom Potsdamer Platz aus bis mindestens zum Spittelmarkt zu bauen und für den baldigen Weiterbau vom Spittelmarkt bis zum Alexanderplatz und weiter zu sorgen. Es wurde ausgeführt, daß der Bau dieser Nordost- bezw. Ost-Westlinie im Interesse der Verkehrsentwicklung der Stadt liege, und daß, da es auch im Interesse der Hochbahn und des Publikums liege, wenn ein einheitlicher durchgehender Betrieb ohne Umsteigen und anderen Tarif eingeführt werde, nur die Gesellschaft Siemens & Halske bei einer baldigen Ausführung dieses Projekts in Frage kommen könne. Der Bau dieser Linie durch die Stadt, der ernstlich kaum erwogen worden ist, könne aus diesen und anderen Gründen nicht in Erwägung gezogen werden. Falls die unbedingt nötige Entlastung der Leipziger Straße ernstlich betrieben werden solle, könne dies nur durch eine Untergrundbahn Potsdamer Platz-Hausvoigteiplatz-Spittelmarkt-Alexanderplatz geschehen, nicht aber durch einen Torso Potsdamer Platz-Hausvoigteiplatz, womit dem Verkehr wenig oder gar nicht gedient werde.

Alsdann beschäftigte sich die Verkehrsdeputation mit der Frage der Anlage von Schwebebahnen. Eine Anzahl von Mitgliedern der Deputation wird sich demnächst zur Besichtigung der Schwebebahn nach Elberfeld und Barmen begeben.

— **Elektrische Zugförderung zwischen Berlin und Groß-Lichterfelde Ost.** Der erste für die Vorortstrecke Berlin-Groß-Lichterfelde Ost bestimmte elektrische Zug ist, wie Berliner Zeitungen melden, von Breslau in Berlin eingetroffen. Er besteht aus drei eleganten, vierachsigen Motorwagen, von denen zwei braun gestrichen, für die III. Klasse bestimmt sind, während der meist in der Mitte des Zuges laufende Wagen II. Klasse von grüner Farbe ist. Der letztgenannte hat sieben Personenabteile mit 58 Plätzen und einen Heizkesselraum, der im Sommer in ein Abteil III. Klasse umgewandelt werden kann. Der Kesselraum soll im Winter die Dampfheizungsanlage des Zuges aufnehmen. Die Wagen III. Klasse haben je neun Personenabteile mit 74 Sitzplätzen sowie je ein Führerabteil und einen Gepäckraum. Jeder der Triebwagen ist mit zwei Motoren ausgerüstet, die vom Führerstande am Kopfe des Zuges aus gesteuert werden können. Sollen bei schwachem Verkehr nur zwei Wagen verkehren, so kann auch der Wagen II. Klasse, der im Kesselraum eine Steuerungseinrichtung besitzt, als Triebwagen benutzt werden. Der für den regelmäßigen Verkehr auf drei Wagen berechnete Zug wiegt bei voller Besetzung 135 t. Vorläufig ist die Einstellung von sechs solcher Züge (mit 18 Wagen) geplant. Das Elektrizitätswerk „Südwest" in Schöneberg hat alle Vorkehrungen getroffen, um für die elektrische Zugförderung zwischen Berlin und Lichterfelde den nötigen Strom während des Betriebs zu liefern. Mit den Probefahrten wird in einer der nächsten Nächte begonnen werden.

— **Beschaffung von Dienst- und Mietwohnungen.** Auch für die kommende Finanzperiode ist die Beschaffung weiterer Dienst- und Mietwohngebäude durch die bayerische Staatseisenbahnverwaltung in Aussicht genommen. Um die zur Bewilligung zu beantragenden Mittel wirtschaftlich zu verwenden, läßt die Generaldirektion den für die einzelnen Stationen bestehenden, zum Teil schon angemeldeten und bisher nicht berücksichtigten Bedarf für jeden Stationsort genau prüfen und die Art und Weise festlegen, wie die Miet- und Dienstwohngebäude hergestellt und räumlich eingeteilt werden sollen. Zur Herstellung von Gebäuden mit nur wenigen Wohnungen soll wegen der auf die einzelne Wohnung hierbei entfallenden verhältnismäßig hohen Herstellungskosten nur dann geschritten werden, wenn an einem Orte ein unabweisbares und dringliches dienstliches Bedürfnis, sei es infolge des Mangels an notwendigen Dienstwohnungen oder infolge Fehlens der für Unterkunft des Personals erforderlichen Privatmietwohnungen, vorliegt. Mietwohngebäude werden nur an solchen Orten beschafft, wo entweder private Mietwohnungen für das Personal in ausreichender Zahl und entsprechender Güte überhaupt nicht vorhanden oder solche wegen des Fremdenverkehrs in Sommerfrischen usw. sehr teuer sind. Neu zu schaffende, bahneigene Mietwohnungen sollen in der Regel einen Mietzins abwerfen, der einer 4 prozentigen Verzinsung der Erstellungskosten entspricht.

Eine billigere Ablassung von Wohnungen an Beamte und Bedienstete will die Staatsbahnverwaltung nicht, da eine solche den Vermietern von Privatwohnungen eine ungerechtfertigte Konkurrenz bereiten würde. Es würde ein Verzicht auf Rentabilität der bahneigenen Wohnungen nach Ansicht der Verwaltung eine ungerechte Bevorzugung des mit Dienstwohnungen bedachten Personals gegenüber dem übrigen Teile des Bahnpersonals bedeuten; außerdem lassen soziale und wirtschaftliche Gesichtspunkte es als nötig erscheinen, daß dem Personal das Bewußtsein, es habe selbst in vollem Umfange für die Kosten seiner Wohnung aufzukommen, ungeschmälert erhalten bleibt.

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Am 6. d. M. fand in Dresden die 47. Sitzung des der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordneten Eisenbahnrats statt. Nachdem der Vorsitzende, Generaldirektor v. Kirchbach, die zum erstenmal erschienenen Mitglieder sowie den Finanzminister Dr Rüger Exzellenz und die mit ihm erschienenen Herren, den Geheimen Rat Dr Ritterstädt, Abteilungsdirektor im Finanzministerium, und den Geheimen Finanzrat v. Seydewitz begrüßt hatte, ergriff zunächst Finanzminister Dr Rüger das Wort und legte die Gründe dar, die die Staatsregierung zur Einbringung der gegenwärtigen, den einzigen Gegenstand der Tagesordnung bildenden Vorlage, die 6,25 prozentige Erhöhung der Rückfahrkartenpreise betreffend, genötigt habe. Nach Schluß der Erörterung erklärte sich der Eisenbahnrat mit 14 gegen 7 Stimmen damit einverstanden, daß von Weiterverfolgung der am 4. und 5. Februar d. J. beratenen Reformvorlage abgesehen wird. Ferner billigte er mit 15 gegen 6 Stimmen, daß die Preise der Rückfahrkarten um 6,25 % erhöht werden.

Weiter erklärte der Eisenbahnrat sein Einverständnis dazu, daß die für Personenzüge gültigen festen Rundreisekarten sowie die Sonntagsfahrkarten nach Bad Elster, in welche halbe Rückfahrkartenpreise eingerechnet sind, den Preisen der letzteren angepaßt und demgemäß ebenfalls um 6,25 % gesteigert werden. Ferner entschied er sich gegen 5 Stimmen für Beibehaltung der jetzigen Sätze der Monats- und Nebenkarten.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat März d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1904,15 km (wie im Vorjahr) 2 759 448 (2 668 519) Personen und 733 540 (687 179) t Güter befördert. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 1 554 000 (1 550 195) *M.*, aus dem Güterverkehr 2 738 000 (2 595 124) *M.*, aus sonstigen Quellen 1 257 000 (1 525 959) *M.*, im ganzen 5 549 000 (5 671 278) *M.*, somit um 122 278 *M.* weniger als im gleichen Monat des Vorjahres. Vom 1. April 1902 bis letzten März 1903 betrugen die Einnahmen 58 019 000 *M.*, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 56 924 058 *M.* mehr 1 094 942 *M.*

— **Verkehr mit der Schweiz.** Wie die Frankf. Ztg. mitteilt, macht die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen darauf aufmerksam, daß für den Verkehr nach der Schweiz und zwar nach den Stationen der früheren Vereinigten Schweizerbahnen, der Nordostbahn und der Jura-Simplonbahn zur Zeit billigere Rückfahrkartenpreise II. und III. Klasse erzielt werden, wenn die Karten nicht direkt, sondern nur bis zur schweizerischen Grenzstation und von da bis zur schweizerischen Bestimmungsstation gelöst werden, weil für die schweizerischen Bundesbahnen ein neuer Personentarif eingeführt wurde, der gegenüber dem seitherigen Tarife billigere Rückfahrkartenpreise II. und III. Klasse enthält. Die Neuberechnung der direkten Tarife konnte wegen Mangels an Zeit bis jetzt noch nicht vorgenommen werden. (Vergl. unsere Mitteilung über den in Ausarbeitung befindlichen neuen Tarif der schweizerischen Bundesbahnen in Nr 33 S. 523.)

— **Vereinfachte Güterabfertigung im Kleinbahnbetriebe.** Unter dieser Überschrift bringt die Aprilnummer der Zeitschrift für Kleinbahnen Vorschläge des Kassierers der Braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft Otto Behrens, die das Ziel verfolgen, für den inneren Verkehr der Kleinbahnen ein zweckmäßiges und einfaches Gebaren an die Hand zu geben. Der Verfasser geht also nicht etwa darauf aus, das für den Verkehr der Hauptbahnen durch die Verkehrsordnung und das Internationale Übereinkommen festgelegte Abfertigungsverfahren auf Frachtbrief schon jetzt ganz oder teilweise entbehrlich zu machen, sondern sein Ziel ist die Gewinnung einer möglichst einfachen Form, in der sich der Güterdienst einer Kleinbahn dem Publikum gegenüber abwickeln kann, indem er zugleich der Verwaltung das für die Abrechnung erforderliche Material in der Hand läßt. Leider fehlt uns der Raum, um den zu diesem Zwecke erfundenen sinnreichen Vordruck zu einem „Güterschein" hier in ganzem

Umfange einzuschalten, es dürfte aber alles wesentliche aus der nachstehenden, dem Aufsatz entnommenen Beschreibung ersichtlich sein.

Der Güterschein ist aus leichtem Papppapier, ähnlich dem unserer Postkarten, hergestellt und durch Lochung in zwei ungleiche Teile getrennt. „Teil I bildet den eigentlichen Frachtbrief und wird vom Versender auf beiden Seiten bis auf die umrandeten Stellen ausgefertigt. Letztere füllt die Versandstation aus; sie behält Teil II, den Versandabschnitt, in den die wesentlichsten Angaben aus Teil I kurz übertragen sind, als Belag zurück. Mit Teil I rollt das Gut zur Empfangsstation und wird hier in bezug auf die aufgelaufenen Frachten usw. in das Gütereingangsbuch eingetragen. Teil I wird sodann dem Adressaten durch die Post, durch Boten oder mit der Rollkarte zugestellt. Nachdem der Empfänger an vorgedruckter Stelle über den Empfang der Güter Quittung abgegeben hat, wandert Teil I mit den Überweisungsfrachten usw. zur Empfangsstation zurück, um hier zunächst als Belag zu bleiben und demnächst den Kontrollstellen zur Revision und Abrechnung der Frachten zu dienen."

Die Frage der Vereinfachung des Güterabfertigungs- und Abrechnungswesens ist durch den während der letzten Wochen bei der preußischen Eisenbahnverwaltung gemachten Versuch gegenwärtig in den Vordergrund des Interesses getreten und wird bei der hohen Bedeutung, die er für alle Beteiligten hat, wohl nicht so bald wieder von der Tagesordnung verschwinden. Unter diesen Umständen möchten wir den Kleinbahnverwaltungen auf das angelegentlichste empfehlen, mit dem vorgeschlagenen Verfahren praktische Versuche in größerem Umfange vorzunehmen. Es spart ihnen gegen das bisherige Abfertigungsverfahren Zeit, Vordrucke und besonders Arbeitskräfte, mit denen jedes kleine Unternehmen haushälterisch umzugehen gezwungen ist. Zeigt der neue Güterschein hier seine Verwendbarkeit, dann wird man vielleicht auch sein Verpflanzen in größere Betriebe ins Auge fassen können.

— **Der Preußische Beamtenverein, Versicherungsanstalt für deutsche Beamte zu Hannover** hat im Jahre 1902 folgende günstige Ergebnisse erzielt: Der Überschuß des Jahres 1902 beläuft sich auf etwa 2 500 000 *M.*; 1901 betrug er 2 218 533 *M.* Der bedeutende Überschuß gewährt nicht allein die Möglichkeit, wiederum eine Dividende von 4½ % der steigenden Prämienreserven für 1902 zu verteilen, er gestattet auch, dem Vermögensfonds Verstärkungen zuzuführen, die das satzungsgemäße Erfordernis wesentlich überschreiten. An Lebens-, Kapital-, Sterbekassen- und Rentenversicherungen bestanden Ende 1902: 64 421 Versicherungen über 228 874 350 *M.* Kapital und 590 677 *M.* jährliche Rente (1901: 60 889 Versicherungen über 213 385 550 *M.* Kapital und 526 797 *M.* jährliche Rente). Das reine Vermögen des Vereins Ende 1902 beträgt 8 123 600 *M.* Die Zinsen dieser Summe decken nicht allein die gesamten Verwaltungskosten, sondern geben darüber hinaus noch einen beträchtlichen Überschuß, den jedes Mitglied als eine ihm nach Verhältnis zustehende Kapitalnutznießung betrachten kann.

Aufnahmefähig in den Verein sind bekanntlich nicht allein die dauernd angestellten Beamten, auch weibliche Beamte, sondern auch die im Vorbereitungsdienst zu einer Beamtenlaufbahn stehenden Anwärter und die auf Wartegeld oder Ruhegehalt gesetzten Beamten. Frauen, Witwen und Kinder von Beamten können in die Lebensversicherung nicht aufgenommen, es können aber für sie und von ihnen Kapital-, Leibrenten- und Begräbnisgeldversicherungen abgeschlossen werden. — Auskunft über die Einrichtung und Verwaltung des Vereins sowie über die Prämien geben die Drucksachen des Vereins, welche jedem auf Anfordern von der Direktion des Preußischen Beamtenvereins zu Hannover kostenfrei zugesandt werden.

— **Der Eisenbahn-Spar- und Vorschußverein in Danzig**, der am 1. Januar 1902 ohne wesentliche Schwierigkeiten und Unkosten in eine Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht umgewandelt wurde, hat sich nach dem Geschäftsbericht für das letzte Vereinsjahr in ungeahnter Weise entwickelt, wenn auch nicht in der Zahl seiner Mitglieder, die von 1190 auf 1294 gestiegen ist, so doch durch die gemachten Einzahlungen. Die Geschäftsanteile sind von 35 900 *M* auf 68 300 *M.* und die Spareinlagen von 10 400 *M.* auf 17 300 *M.*, zusammen also von 46 400 *M.* auf 85 600 *M.* gestiegen. Die Einzahlungen sind während des letzten Geschäftsjahres fast so groß gewesen, wie in den beiden vorhergegangenen Jahren zusammen. 55 Mitglieder haben bereits einen Geschäftsanteil von 300 *M.* voll eingezahlt, einen zweiten Anteil haben 18 Mitglieder und einen dritten Anteil 7 Mitglieder erworben. Im Berichtsjahre wurden insgesamt 732 Darlehnsgesuche genehmigt. Am Schlusse desselben verblieben an Darlehen rund 52 600 *M.* gegen rund 40 500 *M.* im Vorjahre. Die Haftsumme der Mitglieder beträgt mit 1326 Geschäftsanteilen von je 300 *M.* 397 800 *M.* Der Reingewinn hat für das abgelaufene Geschäftsjahr 3250 *M.* betragen, dessen Verteilung derart erfolgte, daß 320 *M.* dem Reservefonds zugeschrieben wurden, eine Dividende von 5 % an die Mitglieder verteilt und der Rest in Gemäßheit der Vereinssatzungen dem Aufsichtsrate zur entsprechenden Verwendung überwiesen wurde. In der letzten Hauptversammlung wurde u. a. der Beschluß gefaßt, den Aufsichtsrat und Vorstand zu ermächtigen, eine in Aussicht genommene erweiterte Tätigkeit der Genossenschaft auf K o n s u m g e s c h ä f t e gutzuheißen, zu welchem Zwecke auch die Bildung einer besonderen Kommission erfolgte.

— **Der Eisenbahnverein Breslau** hat es in neuerer Zeit unternommen, neben den bisher gebotenen Festlichkeiten auch musikalische Darbietungen zu gewähren, um dadurch bildend auf seine Mitglieder zu wirken. Es ist zu diesem Zweck der Versuch gemacht worden, das Breslauer philharmonische Orchester zu volkstümlichen Konzerten heranzuziehen, um den Vereinsmitgliedern Gelegenheit zu geben, gegen ein geringes Eintrittsgeld treffliche Musik hören zu können. Am 19. und 26. März haben die ersten beiden Konzerte dieser Art im großen Saale des Breslauer Konzerthauses stattgefunden und zu einem überraschenden Ergebnis geführt. Bei dem geringen Eintrittsgeld von 20 *₰* für einen Saal- und von 30 *₰* für einen Logenplatz waren an beiden Abenden die Mitglieder nebst ihren Familienangehörigen in überaus großer Anzahl herbeigeströmt; an jedem Abend waren mehr als 1600 Personen versammelt, um mit sichtlich großem Interesse dem von dem Orchester gebotenen Genuß zu lauschen. In den Logen waren Eisenbahndirektionspräsident Hermann und die meisten höheren Beamten der Eisenbahndirektion und Inspektionen Breslaus nebst ihren Damen erschienen und spendeten ebenso wie alle übrigen Anwesenden dem Dargebotenen allgemeine Anerkennung. Der Vorstand hat in Anbetracht dieser allseitig freudigen Aufnahme beschlossen, im nächsten Winterhalbjahr sechs Konzerte, davon eins als Symphoniekonzert, die übrigen wiederum in volkstümlicher Art stattfinden zu lassen. Angeregt durch diesen Erfolg beabsichtigt man nunmehr auch den Versuch, mit der Direktion des Thaliatheaters wegen Einführung billiger Vorstellungen eine Vereinbarung zustande zu bringen in der Voraussetzung, daß hierfür die Vereinsmitglieder ein ebenso großes Interesse wie für die Musikaufführungen bekunden werden.

— **Ministerialdirektor Stieger**, der an Stelle des Wirklichen Geheimen Rats Möllhausen als Direktor der Verkehrsabteilung in das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen ist, trat am 20. November 1865 als Auskultator bei dem Landgericht in Coblenz in den Justizdienst. 1870/71 machte er als Offizier den Krieg gegen Frankreich mit und erwarb sich das Eiserne Kreuz II. Klasse. Im Juli 1872 zum Gerichtsassessor ernannt, ging er bald darauf zur Staatseisenbahnverwaltung über, war zunächst Hilfsarbeiter bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld, hierauf Mitglied der Eisenbahnkommission in Essen und seit 1877 als Regierungsrat Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, bei der er Tarif- und Verkehrssachen und die Angelegenheiten der Wagenverteilung bearbeitete. 1894 wurde er als Hilfsarbeiter in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, am 1. April 1895 zum vortragenden Rat ernannt. Am 1. Oktober 1897 trat er als Präsident an die Spitze der Eisenbahndirektion in Cöln.

— **Wichtige Personalveränderungen** treten bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung mit dem 1. Juli d. J. ein. An Stelle der zum Herbst in den Ruhestand tretenden Eisenbahndirektionspräsidenten N a u m a n n in Bromberg, v. E i c k h o f - R e i t z e n s t e i n in Hannover, L ü d e c k e in Münster und D i e c k in Elberfeld werden, wie zuverlässig verlautet, vom 1. Juli d. J. an mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Präsidenten betraut werden: bei der Eisenbahndirektion in Bromberg der Ober- und Geheime Regierungsrat S c h u l z e - N i c k e l, jetzt in Königsberg i/Pr., bei der Eisenbahndirektion in Hannover der Geheime Oberbaurat W i e s n e r, jetzt vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, bei der Eisenbahndirektion in Münster der Geheime Oberregierungsrat P a n n e n b e r g, jetzt vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld der Oberbaurat H o e f t, jetzt in Königsberg i/Pr.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung sind v e r s e t z t: der Regierungsrat S c h l e s i e r, bisher als Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten beschäftigt, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor A m e k e, bisher in Bingen, zur preußisch-hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, die Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches K u r o w s k i in Halle a/S. und K e l l n e r in Hagen in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Breslau sowie der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches G ö h n e r in Stettin in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. —

Dem Eisenbahnbauinspektor Grund in Breslau ist die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion 1 daselbst verliehen. — Ernannt sind: zum Eisenbahnbauinspektor: der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Wilhelm Höfinghoff in Mainz, zu Regierungsbaumeistern: die Regierungsbauführer Ernst Jochem aus Griesheim i/Hessen, Karl Haack aus Mainz, Johannes Urbach aus Egeln, Kreis Wanzleben, und Robert Lieffers aus Braunschweig (Eisenbahnbaufach); Karl Lychenheim aus Richtenberg, Kreis Franzburg, und Ernst Wilde aus Pasewalk, Kreis Uckermünde (Maschinenbaufach). — Der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Bruno Schulze ist der Eisenbahndirektion in Hannover zur Beschäftigung überwiesen.

Österreich.

— Die Gebührenerleichterung bei Konvertierungen. Die Regierung hat kürzlich im österreichischen Abgeordnetenhause eine Gesetzvorlage betreffend Gebührenbefreiungen für Konvertierungen von Eisenbahnprioritätsobligationen eingebracht. Bekanntlich ist das frühere Gesetz über solche Gebührenbefreiungen mit Ende des Jahres 1899 außer Kraft getreten, ohne daß seither ein neues Gesetz an seine Stelle getreten wäre, da das Parlament die bezüglichen Vorlagen unerledigt ließ. Der nunmehr eingebrachte Gesetzentwurf, welcher daher die Aufgabe hat, eine empfindliche Lücke in der wirtschaftlichen Gesetzgebung auszufüllen, unterscheidet sich wesentlich von dem im Jahre 1899 erloschenen Gesetze. Das letztere gewährte die Gebührenerleichterungen unterschiedlos für alle Fälle, wo an Stelle noch nicht fälliger Prioritätsobligationen neue zur Ausgabe gelangten. In der neuen Vorlage behält sich dagegen die Regierung das Recht vor, von Fall zu Fall zu prüfen, ob die Gebührenbefreiung einzutreten oder zu unterbleiben habe. Der betreffende Paragraph lautet: „Die Regierung wird ermächtigt, den Eisenbahn-Aktiengesellschaften für Konvertierungen ihrer noch nicht fälligen Prioritätsobligationen die Befreiung von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren zu gewähren, insofern die Gebührenpflicht mit Rücksicht auf die Höhe des durch die Konvertierung zu erzielenden Vorteils und der aus diesem Anlasse der Eisenbahngesellschaft erwachsenden Lasten und Verpflichtungen nach dem Ermessen der Regierung die Vornahme der Konvertierung verhindern oder wesentlich erschweren würde.“

In der Begründung der Gesetzvorlage wird darauf hingewiesen, daß die Gebührenerleichterungen bei Konvertierungen nach Ansicht der Regierung in einem gewissen Umfange gerechtfertigt erscheinen, insofern als durch sie für die Eisenbahngesellschaften der Anreiz erhöht wird, im Wege der Konvertierung ihrer Prioritätsobligationen deren Zinsfuß herabzusetzen, wodurch im allgemeinen der sinkenden Tendenz des Zinsfußes, welche im staats- und volkswirtschaftlichen Interesse liegt, Vorschub geleistet wird. Diese Erwägung treffe aber nur insofern zu, als es sich um Konvertierungen handle, bei denen der Gewinn durch die Gebühren aufgezehrt oder so geschmälert würde, daß sich die Maßnahme nicht mehr lohnt. Solche Konvertierungen durch die Nachsicht der Gebühren zu ermöglichen, könne vom Standpunkte der öffentlichen Interessen wohl vertreten werden; dagegen scheine in Fällen, in denen den Eisenbahngesellschaften bedeutendere Konvertierungsgewinne erwachsen, ein hinreichender Grund für einen Verzicht des Staatsschatzes auf die gesetzlichen Gebühren nicht vorzuliegen. Die Regierung wolle sich daher in dem vorliegenden Gesetzentwurf die Möglichkeit wahren, von Fall zu Fall zu prüfen, ob die Gewährung von Gebührenbefreiungen mit Rücksicht auf die Höhe des Konvertierungsgewinnes und die aus Anlaß der Konvertierung der Eisenbahngesellschaft erwachsenden Lasten und Verpflichtungen gerechtfertigt erscheine, wobei insbesondere auch auf die von der Eisenbahngesellschaft anläßlich der staatlichen Genehmigung des Konvertierungsplans etwa übernommenen lästigen Leistungen zu öffentlichen Zwecken Bedacht zu nehmen wäre.

— Änderung der Konzessionsurkunde für das Ergänzungsnetz der österreichischen Nordwestbahn. Im Zusammenhange mit der bevorstehenden Ausgabe der neuen 3,5 prozentigen Investitionsanleihe für das Ergänzungsnetz der Nordwestbahn ist mittels Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 28. April auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 26. April 1903 der zweite Absatz des § 13 der Konzessionsurkunde vom 25. Juni 1870 für das Ergänzungsnetz der Nordwestbahn außer Kraft gesetzt worden. Der fragliche Absatz jenes Paragraphen setzte die Höchstgrenze der aufzunehmenden Prioritätsschuld auf drei Fünftel des Anlagekapitals fest.

— Investitionsausgaben der Staatseisenbahnverwaltung im ersten Vierteljahr 1903. Der Gesamtbetrag der Aufwendungen, welche in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres von der Staatseisenbahnverwaltung für Investitionszwecke bewirkt wurden, beziffert sich auf 21 221 150 Kr. Von dieser Summe entfallen 19 794 860 Kr. auf die im Investitionsprogramm vorgesehenen Kredite (und zwar 7 622 920 Kr. auf Staatseisenbahnbau und 12 171 940 Kr. auf Staatseisenbahnbetrieb); ferner entfallen zu Lasten der außerordentlichen Kredite des Staatsvoranschlages für das Jahr 1903 teils für Bau-, teils für Betriebszwecke 715 240 Kr. und zu Lasten der Kredite zur Fahrparkbeschaffung für Lokalbahnen 711 050 Kr. Von der oben angeführten Gesamtsumme von 21 221 150 Kr. wurden für Fahrparkbeschaffung 9 738 770 Kr. verausgabt.

— Rechnungsabschluß der Südbahn. Als letzte der großen österreichischen Privatbahnen verlautbart die Südbahn den Rechnungsabschluß für das Jahr 1902. Während im Vorjahre ein Gebarungsabgang von 3 366 143 Kr. ausgewiesen war, schließt das Jahr 1902 mit einem solchen von 201 383 Kr. ab und weist demgemäß gegenüber dem Vorjahre ein wesentlich günstigeres Ergebnis auf.

Die folgende Zusammenstellung zeigt die Hauptergebnisse des Rechnungsabschlusses im Vergleich mit dem Vorjahre.

Erträgnisse:		1902	gegen 1901
		Kronen	
Betriebs-Roheinnahmen		108 751 553	+ 3 030 148
ab:	Kronen		
Betriebsausgaben	54 004 317		— 332 595
Besondere Ausgaben (Gebühren, Realsteuer, Wohlfahrtsauslagen usw.)	4 903 924		+ 622 048
Kote- und Stempelgebühren für die Aktien, 3-, 4- und 5 prozentigen Obligationen	1 883 236		+ 42 229
Österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen	6 921 808		— 491 961
Ungarische Gesellschaftssteuer samt Zuschlägen	938 275	68 651 560	+ 110 441
		40 099 993	+ 3 079 986
hierzu:			
Gewinn aus dem Betrieb der Lokal- und Pachtbahnen (einschließlich der Rente für den verkauften $1/_6$ Anteil an der Wiener Verbindungsbahn)		332 689	+ 10 944
Erträgnis der Hotelanlagen, des Grazer Walzwerkes und der Fabrik für Sicherungsanlagen		943 958	+ 31 092
Summe der Erträgnisse		41 376 640	+ 3 122 022
Lasten:			
Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung der gesellschaftlichen Titres		70 117 888	— 223 547
ab:	Kronen		
Beitragsleistung der österreichischen Staatsverwaltung zur Verzinsung und Tilgung des 5 prozentigen Anlehens	1 524 095		unverändert
Annuität der ungarischen Regierung	571 429		„
Annuität der italienischen Regierung	28 158 163	30 253 687	„
		39 864 201	+ 311 788
Saldo der Zinsen und verschiedenen Abrechnungen		1 713 822	— 354 527
Summe der Lasten		41 578 023	— 42 739
Gebarungsabgang		201 383	— 3 164 761

Von der Erhöhung der Betriebseinnahmen um rund 3 000 000 Kr. entfallen etwa 1 250 000 Kr. auf den Personenverkehr und fast 2 000 000 Kr. auf den Güterverkehr. Dieser Erfolg fällt umso schwerer in die Wagschale, als das Jahr 1902 nicht zu den wirtschaftlich guten gerechnet werden kann. Trotzdem sind die Roheinnahmen der Südbahn im abgelaufenen Jahre mit 108 751 553 Kr. die höchsten seit dem Bestande der Südbahn, und es ist sicherlich von Interesse, die Vergleichsziffer des Jahres 1901 anzuführen. Der Personenverkehr des Jahres 1901 brachte gegenüber dem Jahre 1900 eine Mehreinnahme von 453 000 Kr., während im Frachtenverkehr ein Ausfall von 1 500 000 Kr. zu verzeichnen war.

Trotz der bedeutenden Mehrleistungen im Betriebe haben die Ausgaben eine Verminderung erfahren, da es gelungen ist, ungeachtet der natürlichen weiteren Steigerung der Personalauslagen bei den Materialanschaffungen unter Ausnutzung der Preislage erhebliche Ersparnisse zu erzielen, so z. B. allein bei Brennmaterial für den Zugdienst nahezu 300 000 Kr. Dagegen sind die besonderen Ausgaben neuerlich um 622 000 Kr., also sehr erheblich gestiegen, was sich aus dem neuerlichen Anschwellen der Lasten für Wohlfahrtseinrichtungen erklärt. Die österreichische Erwerbsteuer ist um 491 000 Kr. gesunken,

weil die Steuerbemessungsgrundlage infolge der Bilanzergebnisse des Jahres 1901 eine Verringerung erfahren hat; die Steigerung der ungarischen Gesellschaftssteuer ist auf nachträgliche Vorschreibungen für mehrere Jahre zurückzuführen, wogegen bereits der Rekurs ergriffen wurde. Selbstverständlich wird im nächsten Jahre die österreichische Erwerbsteuer, da die Roheinnahmen wieder gestiegen sind, eine ansehnliche Erhöhung aufweisen. In Ungarn wurde der Südbahn nachträglich eine Steuer für die gesellschaftlichen Lebensmittelmagazine vorgeschrieben, und zwar gleich für mehrere Jahre. Die Lokal- und Pachtbahnen haben insgesamt ein besseres Erträgnis abgeworfen. Das Ergebnis der Graz-Köflacher Bahn war ungünstiger als im Vorjahre, ebenso jenes der elektrischen Linie Mödling-Hinterbrühl. Die letztgenannte Linie soll nunmehr dem heutigen Stande der Elektrotechnik entsprechend einer gänzlichen Umgestaltung unterzogen werden. Was das Erträgnis der Hotelanlagen betrifft, so ist jenes von Abbazia unverändert geblieben, da ein Pachtvertrag mit der Schlafwagengesellschaft besteht, während auf dem Semmering infolge des im März 1902 ausgebrochenen Brandes, der den „Waldhof" fast einäscherte, der Hotelbetrieb eine mehrmonatliche Störung erlitten hat. Die neuerworbene Fabrik für Sicherungsanlagen hat befriedigend gearbeitet, ebenso das Grazer Walzwerk. Die gesamten Erträgnisse weisen eine Erhöhung um 3 122 022 Kr. gegenüber dem Vorjahre aus.

Anbelangend das „Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung der gesellschaftlichen Titres", so ist dieses um 223 547 Kr. geringer als im Vorjahre. Der Rückgang erklärt sich hauptsächlich aus dem Entfall der Aktientilgung mangels eines für eine solche verfügbaren Reinertrages. Dagegen ist in der obigen Ziffer das Erfordernis für die tilgungsplanmäßige Verlosung der 3 prozentigen Obligationen enthalten, wiewohl die Verlosung selbst auf Grund eines vorläufigen Übereinkommens mit dem Prioritätenkurator bekanntlich unterblieben ist. Der Rückgang in dem Saldo der Zinsen und Abrechnungen mit 354 000 Kr. ist u. a. in dem niedrigeren Zinsfuß für die nicht fundierten Schulden begründet, die noch immer 38 000 000 Fr. betragen. Die im Jahre 1902 durchgeführten Investitionen beziffern sich auf rund 12 000 000 Kr., von denen mehr als zwei Drittel für Bauherstellungen, Beschaffung von Lokomotiven und Personenwagen, der Rest für Beschaffung von Güterwagen verwendet wurde. Nach dem in Aussicht genommenen Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern sollen die Investitionen von 1903 angefangen nicht mehr als 6 000 000 Kr. in einem Jahre betragen.

— **Beitragsleistung der Aussig-Teplitzer Bahn an den Staat.** Dieser Eisenbahngesellschaft wurde im Jahre 1893, als nach Ansicht des Handelsministeriums die reinen Erträgnisse der Bahn 15 % der Einlagen überschritten hatten und gleichzeitig eine Erhöhung des gesellschaftlichen Aktienkapitals erfolgte, außer Tarifermäßigungen auch die Verpflichtung auferlegt, einen jährlichen Betrag von 200 000 Kr. an den Staatsbahnbetrieb zu entrichten und außerdem der Staatseisenbahnverwaltung noch alljährlich die Hälfte jenes Überschusses zu überweisen, um welchen die Reinerträgnisse des Unternehmens nach erfolgter Abrechnung des Betrages von 200 000 Kr. den Jahresbetrag von 4 800 000 Kr. übersteigen sollten. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat dementsprechend vom Jahre 1893 bis zum Vorjahre zusammen den Betrag von 7 178 082 Kr. an den Staat entrichtet. Nun ist aber das Reinerträgnis des Unternehmens, das im Jahre 1900 noch 5 042 961 Kr. betrug, im Jahre 1902 auf 3 311 942 Kr. gesunken. Die Gesellschaft erachtet deshalb nach den Ausführungen ihrer in dieser Angelegenheit an das Eisenbahnministerium gerichteten Eingabe eine weitere Anteilnahme der Staatseisenbahnverwaltung an dem Reinertrage nicht mehr gegeben und hält sich zur Entrichtung der genannten Zahlung nicht mehr für verpflichtet, da das Reinerträgnis nicht nur unter dem Mindestbetrage von 4 800 000 Kr., sondern auch weit unter der 15 prozentigen Verzinsung der Einlagen geblieben ist. Die Gesellschaft macht weiter geltend, daß auch jener Teil der Vereinbarungen, nach welchen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn eine entsprechende Anteilnahme an dem Gemeinschaftsverkehre mit den Staatsbahnen zugesichert wurde, seit dem Jahre 1900 durch Verschiebungen in der Verkehrsleitung zum Nachteile der Aussig-Teplitzer Eisenbahn abgeändert wurde und eine Beeinträchtigung ihrer Transporte durch den Anschluß neuer, in ihrem Verkehrsgebiete gelegener Kohlenschächte an die Linien der Staatsbahnen erfolgte. Auch wird weiter betont, daß durch die seit dem Jahre 1893 eingetretene Erhöhung der Steuerleistung um 65,5 % bei gleichzeitiger Verminderung des Reinerträgnisses um 34 % eine ganz wesentlich größere Anteilnahme des Staates an dem gesellschaftlichen Erträgnis eingetreten ist. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn sucht daher um Rückerstattung des für die letzten zwei Jahre entrichteten Betrages nach und erklärt gleichzeitig, daß sie sich zur weiteren Entrichtung dieses Pauschbetrages insolange nicht verpflichtet erachte, als nicht die Reinerträgnisse des Unternehmens den Betrag von 5 000 000 Kr. wieder erreicht haben werden.

— **Ungarisch-galizische Eisenbahn.** In dem zwischen der österreichischen Regierung und der ungarisch-galizischen Eisenbahn abgeschlossenen Übereinkommen vom 20. Dezember 1888, welches einen Bestandteil des Gesetzes vom 25. Mai 1889 betreffend die Betriebsübernahme und etwaige Einlösung der österreichischen Linien der ungarisch-galizischen Eisenbahn und der ungarischen Westbahn durch den Staat bildet, wird der Regierung von der Gesellschaft der ungarisch-galizischen Eisenbahn, abgesehen von dem Rechte, die Prioritätsanlehen ohne weitere Einvernahme der Gesellschaft zur Rückzahlung zu bringen oder zu konvertieren, auch die Berechtigung zuerkannt, vom 1. Januar 1889 angefangen zu jeder Zeit die genannte Eisenbahn gegen Übernahme des noch aushaftenden Prioritätsanlehens zur Selbstzahlung und Leistung von ziffermäßig angeführten Tilgungsraten oder an Stelle dieser Zahlungen gegen einmalige Zahlung des Kapitalwerts dieser Tilgungsraten entweder in bar oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Nunmehr wird halbamtlich angekündigt, daß in nicht ferner Zeit die gesetzliche Ermächtigung des Reichsrats zur Einlösung der ungarisch-galizischen Eisenbahn sowie möglicherweise auch der ungarischen Westbahn durch Ausfolgung von Staatsschuldverschreibungen an Stelle der zu leistenden Tilgungsraten eingeholt werden soll.

Ungarn.

— **Tarifbegünstigungen und Ertrag der ungarischen Staatsbahnen.** In einem im „Pester Lloyd" erschienenen Aufsatz wendet sich der Verfasser dagegen, daß man den Ertrag der ungarischen Staatsbahnen und die für die Industrieförderung gewährten Begünstigungen in eine ursächliche Verbindung mit einander bringe. Es sei falsch, wenn von den ungarischen Staatsbahnen bei jeder Tarifbegünstigung sofort von „Opfern" gesprochen werde. Die Privatbahnen haben keinerlei Veranlassung zu „Opfern"; gleichwohl stellen sie der Industrie und der Landwirtschaft zahlreiche Tarifbegünstigungen zur Verfügung. Das geschehe einfach im geschäftlichen Interesse der Bahnen, um den Verkehr zu lenken, zu vermehren oder zu vereinfachen.

Der Verfasser glaubt behaupten zu können, daß mindestens die Hälfte aller durch die ungarischen Staatsbahnen gewährten Tarifbegünstigungen auch dann gewährt werden müßte, wenn ganz Ungarn von Privatbahnen bedient wäre. Es sei also eine Übertreibung, wenn gesagt wird, der ungünstige Ertrag der Staatsbahnen sei auf die Tarifbegünstigungen zurückzuführen. Selbst wenn sämtliche zur Förderung der Industrie, der Landwirtschaft und des Handels gewährten Tarifbegünstigungen gestrichen würden, wären die ungarischen Staatsbahnen noch immer nicht in der Lage, für die Zinsen des in ihnen angelegten Kapitals aufzukommen.

— **Eröffnung der Strecke Hódmezö-Vásárhely-Makó-Ujváros.** Am 29. April d. J. ist diese 26,7 km lange Teilstrecke der vollspurigen Lokalbahn Hódmezö-Vásárhely-Makó-Nagyszentmiklós mit den Stationen: Hódmezö-Vásárhely-Ujváros, Katraszél, Szikancs, Gajdos, Földeák und Makó-Ujvaros eröffnet worden. Die Reststrecke der Bahn von Makó bis Nagyszentmiklós ist gleichfalls zum größten Teile fertiggestellt. Es ist aber noch der Aufbau der großen Marosbrücke durchzuführen, nach dessen Vollendung im Herbst d. J. die ganze Linie dem Verkehr übergeben werden wird. Die Bahn ist von verkehrspolitischem Standpunkte wichtig, da sie ein ertragreiches Getreidegebiet durchquert und drei Eisenbahnlinien verbindet, wodurch die kleine Bahn auch eine strategische Bedeutung erhält. Die Bahn ist Eigentum einer Aktiengesellschaft, wird durch die Direktion der ungarischen Staatsbahnen verwaltet und ist der Betriebsleitung in Arad unterstellt.

Übrige europäische Länder.

— **Dividenden, Staatsgarantie und Konzessionsablauf bei den französischen Eisenbahnen.** In den jüngst wieder lebhaft geführten Erörterungen über die Verstaatlichung sind ver-

schiedene Berechnungen und Daten aufgeführt worden, die allgemeines Interesse haben. So wurde in einem Pariser Börsenblatt die Rentabilität der Aktien der sechs großen Eisenbahngesellschaften für das Jahr 1902 mit dem Kursstand folgendermaßen aufgestellt:

	Kurs	Rohdividende	Reindividende
Ostbahn	935 Fr.	35,50 Fr.	3,62 %
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	1450 „	55,00 „	3,66 „
Südbahn	1185 „	50,00 „	4,06 „
Nordbahn	1815 „	65,00 „	3,42 „
Orléansbahn	1500 „	59,00 „	3,77 „
Westbahn	910 „	38,50 „	4,20 „

Der Nennwert der Aktien ist bei der Nordbahn 400, bei allen anderen Gesellschaften 500 Fr. Die Fristen für den Ablauf der Konzessionen sind folgende: Nordbahn Ende 1950, Ostbahn Ende 1954, Westbahn Ende 1956, Orléansbahn Ende 1956, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn Ende 1958, Südbahn Ende 1960. Die Frist, innerhalb welcher der Staat den Aktien der Gesellschaften eine gewisse Mindestdividende gewährleistet hat, läuft ab am Schluß der Jahre: 1914 für die Nordbahn, 1934 für die Ostbahn, 1935 für die Westbahn, 1956 für die Orléansbahn, 1914 für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und 1960 für die Südbahn. Bei einzelnen Gesellschaften war indes oder ist noch die Zeitdauer der Staatsgarantie bestritten. So wurde behauptet, bei der Orléansbahn und Südbahn laufe sie nur bis zum Jahre 1914. Eine nach langen Erörterungen 1895 gefällte Entscheidung des Staatsrats spricht zu gunsten des längeren Zeitraums.

— **Die französischen Eisenbahnerorganisationen und die Arbeitszeit.** Der Kongreß des Syndikats der französischen Eisenbahnarbeiter, auf dem 85 Syndikatsgruppen vertreten waren, hat dieser Tage u. a. die sofortige Beschlußfassung des Parlaments über den Gesetzentwurf Berteaux-Robier-Jaurès dringlich verlangt und die eifrige Betreibung der Sache beschlossen. Die Eisenbahngesellschaften und die Regierung erklären bekanntlich die Durchführung des Entwurfs, der die Arbeitszeit herabsetzt und die Pensionen verbessert, wegen der hohen Kosten, die mit 70—140 000 000 Fr. angegeben werden, für unmöglich.

— **Witterungsberichte der schweizerischen Bundesbahnen.** Im Interesse des Fremdenverkehrs haben die schweizerischen Bundesbahnen, ähnlich wie in den letzten Jahren schon die großen schweizerischen Eisenbahngesellschaften getan, einen täglichen meteorologischen Nachrichtendienst eingerichtet. Der Bericht umfaßt 20 der wichtigsten Stationen der Schweiz. Jeden Morgen um 7 Uhr werden die Temperatur, die Witterung und der Wind auf diesen Stationen festgestellt und telegraphisch an 46 schweizerische Bahnhöfe, die im Fremdenverkehr die größte Bedeutung haben, gemeldet; dort werden sie zur allgemeinen Kenntnisnahme angeschlagen. Der Bericht wird außerdem den Verkehrsbureaus und den größeren Zeitungen mitgeteilt.

— **Arbeitsverhältnisse auf den schweizerischen Bundesbahnen.** Der Präsident des Verwaltungsrats der Bundesbahnen hat dem Zentralkomitee der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten mitgeteilt, daß die in einer Eingabe des Eisenbahnarbeiterverbandes verlangte Abschaffung der Akkordarbeit abgelehnt ist. Zugestanden wurde, daß bisherige Lohnbezüge bei den Bundesbahnen keinenfalls verkürzt werden sollen.

— **Vom Simplondurchstich.** Der Frankf. Ztg. wird aus Bern folgendes gemeldet: Als die Jura-Simplonbahn am 15. April 1898 mit der bekannten Unternehmung den Vertrag über den Simplondurchstich abschloß, wurde nicht bestimmt, daß der Bund mit der Verstaatlichung an Stelle der Jura-Simplonbahn in den Bauvertrag eintrete. Immerhin wußte die Unternehmung, als sie den Vertrag unterzeichnete, ganz sicher, daß die Verstaatlichung der Jura-Simplonbahn vor der Vollendung des Simplontunnels erfolgen werde. Im Zeitpunkte der Vereinbarung des Bauvertrages hatte das Schweizervolk den Rückkauf bereits beschlossen. Vom 22. Februar 1898 an wußte jedermann, daß die Jura-Simplonbahn spätestens mit 1. Mai 1903 ins Eigentum des Bundes übergehen werde. Der Simplonunternehmung ist es gewiß nur willkommen, daß an Stelle der Jura-Simplonbahn der Bund tritt. Über die Fristverlängerung für den Tunnelbau und über Verabfolgung eines Beitrages an die Unternehmung für die Installationskosten schweben zwischen dem Bund und der Unternehmung Verhandlungen. Über diese und vielleicht noch andere Punkte muß die Unternehmung sich nunmehr ausschließlich mit dem Bund verständigen. Da die Unternehmer es dabei mit dem eidgenössischen Fiskus zu tun haben und eine ausdrückliche Bestimmung über den Eintritt des Bundes in den gedachten Bauvertrag nicht besteht, dürfte die Unternehmung umsomehr geneigt sein, die erwähnten Ansprüche zur Geltung zu bringen.

Was den Simplontunnel betrifft, so hätten die Arbeiten auf der Nordseite und diejenigen auf der Südseite bei gleich günstigen Durchbohrungsbedingungen zur gleichen Zeit beim Scheitelpunkt (in der Mitte des Berges) zusammentreffen sollen. Allein auf der Südseite, die mit ungünstigen Wasserverhältnissen und hartem Gestein zu kämpfen hatte, stehen die Arbeiten zurück, während sie auf der Nordseite im Oktober d. J. bis zum Scheitelpunkt fortrücken dürften. Dann aber entsteht eine wichtige technische Frage. Von Brieg bis zum Scheitelpunkt steigt der Tunnel, von da bis Iselle fällt er. Diese Gefällsverhältnisse sind notwendig wegen der Wasserableitung, die wegen der Gesteins- und Luftabkühlung ganz bedeutend ist. Wollte man von der Nordseite her nach dem Vorrücken bis zum Scheitelpunkt weiterarbeiten, so müßte man das Wasser — 80 l in der Sekunde — hinaufpumpen, was technisch kaum möglich sein würde. Wäre das Hinaufpumpen technisch unmöglich, dann müßten die Durchsticharbeiten auf der Nordseite eingestellt werden und man müßte alsdann abwarten, bis die Arbeiten von der Südseite her den Scheitelpunkt erreicht hätten. Wenn man aber eine Zeitlang nur von der Südseite her arbeiten würde, so würden dadurch die Bauzeit verlängert und die Baukosten erhöht. Wie sich die Sache technisch gestaltet, dürfte sich, wie gesagt, im Oktober d. J. abklären.

— **Ansichten über die Lage der italienischen Bahnen.** Der leidenschaftliche Kampf des „Mon. delle str. ferr.“ gegen den Staatsbetrieb der Eisenbahnen in Italien wird noch immer fortgeführt. Neuerdings meldeten italienische Zeitungen, daß die Regierung im Falle einer Erneuerung ihrer Verträge mit den Eisenbahngesellschaften die Bedingung einführen wolle, daß alle Eisenbahnbediensteten an den Betriebserträgen teilhaben sollten. Im „Mon. delle str. ferr.“ wird nun diese Frage eingehend behandelt und vor allem die im Laufe von 18 Jahren bald mehr, bald weniger verhängnisvolle Finanzlage der italienischen Bahnen als Gegengrund hervorgehoben. „Ihr wollt“, so heißt es dort, „das Eisenbahnpersonal beruhigen und ihm eine Teilnahme an den Erträgen versprechen; aber wie und woher sollen die Erträge kommen? Die Gründe für das Elend unserer Eisenbahnen sind viele, sehr verschiedener Art, alte und neue. Um diese Gründe aus der Welt zu schaffen und den Eisenbahnen neues Leben zu geben, braucht man vor allen Dingen Aufrichtigkeit, dann Zeit und endlich viele Millionen Geld. Und, um von allen übrigen Gründen abzusehen, ist es sicherlich kein Zeichen von Aufrichtigkeit, dem Personal eine Teilnahme an den Erträgen zu versprechen, wo jedermann weiß, daß eben diese gar nicht vorhanden sind.“

— **Direkte Linie Rom-Neapel.** In der italienischen Deputiertenkammer kam auch wieder einmal die Frage nach der direkten Linie Rom-Neapel auf die Tagesordnung. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Balenzano, erklärte, daß die Notwendigkeit dieser Linie weder bei der Regierung noch bei der Kammer gegenwärtig Gegenstand der Erörterung sein könne, daß aber nach Verlauf eines Jahres von dem Inkrafttreten des Gesetzes von 1902 an die Regierung dem Parlament Vorschläge darüber und nach weiteren zwei Jahren Vorschläge über die Ergänzungsbahnen vorzulegen habe. Das Jahr sei noch nicht um und die Regierung, der man keine Verzögerung vorwerfen dürfe, könne vorläufig nichts tun, als diese doppelte Frage zu studieren und zu prüfen. Tatsächlich haben einige Firmen beim Minister die Konzession für diese direkte Linie und die Erlaubnis, die nötigen Untersuchungen an Ort und Stelle machen zu können, nachgesucht. Die Regierung hat letzterem zugestimmt, behält sich aber vor, über die Konzessionen zu beraten. Der Minister will außerdem die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf dieser Linie prüfen lassen.

Fremde Weltteile.

— **Dampfstraßenbahn Tripolis-Homs (Syrien).** Zur Zeit wird, wie das Office national du commerce extérieur in Paris erfährt, der Bau einer Dampfstraßenbahn zwischen den syrischen Städten Tripolis und Homs geplant. Die Länge dieser Schmalspurbahn, welche auf eine Länge von 30 km die Chaussee Tripolis-Homs-Hama benutzen könnte, würde 95 km betragen. Die Kosten des Baues und der Inbetriebsetzung dürften insgesamt etwa 100 000 türkische Pfund betragen. Durch die Ausführung dieses Projektes würde dem Hafen von Tripolis der Warenverkehr von Homs und Hama, der jetzt mehr und mehr von Beirut aufgenommen wird, erhalten bleiben können.

— **Lokomotiven für Abessinien.** Einer Züricher Meldung des „Schwäb. Merkur" zufolge werden jetzt für Abessinien bestimmte, aus der Fabrik von Sulzer in Winterthur stammende Lokomotiven auf den Linien der Rhätischen Bahn in Graubünden, wo die Steigungsverhältnisse denen der Bahn Djibuti-Harrar in Abessinien entsprechen, einer genauen Probe ihrer Leistungsfähigkeit unterworfen. Auch in ihrer Bauart weichen diese Lokomotiven bedeutend von den übrigen ab.

— **Deutsch - Ostafrikanische Mittellandbahn.** Der Alldeutsche Verband hatte kurz vor Beginn des letzten Tagungsabschnitts des Deutschen Reichstags sowohl an den Reichskanzler, als auch an die nationalen Parteien des Reichstags Eingaben gerichtet, worin um Verabschiedung des diese Bahn betreffenden Gesetzentwurfs in dieser Session gebeten wurde. Vom Reichskanzler ist dem Verbande darauf nachstehende, in ihrem Schlußsatz sehr hoffnungsvolle Antwort vom 27. April d. J. zugegangen:

„Der Hauptleitung des Alldeutschen Verbandes erwidere ich auf das gefällige Schreiben vom 15. d. M. ergebenst, daß, wenn der Reichstag den ihm vor zwei Jahren vorgelegten Gesetzentwurf wegen Übernahme einer Zinsgarantie für den Bau einer Eisenbahn von Dar=es=Salaam nach Mrogoro auch in seiner jetzt zu Ende gehenden Tagung nicht erledigen wird, daran allein der Umstand schuld ist, daß innerhalb des Reichstags eine Mehrheit für Annahme des Gesetzentwurfs nicht zu gewinnen war. Eine Verantwortung wird die verbündeten Regierungen hierfür um so weniger treffen können, als dieselben sich bewußt sind, alles getan zu haben, ihrerseits die Angelegenheit zu fördern. Ich persönlich habe nie einen Zweifel über das große und besondere Interesse gelassen, das ich an dem Bau von Eisenbahnen in unseren Kolonien, namentlich an der Bahn von Dar=es=Salaam nach Mrogoro, nehme, und bin, worauf die Hauptleitung in ihrem Schreiben selbst Bezug nimmt, in der Sitzung des Reichstags vom 24. April 1901 mit nicht mißzuverstehender Deutlichkeit für die Annahme der Vorlage selbst eingetreten. Schon damals sind im Reichstag von mir alle die sachlichen Gründe hervorgehoben worden, die den Bau der Bahn als unentbehrlich für die Entwicklung des Schutzgebietes erscheinen lassen, und ich stehe auch heute auf dem Boden dessen, was ich damals gesagt habe. Die Frage, wie die Angelegenheit gegenüber der ablehnenden Haltung der Mehrheit des Reichstags in der laufenden Tagung zu behandeln sei und welche Maßnahmen etwa zu treffen seien, um die Aussichten der Vorlage für die Zukunft nicht auf das Spiel zu setzen, ist von mir auf das ernstlichste erwogen worden. Daß hierbei Rücksichten auf die innerpolitische Gesamtlage und die Parteiverhältnisse zu nehmen waren, wird von dem Mitglied des Reichstags, das das Schreiben der Hauptleitung mit unterschrieben hat (es ist jedenfalls der Reichstagsabg. Hasse gemeint. D. Schriftl.), am wenigsten verkannt werden können. Die Angelegenheit wird, wie der Direktor der Kolonialabteilung in der Sitzung des Reichstags vom 21. März d. J. bereits angekündigt hat, den neuen Reichstag beschäftigen, der sich, wie ich hoffe, der Pflicht nicht entziehen wird, sie erneut zu prüfen und in richtiger Erkenntnis der Bedürfnisse unseres ostafrikanischen Schutzgebietes zu erledigen."

— **Englische Urteile über amerikanische Bahnen.** Einem Bericht des englischen Eisenbahn-Oberinspektors Colonel Yorke über den Bau und die Ausrüstung amerikanischer Eisenbahnen entnehmen wir nach „Railr. Gaz." folgende Einzelheiten. Das Signalwesen befindet sich in Amerika im Anfangszustand (in an inchoate condition) und wird im Lande nicht einheitlich betrieben. Das selbsttätige Signalwesen gibt keine größere Sicherheit, da es nur eine zeitsparende Einrichtung sei, die zwar die durch Irrtümer der Signalwärter entstehenden Gefahren beseitige, dagegen aber andere in ihm selbst ruhende Gefahren herbeiführe. Dagegen werde es sich bei elektrisch betriebenen Bahnen als außerordentlich nützlich erweisen. Die Weichen und Signale werden in Amerika überall da elektrisch oder durch Luftdruck betrieben, wo große Signalbuden notwendig sind. Der einzige Einwand dagegen liegt in ihren hohen Kosten. Das Erstaunlichste bei den amerikanischen Bahnen ist für den Fremden die kolossale Größe der Lokomotiven und Wagen. Bei den Güterwagen ist nicht sowohl ihre Länge, als vielmehr ihre Tragfähigkeit im Verhältnis zu ihrem Gewicht hervorragend. Die Güterwagen ruhen alle auf Drehgestellen, ihre Tragfähigkeit schwankt zwischen 30 bis 50 t und ihr Eigengewicht zwischen 15 bis 20 t. Eine der gebräuchlichsten Gattungen ist gegenwärtig der 50 Fuß lange Stahlwagen mit einer Tragfähigkeit von 50 t. Die bedeckten Güterwagen (box cars) haben durchschnittlich eine Tragfähigkeit von 30 bis 40 t. Das Kuppeln und Entkuppeln der Wagen sowie die Anwendung der Luftbremsen sei weit davon entfernt, vollkommen genannt zu werden; bei mehreren Eisenbahngesellschaften, besonders im Osten Amerikas, werde bei steilen Neigungen sogar noch das System der Handbremsen angewendet.

Zur Vermeidung von Kreuzungen in Schienenhöhe werden jetzt ungeheuere Summen aufgewandt. Auf der Pennsylvaniabahn werden mittels Viadukten und Brücken die Gleise hoch über die Straßen und Wege gelegt, Steigungen und Krümmungen werden verbessert.

Über die Aussichten der Eisenbahnbediensteten teilt Colonel Yorke nach eingezogenen Erkundigungen bei einem der höchsten Eisenbahnbeamten mit, daß alle Beamte die Möglichkeit der Beförderung haben, und daß zu diesem Zweck von Zeit zu Zeit Prüfungen abgehalten werden. Bewerber, die die erste Prüfung nicht bestehen, müssen sich binnen Jahresfrist schriftlich um eine zweite Prüfung bewerben; bestehen sie auch diese nicht, so werden sie aus dem Dienst entlassen. Bahnwärter, Bremser und Heizer werden, wenn sie nicht binnen fünf Jahren eine Prüfung nachsuchen, gleichfalls aus dem Dienst entlassen. Jeder amerikanische Eisenbahnbedienstete kann zur höchsten Stellung im Eisenbahnwesen gelangen, und viele der hervorragendsten Eisenbahnmänner sind in dieser Weise aus kleinen Anfängen emporgestiegen.

Über die Hochbahnen in Newyork, Brooklyn, Boston und Chicago äußert sich Colonel Yorke dahin, daß sie häßlich und geräuschvoll seien, daß ihre Träger einen großen Teil der Straßenbreite einnähmen und den Verkehr hinderten. Die Untergrundbahnen von Newyork und Boston bildeten die neuesten Versuche, die Frage städtischer Beförderungsmittel zu lösen. Die Newyorker Untergrundbahn soll als eine Eisenbahn betrieben werden, von der zwei Gleise dem Schnellverkehr und zwei dem Lokalverkehr dienen. Sowohl die Bostoner, wie die Newyorker Untergrundbahnen sind so nahe wie möglich der Erdoberfläche angelegt und haben bequeme Zugangstreppen. Sie sind im Vergleich zu den tiefen Röhrenbahnen (tubes) sicherer, haben bessere Luft und bieten dem Publikum größere Bequemlichkeiten. Da Newyork fast ganz auf Fels gebaut ist, ist die Aushöhlung des Tunnels für die Bahn ein sehr kostspieliges und mühsames Unternehmen. Am meisten interessiert sich Colonel Yorke für die Entwicklung der zwischenstädtischen Eisenbahnen. Diese werden von immer wachsender Bedeutung, in ihrer Nähe wird die Bevölkerung zahlreicher, der Wert des Landes steigt, industrielle Unternehmungen entstehen, und ein billiger Personen- und Güterverkehr sorgt für die Bequemlichkeit des Publikums. Große Mengen von Milch werden durch elektrische Wagen täglich auf die Märkte befördert. Indem sie zum größten Teil dem lokalen Personen- und Güterverkehr auf kurze Entfernung dienen werden, bilden sie Verkehrszuführer für den Durchgangsbetrieb der Dampfeisenbahnen. Mit anderen Worten: jede Gattung hat ihre Bedeutung, beide nutzen sich selbst am besten, wenn sie in gegenseitiger Harmonie arbeiten.

— **Bau elektrischer Bahnen auf Kuba.** Auf Kuba hat sich im Jahre 1902 eine Gesellschaft „Insular Raiylway Company, Ltd." gebildet zum Bau von elektrischen Eisenbahnen mit einem Kapital von 2 500 000 ℒ. Diese Gesellschaft will vier verschiedene Strecken, sämtlich von Havana aus, bauen. Die Gesamtlänge dieser vier Linien soll über 100 englische Meilen betragen. Die erste Strecke, welche schon im Bau begriffen ist und bis Juli d. J. fertiggestellt sein wird, führt von Havana etwa 30 Meilen in westlicher Richtung bis nach Mariel, während die anderen drei Linien nach Congrejeras, Managua und Guines gehen werden. Auf sämtlichen Linien wird, wie „The Journal of Commerce and Commercial Bulletin" mitteilt, sowohl Personen- wie Frachtverkehr eingerichtet. Die „Electric Railway Company" in Havana wird für die Insular Railway Company die nötige Kraft zum Betriebe der Strecke nach Mariel liefern. Sobald jedoch die anderen drei Linien fertiggestellt sein werden, dürften die jetzt bestehenden Maschinen zum Betriebe aller Strecken nicht ausreichen; es muß daher für dementsprechende Kraftverstärkung Sorge getragen werden.

— **Australische Eisenbahnzustände.** Über die Verhältnisse auf den Bahnen des australischen Staates Viktoria bringt ein im „Engineering" erschienener längerer Aufsatz eine Reihe nicht eben erfreulicher Mitteilungen. Schon vor Jahren hat das gedachte Blatt darauf hingewiesen, daß der von der staatlichen Aufsichtsbehörde (Railways Departement) erhobene Anspruch auf eine beschleunigte Durchführung von Erneuerungs- und Herstellungsarbeiten ein durchaus begründeter sei. Aber obwohl in dieser Beziehung während der letzten acht Jahre ein etwas rascherer Fortschritt eingetreten ist, so bleibt auch jetzt noch sehr viel zu tun übrig. Was gegenwärtig die Sachlage am besten kennzeichnet, dürfte der Umstand sein, daß das Eisenbahnnetz Viktorias noch gegenwärtig auf rund 286 km Länge lediglich mit eisernen Schienen ausgerüstet ist, von denen viele seit 44 Jahren liegen, und daß die meisten der auf den Nebenlinien vorhandenen Brücken von Holz sind. Ebenso haben viele der vorhandenen 441 Lokomotiven die Zeit ihrer wirk-

lichen Gebrauchs- und Leistungsfähigkeit längst überschritten, die Hauptarbeit müssen daher die wenigen neuangeschafften Maschinen leisten, zu deren Einstellung sich die Verwaltung verstanden hat. Unter diesen Umständen hat der leitende Maschineningenieur einen Erneuerungsplan ausgearbeitet, in dem ein Aufwand von 1 000 000 £ zur Neubeschaffung von Lokomotiven in den nächsten Jahren für unbedingt erforderlich erklärt wird. Ganz ähnlich verhält es sich mit dem Zustande der Schwellen, und es darf bei solchen Verhältnissen kaum Wunder nehmen, daß während des mit dem 30. Juni 1902 abgeschlossenen Betriebsjahres die Bahnunterhaltungskosten sehr ungünstig auf den erzielten Betriebskoeffizienten zurückgewirkt haben. Dieser betrug 61,53 % gegenüber 59,46 % im Vorjahre. Wenngleich ein solches Ergebnis für europäische Begriffe noch keineswegs ungünstig erscheint, so hat es doch das Bedenkliche, daß der Reinertrag des rund 5020 km (3120 englische Meilen) langen Netzes im Vorjahre — obwohl die damals erzielte Roheinnahme von 74 000 000 ℳ die höchste war, die jemals erreicht wurde — nicht ausgereicht hat, um die Zinsen der auf dem Unternehmen haftenden Anleihen zu decken. Letztere erfordern einen Betrag von durchschnittlich 3,86 %, während der Betriebsüberschuß nur einen Betrag von 3,45 % der Anleihen ergab. So hat sich denn ein Fehlbetrag von 3 200 000 ℳ ergeben, während der Fehlbetrag des Vorjahres nur etwa die Hälfte betrug.

— **Erweiterungen der Newyorker Untergrund-Schnellbahn** (rapid transit railway system) werden in sehr erheblichem Umfange geplant. In der Versammlung der Rap. Trans. Ry-Kommission am 19. Februar d. J. hat, wie „Eng. News“ mitteilen, der Oberingenieur der vorgenannten Kommission, Wm Barclay Parsons, in einem Bericht die allgemeinen Umrisse der für nötig erachteten Bauten und Betriebseinrichtungen dargelegt. Es handelt sich um Verlängerungen von Zweigen des Untergrundnetzes, so in die äußerste Südspitze der Manhattaninsel hinein und in der Gemeinde Bronx; dann um Vervollständigung der dritten Gleise und um Herstellung von Anschlüssen an bestehende Eisenbahnen.

Wichtig ist die Stellung, welche die Manhattan- (Hoch-) Bahngesellschaft zu der hier in Rede stehenden Verkehrsfrage einnimmt. Sie verhielt sich bisher stets ablehnend, wenn die Kommission sie aufforderte, zur teilweise Linderung der hauptstädtischen Verkehrsnot mitzuwirken. Neuerdings jedoch ist diese Bahnverwaltung unter den Einfluß der Interborough Rapid Transit Cy gekommen und hat deren Präsident, Belmont, erklärt, er werde gern und ohne Engherzigkeit den Anschauungen der Kommission entgegenkommen, die Manhattanlinien erweitern und sie so mit dem Untergrundnetz verbinden, daß beide wie eins betrieben werden können mit durchgehenden Zügen zu einfachem Fahrpreis.

Durch gemeinsames Vorgehen mit der Newyork-Zentralbahn hofft man in dem Stadtteil südlich der 59. Straße, welche den Zentralpark an seiner Südwestseite begrenzt, mehrere in Straßenhöhe liegende Eisenbahngleise in Hochbahnen zu verwandeln und hierdurch eine große Belästigung der Öffentlichkeit zu beseitigen. Des weiteren wollen wir die beabsichtigten Anlagen nicht aufzählen, weil sie nur für die engere Örtlichkeit von Belang sind. Wir kommen zum Schlußergebnis des Berichts. Wenn die Kommission diese Vorschläge ausführen sollte, dann besäße die Stadt ein in sich geschlossenes Netz von 60 km Bahnlänge in den Gemeinden Manhattan und Bronx mit 160 km Gleis, ausschließlich Nebengleise. Außerdem müßten die bestehenden Anlagen besser ausgenutzt und das Privatkapital herangezogen werden. Die Baukosten sind auf rund 200 000 000 ℳ geschätzt worden, wovon ungefähr die Hälfte der Stadt zur Last fällt.

— **Der Panamakanal.** Wir haben vor einiger Zeit mitgeteilt, daß in Washington am 23. Januar d. J. der Panamakanalvertrag mit Kolumbien unterzeichnet wurde. Wir entnehmen nun „Railroad Gaz.“ folgende Einzelheiten: Die Vereinigten Staaten haben das ausschließliche Recht, den Panamakanal auszubauen, zu unterhalten und zu betreiben, und zwar zunächst auf 100 Jahre, doch können sie, wie in Nr 8 d. Ztg. bereits erwähnt wurde, die Verpachtung nach Ablauf der 100 Jahre auf den gleichen Zeitraum erneuern. Die Vereinigten Staaten erhalten Eigentum und Nutznießung eines Landstreifens von 3 engl. Meilen Breite an jeder Seite des Kanals. Sie erkennen dagegen die Oberhoheit Kolumbiens über den Isthmus an, wogegen sich dieses verpflichtet, weder Marinestationen noch Militärposten innerhalb des Panamadepartements an fremde Mächte abzutreten oder zu verpachten. Der Vertrag enthält des weiteren folgende Bestimmungen: Der Kanal wird von Abgaben aller Art befreit, die Einwanderung von Arbeitern wird gestattet, die Vereinigten Staaten müssen Ordnung und Zucht auf Kanal und Eisenbahn erhalten, der Kanal bleibt auf ewige Zeiten neutral, Kolumbien erhält freie Beförderung seiner Schiffe, alle früheren auf den Kanal bezüglichen Konzessionen erlöschen und der Anteil (interest) Kolumbiens an der neuen Panamakanalgesellschaft und an der Panamabahn geht an die Vereinigten Staaten über. Kolumbien verpflichtet sich, im Notfall Truppen zum Schutze des Kanals zu stellen. Die Vereinigten Staaten werden das Werk innerhalb zweier Jahre beginnen und den Kanal in 14 Jahren dem Verkehr übergeben. Sie zahlen an Kolumbien für die im Vertrag gesicherten Rechte und Vorrechte alsbald 10 000 000 D. in Gold und nach Ablauf der ersten neun Jahre 250 000 D. jährlich. Am 17. März hat die Beurkundung und Vollziehung des Vertrags durch die Vereinigten Staaten stattgefunden, diejenige Kolumbiens steht noch aus. Erst dann will Präsident Roosevelt die Mitglieder der Kanalkommission ernennen.

Allgemeines.

— **Karl Stangen**, der bewährte Reiseführer, feierte vor einigen Tagen das Fest des 70. Geburtstages unter Teilnahme weiter Kreise. Am 5. Mai 1833 in Ziegenhals (Schlesien) als Sohn eines verdienten Offiziers geboren, besuchte er erst eine Militärschule und ging 1855 zum Postfach über. In diesem Berufe blieb er 12 Jahre, zuletzt als Vorsteher einer Post- und Telegraphenstation. 1867 unternahm er aus Anlaß der Weltausstellung mit großem Erfolge Gesellschaftsreisen nach Paris und im Jahre darauf errichtete er das seinen Namen tragende erste deutsche Reisebureau. Sein Plan, in Deutschland eine groß angelegte Zentral- und Auskunftsstelle für Touristen zu schaffen, ist ihm durchaus gelungen. Als erster veranstaltete er die später von den Eisenbahnen selbst übernommenen Sonderzüge nach dem Rhein, der Schweiz, nach Tirol, Wien, Steiermark usw., alsdann die ersten Gesellschaftsreisen nach dem Orient, Skandinavien, Italien, Frankreich, Spanien, England, Amerika, Japan, China und Indien. Alle diese Länder hat Stangen wiederholt persönlich bereist. Von 1867—1887 war er ungefähr 3250 Tage unterwegs. Im Mai 1878, also vor gerade 25 Jahren, begann die erste der beiden von ihm ausgeführten Gesellschaftsreisen um die Erde. Auch durch das von ihm geschaffene internationale Fahrkartensystem ward er ein Pionier des Verkehrs. Seine Erlebnisse und Erfahrungen hat Karl Stangen vielfach schriftstellerisch verwertet; so veröffentlichte er u. a. Bücher über Palästina und Syrien, über seine erste Reise um die Erde, über Ägypten, über die vielbesprochene Gefangenschaft bei Athanas („Acht Tage in Räuberhänden“), Reiseerlebnisse „Aus allen Welten“, ferner auch gesammelte Novellen.

Rechtsprechung.

— **Die erste wegen des Geräusches der Berliner elektrischen Hochbahn angestrengte Klage** ist durch Teilurteil der 10. Zivilkammer des Berliner Landgerichts I in der Hauptsache abgewiesen worden. Die Urteilsausfertigung ist den Parteien jetzt zugestellt worden und wir entnehmen ihr nach dem „Berliner Lokal-Anzeiger“ im nachfolgenden einige Punkte des Tatbestandes und der Gründe. Der Kläger, Eigentümer B., Hallesches Ufer 19, hatte zunächst beantragt: 1. die beklagte Hochbahngesellschaft zu verurteilen, Einrichtungen zu treffen, welche geeignet sind, die Einwirkung des Hochbahngeräusches auf sein Grundstück auf dasjenige Maß zurückzuführen, das nach dem Stande der Technik erreichbar ist, und 2. eventuell der Gesellschaft bei Meidung einer fiskalischen Strafe zu untersagen, durch den Betrieb der Hochbahn ein übermäßiges Geräusch in das Grundstück des Klägers hinüberdringen zu lassen. Diese beiden Anträge hat das Gericht wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges abgewiesen. Den Einwand der beklagten Gesellschaft, daß der Rechtsweg ausgeschlossen sei, hält das Gericht für unbegründet. Nach § 2 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 bedürfe es zum Betriebe einer Kleinbahn der Genehmigung der zuständigen Behörde, welche nach § 4 des Gesetzes eine polizeiliche Prüfung der Anlage voraussetze. Die zum Betriebe der Hochbahn erteilte Genehmigung sei aber keine gewöhnliche, behördliche Erlaubnis, sondern ein besonderer staatlicher Verleihungsakt, es liege eine wirkliche Eisenbahnkonzession vor. Es könne dies schon deshalb nicht bezweifelt werden, weil die Anlage der Hochbahn im öffentlichen Verkehrsinteresse erfolgt sei. Dies ergebe nicht nur der Umstand, daß durch die Königliche Kabinettsorder vom 28. August 1897 der beklagten Gesellschaft das Enteignungsrecht übertragen, sondern auch die weitere unbestrittene Tatsache, daß der Gesellschaft die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung eines ordnungsmäßigen Betriebes während der Dauer der Genehmigung auferlegt worden sei. Eine solche Verpflichtung konnte der Gesellschaft nur auferlegt werden, sofern nach Ansicht der genehmigenden Behörde die Bahn für das öffentliche Verkehrsinteresse von Wert ist. Liege aber eine wirkliche Eisenbahnkonzession vor, so folge daraus, daß der Prinzipalantrag des Klägers und ebenso der Eventualantrag,

der mit jenem inhaltlich identisch sei, unbegründet erscheinen mußte. Der § 13 des Kleinbahngesetzes bestimme allerdings, daß die Genehmigung des Unternehmens unter dem Vorbehalt der Rechte Dritter zu erfolgen habe; damit sei aber nicht gesagt, daß der Dritte im Rechtswege diese Einrichtungen, welche bei der Kleinbahn zu deren Errichtung und Betrieb im öffentlichen Interesse und unter Genehmigung der Behörden getroffen seien, beseitigt oder auch nur abgeändert verlangen könne, wie dies im vorliegenden Fall der Kläger beansprucht. Der Dritte könne vielmehr nur im Rechtswege Entschädigungsansprüche geltend machen.

Über einen dritten Antrag, dem Kläger den durch das Hochbahngeräusch und dessen Einwirkung auf sein Grundstück entstandenen und noch entstehenden Schaden zu erstatten, ist noch nicht entschieden worden.

Dem Vernehmen nach wird gegen das vorstehend mitgeteilte Teilurteil Berufung eingelegt werden.

— **Fälschung einer Eisenbahnfahrkarte.** Das Schwurgericht des Landgerichts II Berlin verhandelte, wie die Kreuzzeitung meldet, vor einigen Tagen folgenden Fall: Am 16. Oktober 1902 wurde der Arbeiter Lubczinski auf der Stadtbahn mit einer falschen Zehnpfennig-Fahrkarte betroffen. Er hatte eine Karte benutzt, die von einem früheren Datum stammte. Wie Gerichtschemiker Dr. Jeserich nachwies, war das frühere Datum ausradiert worden. Lubczinski erhielt eine Anklage, und da es sich um eine öffentliche Urkunde handelte, die gefälscht worden war, mußte die Sache vor dem Schwurgericht verhandelt werden. Der Angeklagte bestritt, daß er selbst die Radierung vorgenommen habe, und machte über den Erwerb die widersprechendsten Angaben. Die Beweisaufnahme ließ an der Schuld des Angeklagten keinen Zweifel. Der Staatsanwalt verkannte nicht, daß es sich um ein geringes Objekt handle, und daß ein derartiger Betrug wohl täglich viele Male vorkomme. Werde ein solcher aber entdeckt, so müsse auch eine entsprechende Ahndung eintreten. Die Arbeiter genössen wahrlich Vorteile genug von der Eisenbahn, sie sollten sich nicht auf unrechtmäßige Weise weitere Vorteile verschaffen. Er bitte die Geschworenen, den Angeklagten der Fälschung einer öffentlichen Urkunde zum Zweck des Betruges schuldig zu sprechen. Der Verteidiger führte aus, daß eine Fahrkarte keine öffentliche Urkunde sei, trotz der entgegengesetzten Entscheidung des Reichsgerichts. Die Geschworenen sprachen den Angeklagten auch nur der Fälschung einer Privaturkunde schuldig, worauf er zu einem Monat Gefängnis verurteilt wurde.

Bücherschau.

— **Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs.** Unter diesem Titel ist von den Beamten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Leeder und Dr Rosenberg eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen erschienen, welche sich unter dem Gesichtspunkte des Fortschreitens der Verstaatlichung mit der Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs befaßt. In der Broschüre wird die Frage erörtert, welche Änderungen die heutigen Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen erfahren müßten, um die Einlösung der Privatbahnen ohne finanzielle Einbuße für den Staat bei möglichster Wahrung der wirtschaftlichen Gesamtinteressen durchführen zu können. Dem Vorschlage liegt der Gedanke zugrunde, daß die Erzielung eines günstigen finanziellen Ergebnisses aus dem Staatsbahnbetriebe beim Fortschreiten der Verstaatlichung nicht so sehr durch Tariferhöhungen, als durch eine Beschränkung der mit der Übertragung der gegenwärtigen Tarife der Staatsbahnen auf die zu verstaatlichenden Privatbahnen infolge der Durchrechnung der Tarife verbundenen Ertragsverminderung zu bewirken sei. Von den Verfassern der vorliegenden Studie wird daher neben der Erhöhung der Manipulationsgebühren die Beschränkung der Durchrechnung des Staffeltarifs der Staatsbahnen durch Teilung des künftigen Staatsbahnnetzes in mehrere für sich abgeschlossene Tarifgruppen vorgeschlagen.

Was zunächst die Manipulationsgebühren betrifft, so sollen diese nach dem Vorschlage eine Erhöhung für alle Klassen und Artikel (mit Ausnahme der Kohle), insbesondere bei Stückgut unter Festsetzung von drei Abstufungen (1—50 km, 51—100 km, über 100 km) erfahren.

In bezug auf die vorgeschlagene Gliederung des künftigen Staatsbahnnetzes in mehrere Tarifgruppen wird von den Verfassern darauf hingewiesen, daß die Gebühren für die Beförderung zwischen Stationen der bisherigen Privatbahnen untereinander, dann zwischen diesen und Staatsbahnstationen sich derzeit unter Anrechnung der Teilfrachtsätze für die einzelnen bei der Satzbildung in Frage kommenden Linien ergeben. Es würde sonach bei unbeschränkter Durchrechnung des Staatsbahntarifs auf dem erweiterten Staatsbahnnetze insofern zu einem Verluste führen, als statt der Summen der Teilfrachtsätze für die Strecken verschiedener Eisenbahnen dann nur die viel niedrigeren Transportgebühren für die kürzeste Gesamtentfernung eingehoben werden könnten. Zur Beschränkung der hieraus sich ergebenden Mindereinnahmen empfehle sich die teilweise Beseitigung ihrer Ursache durch eine Teilung des österreichischen Eisenbahnnetzes in mehrere für sich abgeschlossene Tarifgebiete unter getrennter Berechnung des Tarifsatzes für jedes derselben. Auf den Verkehr innerhalb einer Tarifgruppe soll der Staatsbahntarif zur uneingeschränkten Anwendung gelangen. Dasselbe gilt von dem Verkehr mit Triest und dem Auslande, auch wenn er sich über zwei Tarifgruppen bewegt. Im übrigen würde der Verkehr über zwei Tarifgruppen durch zweimalige Berechnung der Manipulationsgebühren und den Zusammenstoß der höheren Tarifstaffeln für die zu jeder Tarifgruppe gehörige Beförderungsstrecke eine Verteuerung erfahren.

Die Verfasser berechnen das Mehrerträgnis und die Ausfallverminderung infolge der vorgeschlagenen Tarifmaßnahmen gegenüber der uneingeschränkten Durchrechnung des heute auf den Staatsbahnlinien geltenden Tarifs im Falle der Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, österreichischen Nordwestbahn, Süd-norddeutschen Verbindungsbahn und Staatseisenbahngesellschaft mindestens mit 11 000 000 Kr. Selbst dieser Betrag würde allein das durch die Verstaatlichung der erwähnten Privatbahnen sich ergebende Mehrerfordernis für Betriebsauslagen und Verzinsung der erhöhten Schuldenlast nicht vollständig decken, nachdem die Ertragsverminderung aus der Durchrechnung des heutigen Tarifs der österreichischen Staatsbahnen auf dem derart erweiterten Staatsbahnnetze unter Zugrundelegung des Verkehrs im Jahre 1901 mit fast 17 000 000 Kr. angenommen werden muß. Die Verfasser stellen sich jedoch auf den Standpunkt, daß der erübrigende Ausfall durch die finanziellen Vorteile aufgewogen werde, welche für den Staat aus der Erweiterung seines Eisenbahnnetzes durch Einverleibung der Privatbahnen erwachsen müßten. In erster Linie seien es Ersparungen, hervorgerufen durch die Zentralisation der Verwaltung und des Betriebes, die eine bedeutende Verminderung der Personalkosten, des heute unvermeidlichen leeren Rücklaufes der Fahrbetriebsmittel und auch eine rationellere Ausnutzung des Laderaumes der Wagen ermöglicht sowie wesentliche Einschränkungen der Rechnungskontrolle, der Kartellabrechnungen usw. mit sich bringt. Hierzu kommen noch mehrfache günstige Folgeerscheinungen in tarifarischer Hinsicht. So werde die bisher aus Wettbewerbsrücksichten gebotene Leitung des Verkehres über Umwege vollständig vermieden, anderseits jeder Art von Frachtunterbietung innerhalb des abgeschlossenen Staatsbahnbereiches der Boden entzogen. Insbesondere aber müßte sich eine segensreiche Wirkung in der Richtung äußern, daß der österreichische Staat nach Erlangung der freien Beweglichkeit in der Tarifierung gegenüber Ungarn und dem Auslande die einschlägigen Tarife vollständig den handelspolitischen Bedürfnissen anpassen könnte.

Die Verfasser gelangen auf Grund ihrer interessanten Ausführungen zu dem Schlusse, daß die Durchführung ihrer Vorschläge eine sowohl in staatsfinanzieller als in volkswirtschaftlicher Beziehung vollständig gesicherte Grundlage für die Einlösung der österreichischen Privatbahnen durch den Staat bilden würde.

— **Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahntransportrecht.** Von Dr Hilscher. Wien. 1902.

Das vorliegende Werk gehört zu der Reihe jener Schriften über Verkehrswesen, welche auf Veranlassung des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten herausgegeben werden, und macht sich zur Aufgabe, das gegenwärtig geltende Eisenbahnfrachtrecht auf Grund der Bestimmungen des österreichisch-ungarischen Rechts und des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr systematisch darzustellen. Hierbei beschränkt sich der Verfasser nicht auf die Erörterung der Rechtsverhältnisse zwischen Eisenbahn und Güterverfrachter, wie sich diese aus gesetzlichen und vertragsmäßigen Bestimmungen ergeben, sondern zieht auch die rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen untereinander sowie auch die Rechtsverhältnisse bei der Personen- und Gepäckbeförderung in den Kreis der Darstellung. Die Arbeit ist aus den vom Verfasser an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien gehaltenen Vorträgen über Eisenbahnrecht hervorgegangen und wurde hauptsächlich zu dem Zwecke veröffentlicht, um den Hörern einen dem neuesten Stande der Gesetzgebung entsprechenden Lernbehelf an die Hand zu geben. Außerdem will der Verfasser auch den Bedürfnissen der in der Vorbereitung zu den Dienst-

prüfungen stehenden Anwärter sowie auch der Eisenbahnbeamten und sonstiger Kreise Rechnung tragen, welche sich über Fragen des Eisenbahnfrachtrechts belehren wollen. Der Verfasser verdient für das in Frage stehende Werk, welches die erste Gesamtdarstellung des Eisenbahntransportrechts vom österreichischen Standpunkte bildet, uneingeschränktes Lob. Die Einteilung des Stoffes ist eine äußerst übersichtliche, die Darstellungsweise eine sehr klare und allgemeinverständliche. Dabei sucht der Verfasser auch den Anforderungen juristischer Leser gerecht zu werden, und finden sich in den Ausführungen des Verfassers manche neue Gesichtspunkte und Anschauungen über wichtigere Rechtsfragen aus dem Gebiete des Güterfrachtrechts. Wir möchten hier nur erwähnen die Ausführungen des Verfassers über den Begriff und die juristische Natur des Frachtvertrags, die Subjekte und den Gegenstand des Frachtvertrags, die Erfordernisse eines gültigen Frachtvertrags, die Beschränkungen der Vertragsfreiheit beim Eisenbahnfrachtvertrag, den Frachtbrief und die Haftung für die Richtigkeit desselben, über die Erfüllung des Frachtvertrags durch die Bahn und den Empfänger, über nachträgliche Verfügungen, die Haftung aus dem Frachtvertrag usw. Nicht in letzter Linie möchten wir die interessanten Ausführungen über den Personenbeförderungsvertrag nennen, welche das Wesen dieses Vertrags in treffender Weise beleuchten.

— **Kennt Ihr Euer Schiff?** Eine einfache Auseinandersetzung über Stabilität, Trim, Konstruktion, Tonnage und Freibord der Schiffe von Thomas Walton, Schiffbauingenieur. Autorisierte Übersetzung von Kapt. C. Fesenfeld, Navigationslehrer in Elsfleth und Mitglied des Kaiserlichen Oberseeamts. Oldenburg. Gerhard Stalling. Preis geb. 6 ℳ.

Das Waltonsche Buch erschien in erster Ausgabe im Jahre 1896 und hat seitdem sechs Auflagen erlebt. Da in Deutschland bislang kein Werk vorhanden ist, aus dem sich der Seemann über die für ihn wichtigen Fragen des Schiffbaues, der Stabilität usw. ohne ein besonderes, mühevolles Studium unterrichten kann, so wird die Übersetzung eine in der deutschen Literatur bestehende Lücke in bester Weise ausfüllen. Zwar ist es in erster Linie für Seeleute geschrieben, doch ist sein Verständnis durch die eingefügten zahlreichen Abbildungen, mehr als 140, auch für den Nichtfachmann ermöglicht, und namentlich ist das Buch auch für Reeder, Schiffseigentümer und Leiter von Schiffahrtsgesellschaften von Bedeutung und Interesse. Jedenfalls wird seine möglichste Verbreitung der deutschen Kauffahrtei zu großem Segen gereichen, und in diesem Sinne ist es auch bereits an der Navigationsschule zu Elsfleth amtlich als Schulbuch zur Einführung gelangt. So großes Lob das Buch sachlich verdient, so bedauerlich ist es, daß in diesem eine Übersetzung aus dem Englischen darstellenden Buch für eine Unzahl von Wörtern, für die es gute deutsche Ausdrücke gibt, auch nicht einmal der Versuch einer Übersetzung gemacht, die Worte vielmehr einfach aus dem Englischen oder anderen Sprachen übernommen sind. Schon der Titel enthält gleich im Anfang hintereinander vier Fremdwörter, das ganze Buch, das doch ein Lehrbuch sein soll, wimmelt von fremden, namentlich englischen Ausdrücken, als ob es eine deutsche Schiffbaukunst gar nicht gäbe. Zugegeben, daß sich für Trim ein kurzes deutsches Wort nicht findet, so ist doch, um beim Titel zu bleiben, für Stabilität Standfestigkeit, für Konstruktion Bauart, für Tonnage Tonnengehalt zweifellos gut und deutlich. Auch das „Deplacement“ für Wasserverdrängung ist fast auf jeder Seite des Buches zu lesen; solche Beispiele ließen sich leider leicht sehr vermehren. Der Übersetzer würde sich um die deutsche Sprache ein Verdienst erwerben, wenn er in einer späteren Auflage den Versuch machte, deutsch zu schreiben und auch für die eingebürgerten fremdländischen Ausdrücke der Schiffbaukunst deutsche einzuführen.

— **Eisenbahnschematismus für Österreich-Ungarn.** Der das Jahr 1903/04 betreffende 29. Jahrgang dieses in Eisenbahnkreisen sehr beliebten und für alle Freunde des Eisenbahnwesens unentbehrlichen Nachschlagebuches ist soeben erschienen und beim Redaktionskomitee Wien (II/2 Nordbahnstraße 50) sowie in allen größeren Buchhandlungen erhältlich.

— **Vademecum für Zeitungsleser.** Eine Erklärung der in den Zeitungen vorkommenden Fremdwörter und Ausdrücke im Verkehrsleben. Von H. Nordheim. Verlag von Gebrüder Jänecke in Hannover. Gbd. 1 ℳ.

Seit Jahren sind in den Gebrauch unserer Zeitungen zahlreiche Ausdrücke eingedrungen, die als Schlagwörter für ganz bestimmte Begriffe dienen, deren Erklärung aber nicht jedem Leser geläufig ist. Das Nordheimsche Büchlein gibt nun auf 101 Seiten eine Sammlung dieser Wörter und zugleich ein Verzeichnis der in der Tagespresse am häufigsten vorkommenden Fremdwörter und bringt über ihre Herkunft und Bedeutung zutreffende Erklärungen. Somit dient es, soweit sein Inhalt reicht, für den Zeitungsleser zugleich als Konversationslexikon und Fremdwörterbuch. Da sich im Laufe der letzten Jahre die Zahl dieser Wörter durch die Erweiterung unserer Kolonien und politischen Beziehungen um eine ganze Reihe von Ausdrücken vermehrt hat, die weniger bekannten Sprachen entlehnt sind, so wird ein solches Buch gewiß vielen willkommen sein. Zu bedauern ist nur, daß der leidige Druckfehlerteufel dem Verfasser viel Unkraut in seinen Weizen gesät hat; denn Ungenauigkeiten wie „mediasiert“ für mediatisiert, „Acessist“ für Accessist, „dégouralis“ für dégourdiv und andere mehr hätten doch füglich vermieden werden sollen.

— **Der Spediteur.** Ein Hand- und Nachschlagewerk für alle diejenigen, die im Speditionsfache tätig sind. Von Karl Fr. Pfau. Leipzig, im Selbstverlag des Verfassers. Erscheint in 10 Lieferungen zu je 30 ₰. Preis im ganzen gbd. 4 ℳ.

Als Zweck dieses Werkes wird in der uns vorliegenden ersten Lieferung die Beschaffung eines zuverlässigen Ratgebers und Führers für das Speditionsgeschäft hingestellt. Selbstredend ist es nicht möglich, aus den ersten zwei Druckbogen eines Buches zu erkennen, inwieweit es dem ihm gesteckten Ziele gerecht werden wird. Doch haben wir dem vom Verfasser ausgesprochenen Wunsche entsprechend nicht unterlassen wollen, auf das Erscheinen des Werkes, von dem in jeder Woche eine Lieferung zur Ausgabe kommt, hinzuweisen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle „Mittewald an der Drau“ als Station für den Gesamtverkehr.

Am 15. Mai l. J. wird die Haltestelle Mittewald a. d. Drau zwischen den Stationen Thal und Abfaltersbach auf der Linie Marburg-Franzensfeste als Station für den Gesamtverkehr eröffnet.

Wien, am 30. April 1903. (1180)

2. Änderung von Stationsnamen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Die italienische Station Torino (Turin) Succursale hat die Bezeichnung „Torino (Turin) Dora“ erhalten. Entfernungen, Frachtsätze und Abfertigungsbefugnisse der genannten Station bleiben unverändert.

Straßburg, den 4. Mai 1903. (1181)

Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

3. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

In der Nacht vom Freitag, den 15. auf Sonnabend, den 16. d. M. wird der seitherige Personenbahnhof Hamburg-Sternschanze geschlossen und der an der Schanzenstraße erbaute neue Bahnhof Hamburg-Sternschanze in Benutzung genommen. Als letzter Zug wird auf dem alten Bahnhof der im Fahrplan der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn zuletzt aufgeführte Personenzug Nr 1377 der Richtung Altona-Hamburg abgefertigt, der von Hamburg-Sternschanze Nachts 2 Uhr 8 Minuten abfährt. Auf dem neuen Bahnhof wird als erster Zug der im Fahrplan der Verbindungsbahn zuerst aufgeführte Personenzug Nr 1501 der Richtung Altona-Hamburg zur Abfertigung kommen, der dort Morgens 4 Uhr 52 Minuten abfährt.

Eine Änderung der Tarifsätze und der Abfertigungsbefugnisse der Station Hamburg-Sternschanze tritt nicht ein.

Altona, den 5. Mai 1903. (1182)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 15. Mai d. J. ab wird die Station Neustadt a. d. Orla als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 5. Mai 1903. (1183)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) etc.

Vom 5. Mai d. J. ab wird die Station Tessin der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion Schwerin in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 3. Mai 1903. (1184)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr 87 für Heu und Stroh von Grieskirchen nach Burgau direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 3. Mai 1903. (1185)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 20. Juni d. J. gelangen die in den Ausnahmetarifen 16 O und P für Zink und zinkische Produkte bezw. für Rohblei, Rohzink und Zinkstaub enthaltenen Ausnahmesätze der Station Lossen zur Aufhebung.

Breslau, den 5. Mai 1903. (1186)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Teil II vom 1. Januar 1899.

Der Frachtsatz Karlsruhe-Mühlburg-Passau Donaulände des Ausnahmetarifs 2c auf Seite 17 des Nachtrags IV ist mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. von 81 auf 87 ₰ für 100 kg zu berichtigen.

München, den 5. Mai 1903. (1187)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Juli 1903 tritt der seit 1. Januar 1899 gültige direkte Frachtsatz für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Camphausen, Station der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, nach Asch (Stadt), Station der Lokalbahn Asch-Roßbach, zu 1,13 ℳ ohne Ersatz außer Kraft.

München, den 2. Mai 1903. (1188)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit dem 30. Juni d. J. wird der im Verbandsgütertarif vorgesehene Ausnahmetarif 6a für Holz usw. ohne Ersatz aufgehoben.

Altona, den 4. Mai 1903. (1189)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinischer Nachbarverkehr.
(Gruppen VII/VIII.)

Am 15. Mai d. J. wird die Station Essen-Segeroth des Direktionsbezirks Essen als Empfangsstation mit den für die Station Essen Nord vorgesehenen Sätzen in den Ausnahmetarif 5b für Basalt usw. einbezogen.

Cöln, den 2. Mai 1903. (1190)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für alle Güter in Wagenladungen, die im Industriehafen zu Mannheim vom Schiff auf die Eisenbahn oder umgekehrt oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — mit oder ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden, gelten im Verkehre mit der Schweiz (Tarifhefte I A und II G) vom 10. Mai l. J. an die für Mannheim Zentralgüterbahnhof bestehenden Frachtsätze.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 4. Mai 1903. (1191)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Im Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarif werden mit Gültigkeit vom 11. Mai d. J. ab für die Stationen Buk, Dombrowka, Dopiewo, Eichenhorst, Opalenitza, Otusch, Posen, Posen-Gerberdamm, St. Lazarus und Sontop einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen anderseits neue Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs II eingeführt. Außerdem treten am gleichen Tage für Posen-Gerberdamm nach denselben Berliner Stationen Ausnahmefrachtsätze für Getreide in Kraft. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, 30. April 1903. (1192)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Ausnahmetarif für Holz und Rinden, Teil IV, Heft Nr 1 vom 1. Mai 1903.)

Ab 1. Juni 1903 wird die Station Neu-Isenburg der K. preuß. und Großh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz in den allgemeinen Holzausnahmetarif (Seite 22 des Tarifs) aufgenommen. Die Frachtsätze sind in folgender Weise zu ermitteln:

deutsche Tarifstation	Name der Station, an deren Stationstarif die nebenstehenden Beträge anzustoßen sind	Anstoßbeträge in Mark für 100 kg — Abteilung I	II	III
Neu-Isenburg im Verkehre mit: Innsbruck (K. K. St. B. und Südbahn) .	Hanau Ostbahnhof	0,06	0,03	0,04
allen übrigen Stationen	Hanau Ostbahnhof	0,07	0,08	0,09

München, den 2. Mai 1903. (1193)
Generaldirektion der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Großh. bad. Staatseisenbahnen.

Im belgischen, englischen und niederländischen Güterverkehr mit Mannheim Industriehafen finden die Sätze der Wagenladungsklassen für Umschlagsgüter, d. i. solche Güter, welche im Industriehafen vom Schiff auf die Eisenbahn oder umgekehrt oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — mit oder ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden, allgemein, bezüglich der übrigen Güter dagegen nur für diejenigen Personen und Firmen Anwendung, die im Industriehafengebiet an den Ladegleisen liegende Plätze gemietet oder gekauft haben oder deren Anwesen mit den Bahngleisen durch Anschlußgleise verbunden sind.

Karlsruhe, den 5. Mai 1903. (1194)
Gr. Generaldirektion.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 10. Mai d. J. wird die Station Neumühl-Kutzdorf des Direktionsbezirks Stettin als Versandstation in die Eisenausnahmetarife 9 und E aufgenommen

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 2. Mai 1903. (1195)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ab die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitt B 2 — zu §§ 7—9 der Allgemeinen Tarifvorschriften — des Verbandsgütertarifs von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung“ bis „überweisen“ gestrichen.

Altona, den 29. April 1903. (1196)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juni 1903 kommen zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn zur Einführung:

- Nachtrag II zum Teil II (Preis 20 ₰),
- Nachtrag III zum Heft 8 (Verkehr mit Direktionsbezirk Altona und Hannover und der Lübeck-Büchener Bahn) (Preis 15 ₰),
- Nachtrag III zum Heft 20 (Verkehr mit Direktionsbezirk Münster und der oldenburgischen Staatsbahn) (Preis 10 ₰),
- Heft 23 für den Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Danzig (Preis 10 ₰).

Dieselben sind zu den angegebenen Preisen bei unserer Drucksachenverwaltung erhältlich.

Durch die obigen Nachträge und Heft 23 werden neben anderen Änderungen und Ergänzungen der Haupttarife insbesondere neue Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw., für Wegebaustoffe und Gießerei-Roheisen zur Einführung gebracht. Mit der Einführung des Nachtrags II zum Teil II entfallen die in den Tarifheften Nr 1, 18 und 21 bei den Ausnahmetarifen Nr 5, 13, 9 und 9d noch besonders aufgeführten Warenverzeichnisse, Bestimmungen wegen der Anwendung der Ausnahmetarife und wegen der Frachtberechnung, da sie durch diejenigen des Teils II ersetzt sind.

Straßburg, den 1. Mai 1903. (1197)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.
Gütertarif für den Binnenverkehr auf deutschem Gebiete und Gütertarif für den internationalen Lokalverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 werden die Vorschriften betreffend den Gebrauch von Wagen mit anderem als 10 t Ladegewicht im Abschnitt B 2 zu B 1 §§ 7—9 von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung" bis „überweisen" aufgehoben.

Amsterdam, den 5. Mai 1903. (1198)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 3./16. Mai alten/neuen Stils d. J. ab werden im Verkehr von Station Berlin nach St. Petersburg und umgekehrt über Wirballen Rückfahrkarten mit 45 tägiger Gültigkeit eingeführt.

Das Nähere ist bei den Berliner Stadtbahnstationen für den Fernverkehr zu erfahren.

Bromberg, den 6. Mai 1903. (1199)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 3./16. Mai alten/neuen Stils d. J. ab werden im Verkehr von den Stationen Kolberg und Königsberg i/Pr. Ostbahnhof nach Warschau und umgekehrt über Mlawa Rückfahrkarten mit 45 tägiger Gültigkeit für die II. und III. Wagenklasse eingeführt.

Das Nähere ist bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 2. Mai 1903. (1200)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Einführung von Personentarif-Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 gelangen folgende Nachträge zur Einführung:

a) Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1903 an gültigen Tarif Teil II, Heft 1 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft;

b) Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1903 an gültigen Tarif Teil II, Heft 2 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden im direkten Verkehr zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Nachträge enthalten Bestimmungen über Gesellschaftsreisen, Verwaltungs-Sonderzüge und Sonn- und Feiertags-Rückfahrkarten, ferner Berichtigungen und Ergänzungen der Haupttarife und sind ab 15. Juni 1903 bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. Mai 1903. (1201)

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Aktivierung der Fahrkartenausgabe in der Haltestelle Pflersch.

Am 15. Mai l. J. wird in der Haltestelle Pflersch zwischen den Stationen Schelleberg und Gossensaß auf der Linie Kufstein-Ala die Fahrkartenausgabe und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden im Nachzahlungswege eingeführt.

Wien, am 30. April 1903. (1202)

6. Verdingungen.

Verding von Kleineisen für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 195 000 Stück Hakenplatten, 679 t Laschen, 105 000 Stück Unterlagsplatten, 354 500 Stück Klemmplatten und 249 t Seitenblechen;

Gruppe B. 222 t Laschen-, Haken- und Weichenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ für Gruppe A, 0,50 ℳ für Gruppe B — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 13. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 27. Mai d. J.

Essen (Ruhr), den 28. April 1903. (1203)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 785 qm Trottoirtonplatten zur Erneuerung der Befestigung des Bahnsteigs II auf Bahnhof Gotha soll vergeben werden. Das Verdingungsheft ist gegen portofreie Einsendung von 0,30 ℳ (nicht in Briefmarken) von hier zu beziehen.

Die Eröffnung der mit Aufschrift: „Angebot für Lieferung von Trottoirtonplatten für Bahnhof Gotha" versehenen Offerten findet am

Mittwoch, den 13. Mai d. J.,
Mittags 12 Uhr

statt.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Gotha, den 22. April 1903. (1204)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung

der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Arbeiten zu den kleineren Brückenbauten und Wegeunterführungen und der Wegebefestigungen, einschließlich Lieferung von Materialien für die Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Münder a/D. nach Groß-Nenndorf, eingeteilt in 2 Lose (331 600 cbm Bodenbewegung, 4460 cbm Mauerwerk und Beton, 130 cbm Werksteine, 33 155 qm Wegebefestigungen usw.).

Termin: Dienstag, den 2. Juni 1903, Vormittags 11½ Uhr in unserem Verwaltungsgebäude, Thielenplatz 4, hierselbst. Lagepläne, Massenverteilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst vorher im Zimmer 345 während der Dienststunden eingesehen werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen kostenfreie Einsendung von 4 ℳ für beide Lose und von 3 ℳ für ein Los in bar (nicht in Briefmarken) an unser „Technisches Bureau" hierselbst nur von dem letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 30. April 1903. (1205)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des zweiten eisernen Überbaues für die Brücke über die Brahe bei Brahnau in Km. 96,768 der Strecke Bromberg-Thorn — rund 80 t Flußeisen und 5,2 t Flußstahlguß — soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 166, zur Einsichtnahme aus, können auch gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ in bar von uns bezogen werden.

Angebote sind spätestens zur Eröffnungsstunde am 30. Mai 1903, Vormittags 11 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen und versiegelt an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Bromberg, den 27. April 1903. (1206)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Öffentlicher Verkauf im Submissionswege von altem Oberbaumaterial in 8 Losen. Zur Besichtigung bei der Oberbauwerkstätte in Utrecht vom 30. April bis zum 26. Mai von 9 bis 12 Uhr (Sonn- und Feiertage ausgenommen).

Verkaufsbedingungen werden auf portofreie Anfrage unentgeltlich zugesandt von der IV. Abteilung der Bahn und Bauten obengenannter Gesellschaft in Utrecht.

Angebote bis 26. Mai, 2 Uhr portofrei an die I. Ant. des Zentraldienstes obengenannter Gesellschaft, Utrecht.

Utrecht, April 1903. (1207)

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir verkaufen in 5 Losen in öffentlicher Verdingung: 112 Stück abgängige Radsätze, und zwar: 100 Stück mit Scheibenrädern und 12 Stück mit Speichenrädern, zum Untersetzen unter Fabrikwagen, große Transporteure und dergleichen noch verwendbar.

Die Verkaufsbedingungen und Angebotsbogen mit Beschreibung der einzelnen Lose werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Radsätze können bei unserem Hauptmagazin III hier besichtigt werden.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger Radsätze" spätestens bis Dienstag, den 26. Mai d. J., Vormittags 9 Uhr bei uns einzureichen.

Karlsruhe, den 29. April 1903. (1208)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

2 Personenzuglokomotiven mit Tender, 1 Personenwagen I./II. Kl., 1 Personenwagen III. Kl., 4 Gerätewagen, 4 bedeckte und 3 offene Güterwagen, die für unsere Zwecke nicht mehr geeignet, aber noch lauffähig sind, sollen einzeln verkauft werden. Die Bedingungen und die zu Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 25. d. M., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. Juni 1903.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (1209)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 37. 13. Mai 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Anwendung der reichsgesetzlichen Invalidenversicherungspflicht auf Personen, die für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen beschäftigt werden.

Die Anwendung der reichsgesetzlichen Invalidenversicherungspflicht verursacht bekanntlich häufig erhebliche Schwierigkeiten. Die vielseitigen Bestimmungen des Gesetzes und die Reichhaltigkeit der ergangenen Entscheidungen führen namentlich in umfangreichen Betriebszweigen zu Weiterungen, die nur dann mit Erfolg überwunden werden können, wenn die rechtliche Bedeutung der Invalidenversicherung hinlänglich bekannt ist.

Dem Versicherungszwange sind unterworfen:

a) Arbeiter, Gehilfen, Gesellen, Lehrlinge, Dienstboten sowie Personen der Schiffsbesatzung deutscher Seefahrzeuge und von Fahrzeugen der Binnenschiffahrt ohne Rücksicht auf die Höhe des Jahresarbeitsverdienstes;

b) Betriebsbeamte, Werkmeister, Techniker, Handlungsgehilfen, Handlungslehrlinge, Lehrer, Erzieher, Schiffsführer und sonstige Angestellte bis zu einem regelmäßigen Jahresarbeitsverdienst von 2000 *M*.

Der Versicherungszwang beginnt erst mit dem ersten Tage des 17. Lebensjahres. Personen, die das 70. Lebensjahr vollendet haben, können auf ihren Antrag durch die untere Verwaltungsbehörde des Beschäftigungsortes von der Versicherungspflicht befreit werden. Das Geschlecht oder der Familienstand macht keinen Unterschied. Wird ein Arbeitsverhältnis durch das Gesetz räumlich erfaßt, so ist es ohne Belang, ob der Beschäftigende oder der Beschäftigte oder beide deutscher oder fremder Staatsangehörigkeit sind. Namentlich sind die im Inlande beschäftigten Ausländer grundsätzlich versicherungspflichtig, wenn sie auch demnächst in das Ausland zurückzukehren beabsichtigen und daher keine Aussicht auf Erlangung einer Rente haben. Die Invalidenversicherung beschränkt sich auf Personen, welche gegen Lohn oder Gehalt tätig sind. Ob eine Vergütung als Lohn oder Gehalt zu bezeichnen ist, macht keinen Unterschied. Unerheblich ist ferner der Gegenstand der Leistung, sofern sie nur Vermögenswert besitzt. Als Lohn oder Gehalt gelten auch Tantiemen und Naturalbezüge. Für diese wird der Durchschnittswert in Ansatz gebracht; dieser Wert wird von der unteren Verwaltungsbehörde festgesetzt. Tantieme bezeichnet im weiteren Sinne jeden Anteil am Arbeitsertrag, im engeren einen nach festem Satz zu berechnenden Anteil am Reingewinn eines Geschäftsbetriebes. Der Begriff „Naturalbezüge“ umfaßt alles, was als Gegenstand menschlichen Gebrauchs oder Verbrauchs verwendbar oder verwertbar ist, also nicht nur Wohnung, Kleidung, Nahrungsmittel, Feuerung u. dergl., sondern auch z. B. Landnutzung, Viehfutter usw. Das Gesetz unterscheidet auch nicht nach der Form und dem Maßstab des Lohnes. Es kann also versicherungspflichtige Arbeit vorliegen, gleichviel, ob der Lohn als Zeit-, namentlich Tagelohn, oder als Akkordlohn, Stücklohn bemessen ist, oder in noch anderer Weise bestimmt wird. Die von den Eisenbahnen dem Fahrpersonal gewährten Fahr- (Meilen-, Kilometer- usw.) Gelder sind dem Lohne und Gehalt zuzurechnen, und zwar regelmäßig im vollen Betrage. Eine Beschäftigung, für welche nur freier Unterhalt gewährt wird, ist nicht versicherungspflichtig. Zum Lohn gehören auch sogenannte Weihnachtsgratifikationen, welche ohne Vertragszwang in gewisser Höhe ortsüblich gegeben zu werden pflegen. Reine Schenkungen sind kein Lohn; die etwa den Anlaß dazu bietende Tätigkeit des Beschenkten ist keine Lohnarbeit.

Zu den Arbeitern werden Personen gerechnet, die einem anderen als lediglich ausführende Hilfskräfte hauptsächlich ihre körperliche Leistungsfähigkeit zur Verfügung stellen. Einen von einem Eisenbahnstationsvorstande mit dem Abtragen von Avisbriefen (Benachrichtigung über die Ankunft von Gütern) beschäftigten Boten hat das Reichs-Versicherungsamt für einen Arbeiter der Eisenbahnverwaltung erklärt und diese Entscheidung wie folgt begründet. Als ein Arbeiter oder Gehilfe der Empfänger der Avisbriefe konnte der Bote nicht gelten, denn diesen gegenüber befand er sich nicht in einer derartigen

persönlichen und wirtschaftlichen Abhängigkeit, wie sie für den Begriff des Arbeitsverhältnisses im Sinne der Invalidenversicherung wesentlich ist. Wohl aber war er in dieser Eigenschaft ein Arbeiter der Eisenbahnverwaltung. Darauf deutet schon der Umstand hin, daß, wie § 68 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vorschreibt, die Bahnverwaltung, falls sie das angekommene Gut dem Empfänger nicht an seine Behausung zuführt, ihrerseits verpflichtet ist, ihm über die Ankunft Nachricht zu geben; der Bote verrichtete somit im Auftrage der Eisenbahnverwaltung eine Tätigkeit, welche zu den Obliegenheiten der letzteren gehörte. Hierzu kommt, daß der Bote für die Ausführung der einzelnen Aufträge eine von dem Stationsvorsteher festgesetzte Vergütung erhielt. Daß ihm die betreffenden Beträge anstatt von der ihm gegenüber zunächst zur Zahlung verpflichteten Eisenbahnverwaltung von den Empfängern der Avisbriefe, die die Kosten der Benachrichtigung zu tragen haben, ausbezahlt wurden, ist ohne Belang. Die Ansicht, daß der Mangel einer beide Teile bindenden ausdrücklichen Abrede über regelmäßige Erteilung und Ausführung von Aufträgen der Annahme eines Arbeitsverhältnisses entgegenstand, beruht auf einer zu engen Auffassung des gesetzlichen Begriffs. Um eine „Beschäftigung als Arbeiter“ im Sinne des Invalidenversicherungs-Gesetzes anzunehmen, bedarf es nur auf der einen Seite der Leistung einer an sich versicherungspflichtigen Arbeit mit der Absicht des Lohnerwerbes und anderseits einer entsprechenden Vergütung für diese Arbeit.

In einem anderen Falle handelte es sich um eine auf einem Bahnhofe ständig beschäftigte Latrinenwärterin, deren Verhältnis zur Bahnverwaltung in die Form eines Pachtvertrages gekleidet war. Die Latrinenwärterin wurde von dem Reichs-Versicherungsamt als versicherungspflichtige Arbeiterin bezeichnet. Aus den Entscheidungsgründen ist folgendes hervorzuheben: Der Latrinenwärterin lag in der Hauptsache die Reinigung gewisser der Eisenbahnverwaltung gehöriger, von dieser im Interesse des Publikums bereitzuhaltender Räumlichkeiten ob, eine Tätigkeit, welche wegen der hierbei in Frage kommenden einfachen und niedrigen, sich stets wiederholenden Verrichtungen fast ausnahmslos durch gewerblich abhängige Personen ausgeübt zu werden pflegt. Ferner hatte die Frau dem Publikum auf Begehren die Aborte und Waschräume auf dem Bahnhof zur Verfügung zu stellen, was ebenfalls eine Verrichtung der untersten Stufe bildet. War nun die Frau in der Ausübung dieser rein mechanischen Tätigkeit hinsichtlich der Zeit und der Art ihrer Arbeit der Aufsicht und den Anordnungen der Eisenbahnverwaltung ausdrücklich unterstellt, so erscheint die Annahme eines selbstständigen Unternehmens ausgeschlossen. Auch kann gegenüber der weitgehenden persönlichen Abhängigkeit der Umstand, daß die Löhnung durch die Überlassung der vom Publikum zu zahlenden Vergütungen erfolgte, ebensowenig wie die Vereinbarung, daß gewisse geringwertige Zubehörsachen (Bürsten, Kämme, Handtücher und Seife) von ihr zu beschaffen waren, ihre Stellung ändern. Endlich ist dem Umstande kein ausschlaggebendes Gewicht beizulegen, daß die Eisenbahnverwaltung die Begründung des Arbeitsverhältnisses in die Form eines Pachtvertrages gekleidet hat. Denn wenn auch im allgemeinen ein Pachtverhältnis deshalb, weil dadurch die selbständige Ausnutzung eines nutzbringenden Objekts übertragen, der Pächter also zum Unternehmer gemacht wird, die Annahme eines Arbeitsverhältnisses zwischen dem Verpächter und Pächter ausschließt, so kann doch da, wo, wie hier, die sonstigen Umstände zur Anerkennung eines gelohnten Arbeitsverhältnisses nötigen, die von den Parteien gewählte Bezeichnung der zwischen ihnen bestehenden Beziehungen nicht für die versicherungsrechtliche Beurteilung maßgebend sein, bei welcher im wesentlichen wirtschaftliche Gesichtspunkte in Betracht kommen.

Der Begriff des G e h i l f e n ist nicht nur in dem Sinne des Gewerbegehilfen, sondern in der weiteren Bedeutung eines Arbeitsgehilfen im allgemeinen zu verstehen; er umfaßt alle Hilfspersonen eines Arbeitgebers, deren Tätigkeit in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht derjenigen des Arbeiters, Gesellen oder Dienstboten im wesentlichen gleichwertig ist.

Der Stellung des B e t r i e b s b e a m t e n ist eigentümlich ein Zurücktreten der persönlichen Mitwirkung bei den Herstellungs- und Gewinnungsvorgängen, eine gewisse Beteiligung bei der Leitung, eine Aufsichtsstellung gegenüber den nur ausführenden Arbeitern, Gesellen und Gehilfen; ein Betriebsbeamter ist demnach eine in dem Betriebe mit einer über die Tätigkeit des Arbeiters oder Gehilfen hinausgehenden, leitenden oder beaufsichtigenden Stellung betraute Person.

Zu den W e r k m e i s t e r n gehören Personen, die in gewissem Umfange eine Betriebsaufsicht ausüben, die jedoch zugleich unmittelbar an der Produktionsarbeit teilnehmen.

Hinsichtlich der T e c h n i k e r wird ein Unterschied zwischen Technikern mit und ohne Hochschulbildung oder zwischen solchen, die eine bestimmte Prüfung — Diplomprüfung, Prüfung zur Erlangung der Würde als Doktor oder Doktor-Ingenieur — abgelegt haben, und den übrigen nicht gemacht. Zu den Technikern gehören beispielsweise Zeichner, Ingenieure, Konstrukteure, Elektriker usw.

Mit der Bezeichnung „s o n s t i g e A n g e s t e l l t e“ haben nur solche Personen getroffen werden sollen, die innerhalb eines nicht unter die Bezeichnung „Betrieb“ fallenden, aber ähnlich gearteten Inbegriffs von Geschäften eine von dessen Leitung abhängige und durch sie näher bestimmte Stellung einnehmen, gleichwohl nach der Art ihrer Tätigkeit nicht mehr zur Klasse der niederen, lediglich ausführenden Hilfsarbeiter gezählt werden können. Hierher gehören auch Privatsekretäre.

Die Zugehörigkeit zu der Klasse der Betriebsbeamten, Werkmeister und Techniker verlangt, daß die betreffenden Personen der Tätigkeit als Betriebsbeamter usw. berufsmäßig obliegen, so daß ein Vorarbeiter, der vorübergehend den Werkmeister vertritt, ein Mechaniker, dem eine einzelne technische Aufgabe höherer Art übertragen wird, nicht zu den Personen gerechnet werden kann, deren Versicherungspflicht von der Höhe des Jahresarbeitsverdienstes abhängig ist.

Selbständige Kofferträger sind nicht versicherungspflichtig.

Da der Invalidenversicherungszwang begrifflich an den Grenzen der inländischen Staatsgewalt seine Schranke findet, so unterliegen im A u s l a n d e beschäftigte Personen grundsätzlich der Versicherungspflicht nicht, ohne Unterschied, ob sie selbst Inländer oder Ausländer, ob sie bei Inländern oder bei Ausländern beschäftigt werden. Dieser Grundsatz erleidet insofern eine Einschränkung, als eine Beschäftigung, die v o r ü b e r g e h e n d im Auslande, aber in einem Betriebe stattfindet, dessen Sitz im Inlande belegen ist, von der Versicherungspflicht ergriffen wird. Wenn also auf einer im Auslande belegenen Grenzstation eines inländischen Eisenbahnunternehmens die Verwendung der dort Beschäftigten eine v o r ü b e r g e h e n d e ist, muß die Invalidenversicherungspflicht Anwendung finden (vergl. auch Kommentar von Gebhard und Düttmann zu dem Invalidenversicherungs-Gesetz Seite 60). Sofern aber eine d a u e r n d e Beschäftigung in ausländischen Zweigniederlassungen in Betracht kommt, soll die Invalidenversicherungspflicht ausgeschlossen werden. In diesem Sinne hat sich auch das Reichs-Versicherungsamt dem Vorstande der Pensionskasse für die Arbeiter der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gegenüber ausgesprochen.

B e a m t e des Reiches, der Bundesstaaten und der Kommunalverbände unterliegen der Versicherungspflicht nicht, so lange sie lediglich zur Ausbildung für ihren zukünftigen Beruf beschäftigt werden oder sofern ihnen eine Anwartschaft auf Pension im Mindestbetrage von 116 ℳ 40 ₰ für das Jahr gewährleistet ist. Der Anspruch auf eine vom Staat zu gewährende Rente macht für sich allein den Berechtigten noch nicht zum Staatsbeamten. Der Werkstattschlosser einer Privatbahn war bei der Verstaatlichung des Unternehmens in derselben Stellung in den preußischen Staatsdienst übergetreten und hier als ver-

sicherungspflichtig behandelt worden. Nach den Satzungen der von der Eisenbahngesellschaft für die Werkstättenarbeiter begründeten Unterstützungskasse hatte er für den Fall der Erwerbsunfähigkeit eine lebenslängliche Unterstützung von jährlich 252 ℳ zu beanspruchen, deren Zahlung der Staat, auf den das Kassenvermögen übergegangen war, gewährleistet hatte. Der Werkstattschlosser stand an sich lediglich im Arbeiterverhältnis; er empfing Tagelohn, unterlag einer Kündigung mit kurzer Frist und war nur mit körperlicher Arbeit, nicht mit irgend welchen Geschäften der Verwaltung befaßt, konnte daher weder im Sinne der Disziplinargesetze, noch des Strafrechts oder der Steuergesetzgebung als Beamter gelten. Das Reichs-Versicherungsamt bestätigte die Invalidenversicherungspflicht und führte hierbei folgendes aus: Bei der Ausschließung der Staatsbeamten von der Versicherungspflicht ist allerdings die Erwägung leitend gewesen, daß sie nach den für solche Beamte geltenden Vorschriften ohnehin genügend sichergestellt seien, also einer Fürsorge nach Maßgabe des Invalidenversicherungs-Gesetzes nicht bedürfen. Nach allgemein anerkannten Auslegungsregeln ist es aber gleichwohl nicht angängig, an die Stelle des vom Gesetzgeber wohlbewußt aufgestellten Merkmals, daß der Beschäftigte Beamter sein müsse, das wesentlich verschiedene zu setzen, daß für ihn anderweit, insbesondere durch ein ihm gewährleistetes staatliches Ruhegehalt, gesorgt sei. Darauf, ob dem Werkstattschlosser vermöge seiner Zugehörigkeit zur aufgelösten Unterstützungskasse der Werkstättenarbeiterschaft der ehemaligen Privateisenbahngesellschaft ein Anrecht auf lebenslängliche Unterstützung für den Fall der Erwerbsunfähigkeit zustand, kommt hier nichts an. In demselben Sinne hat sich auch der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten ausgesprochen.

Auch eine Schrankenwärterin im preußischen Staatseisenbahnbetriebe gehört nicht zu den Staatsbeamten und ist versicherungspflichtig. Eine Schrankenwärterin, die mit einem in den Ruhestand versetzten früheren Bahnwärter verheiratet war und nach seinem Tode Witwengeld erhielt, wurde als versicherungspflichtig erachtet. Die Schrankenwärterinnen, deren Tätigkeit in dem Schließen und Öffnen der Schranken sowie der Überwachung, Beleuchtung und Reinigung der ihnen bezeichneten Überwege besteht, werden mündlich angenommen und von ihrem unmittelbaren Vorgesetzten verpflichtet. Ihre Beschäftigung geschieht im Arbeiterverhältnis gegen Tagelohn ohne Ruhegehaltsberechtigung mit beiderseitiger 14 tägiger Kündigung; ihre Bezüge werden im Staatshaushalt an derselben Stelle verrechnet, wie die Löhne anderer im unteren Dienst und im Arbeiterverhältnis beschäftigter Hilfskräfte. Nach der Begründung der Entschließung des Reichs-Versicherungsamtes, das sich mit der Invalidenversicherungspflicht dieser Schrankenwärterin beschäftigt hat, vermag der Bezug eines Witwengeldes die Versicherungspflicht einer derartigen Person nicht zu beseitigen. Noch weniger dürfe davon die Rede sein, daß eine in einem Staatsbetriebe beschäftigte Ehefrau deshalb allein, weil ihr Ehemann Beamter ist, oder auch nur, weil sie eine Anwartschaft auf Witwengeld besitzt, von der Versicherungspflicht befreit ist.

Der Versicherungspflicht unterliegen nicht diejenigen Personen, deren Erwerbsfähigkeit infolge von Alter, Krankheit oder anderen Gebrechen dauernd auf weniger als ein Drittel herabgesetzt ist. Bei der Anwendung dieser Vorschrift kommt es nicht darauf an, ob jemand tatsächlich noch einen bestimmten Lohn verdient oder nicht, sondern darauf, ob er zu einem solchen Verdienste dauernd noch fähig, oder ob er dauernd nicht mehr imstande ist, sich jenen Betrag durch Arbeit zu erwerben, und ob ferner letzterenfalls die Erwerbsunfähigkeit auf der Beschaffenheit seines Körpers oder seines Geistes beruht.

Invalidenrentenempfänger sind nicht versicherungspflichtig. Diese Vorschrift ist dahin ausgelegt worden, daß während eines Invalidenrentenbezuges geleistete Arbeiten auch dann nicht versicherungspflichtig sind, wenn der Empfänger der Invalidenrente wieder erwerbsfähig geworden ist. Nur wenn die Invalidenrente wieder fortgefallen ist, können solche Personen wieder in das Versicherungsverhältnis zurücktreten. Diese Erläuterung wird namentlich dann Beachtung finden können, wenn ein Invalidenrentenberechtigter vor Bewilligung der Rente in einem Betriebe tätig ist und nach Bewilligung der Rente versuchsweise in demselben Betriebe beschäftigt wird.

Inwieweit vorübergehende Dienstleistungen als versicherungspflichtige Beschäftigung nicht anzusehen sind, bestimmt der Bundesrat. Der Bundesrat hat angeordnet, daß keine Versicherungsbeiträge zu entrichten sind:

a) für Dienstleistungen von Bediensteten ausländischer Eisenbahnverwaltungen in Eisenbahnbetrieben des Inlandes, soweit diese Bediensteten in letzterem vorübergehend beschäftigt werden;
b) für Dienstleistungen im Inlande von Bediensteten ausländischer Betriebe, soweit diese mit einzelnen Betriebshandlungen vorübergehend in das Inland hinübergreifen.

Bezüglich der unter a) angegebenen Ausnahme handelt es sich um das Zugbegleitungspersonal und andere Bedienstete ausländischer Verwaltungen, welche zeitweilig in inländischen Eisenbahnbetrieben tätig werden. Die unter b) gewählte Fassung: „soweit diese (d. i. die ausländischen Betriebe) mit einzelnen Betriebshandlungen vorübergehend in das Inland hinübergreifen“ bedeutet, daß eine Befreiung zwar regelmäßig ausgeschlossen ist, wenn der ausländische Betrieb nicht nur mit einzelnen Betriebshandlungen vorübergehend in das Inland hineingreift, sondern auch mit dauernden Betriebseinrichtungen; im letzteren Falle verbleibt es natürlich für diejenigen Bediensteten, welche bei den dauernden Betriebseinrichtungen im Inlande beteiligt sind, bei der Versicherungspflicht. Für diejenigen aber, welche nur bei den einzelnen Betriebshandlungen beteiligt sind, mit denen der Betrieb vorübergehend in das Inland hineingreift, tritt die Befreiung ein. So wird also das Zugbegleitungspersonal einer ausländischen Eisenbahnverwaltung, das nur täglich oder in den nach dem Dienstplan sich ergebenden Zeiträumen den Zug bis zur nächsten inländischen Station führt, jedenfalls der Versicherungspflicht nicht unterliegen, mag nun diese Station zu einem inländischen Eisenbahnbetriebe gehören oder von der ausländischen Eisenbahnverwaltung verwaltet werden, so daß letztere für ihre auf dieser Station beschäftigten Bediensteten die Versicherungsbeiträge zu entrichten hat (vergl. Kommentar von Gebhard und Düttmann zu dem Invalidenversicherungsgesetz S. 36).

Auf ihren Antrag sind von der Versicherungspflicht zu befreien Personen, welche vom Reiche, von einem Bundesstaate, einem Kommunalverbande, einer Versicherungsanstalt oder einer zugelassenen besonderen Kasseneinrichtung Pensionen, Wartegelder oder ähnliche Bezüge im Mindestbetrage von jährlich 116,40 ℳ beziehen, oder welchen eine Unfallrente von demselben Betrage zusteht.

Durch Beschluß des Bundesrats kann auf Antrag bestimmt werden, daß und inwieweit die gesetzlichen Bestimmungen, die sich auf die Befreiung der Staatsbeamten usw. von der Invalidenversicherungspflicht beziehen, auf Beamte, welche von anderen öffentlichen Verbänden oder von Körperschaften angestellt sind und eine Anwartschaft auf Pension im Mindestbetrage von 116,40 ℳ haben, sowie auf Personen Anwendung finden sollen, welchen auf Grund früherer Anstellung bei solchen Verbänden oder Körperschaften Pensionen, Wartegelder oder ähnliche Bezüge in dem genannten Mindestbetrage bewilligt sind. Die Erstreckung der Befreiungsvorschriften auf „andere öffentliche Verbände oder Körperschaften“ erfolgt auf Antrag der Stellen, denen die Vertretung der betreffenden Verbände oder Körperschaften obliegt, nicht etwa auf Antrag der betreffenden Beamten. Bislang ist die Befreiungsvorschrift u. a. auf folgende Personen bezw. Körperschaften ausgedehnt worden:

a) die der Pensions-, Witwen- und Waisenkasse der früheren

Angestellten der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft angehörenden Beamten;

b) die mit Pensionsberechtigung angestellten Beamten der vereinigten pfälzischen Eisenbahngesellschaften;

c) die früheren Beamten der Werra-Eisenbahngesellschaft in Meiningen, welche der bei dieser Gesellschaft s. Z. eingerichteten Pensionskasse angehören;

d) die Beamten der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, welche der bei dieser Gesellschaft bestehenden Pensionskasse angehören.

Versicherungspflichtige Personen, welche in Betrieben des Reiches, eines Bundesstaates oder eines Kommunalverbandes beschäftigt werden, genügen der gesetzlichen Versicherungspflicht durch Beteiligung an einer für den betreffenden Betrieb bestehenden oder zu errichtenden besonderen Kasseneinrichtung, durch welche ihnen eine den reichsgesetzlich vorgesehenen Leistungen gleichwertige Fürsorge gesichert ist, sofern bei der betreffenden Kasseneinrichtung die in dem § 8 Ziffer 1 bis 5 des Invalidenversicherungsgesetzes näher bezeichneten Voraussetzungen zutreffen. Der Bundesrat bestimmt auf Antrag der zuständigen Reichs-, Staats- oder Kommunalbehörde, welche Kasseneinrichtungen (Pensions-, Alters-, Invalidenkassen) den in den oben angezogenen Vorschriften enthaltenen Anordnungen entsprechen. Bisher sind folgende Kasseneinrichtungen vom Bundesrat anerkannt worden:

a) Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in Berlin,

b) Pensionskasse der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung in München,

c) Pensionskasse der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung in Dresden,

d) Allgemeine Pensionskasse der badischen Staatseisenbahnverwaltung in Karlsruhe und

e) Pensionskasse der Reichs-Eisenbahnverwaltung in Elsaß-Lothringen in Straßburg.

W.

Die Eisenbahnen der Erde.

Alljährlich veröffentlicht das Archiv für Eisenbahnwesen eine nach zumeist amtlichen Quellen bearbeitete Abhandlung über die Eisenbahnen der Erde. Das soeben erschienene Maiheft d. J. enthält eine Statistik der Eisenbahnen, die am Schlusse des Jahres 1901 in den fünf Erdteilen im Betriebe waren. Den nachstehenden Auszug aus dieser Statistik teilen wir nach dem Reichsanzeiger mit.

Am Anfang des neuen Jahrhunderts hat die Eisenbahnlänge der Erde wieder stärker zugenommen als in den letzten Jahren des vorhergehenden. Die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen hatten am Schlusse des Jahres 1901 eine Ausdehnung von 816 755 km, also eine Länge, die das Zwanzigfache des Erdumfangs am Äquator (40 070 km) noch um mehr als 15 000 km und das $2^1/_{10}$ fache der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) um nahezu 10 000 km übertrifft. Die angegebene Länge bezeichnet die Bahn-, nicht die Gleislänge, die wegen der vielen zwei- und mehrgleisigen Eisenbahnen bedeutend größer ist, und umfaßt nur die sogen. Hauptbahnen sowie die für öffentlichen Verkehr bestimmten voll- und schmalspurigen Nebenbahnen, während die unter den Begriff Kleinbahnen fallenden Eisenbahnen, insbesondere die städtischen Straßenbahnen u. dergl., ausgeschlossen sind.

Von den einzelnen Erdteilen steht in bezug auf Eisenbahnlänge, wie auch bisher, Amerika mit 410 630 km, also mit etwa 2200 km mehr als der Hälfte der gesamten Bahnlänge der Erde, obenan. Danach folgen Europa mit 290 816, Asien mit 67 292, Australien mit 25 185 und Afrika mit 22 832 km.

Unter den einzelnen Staaten besitzen die Vereinigten Staaten von Amerika das größte Netz — 317 354 km. An zweiter Stelle steht das Deutsche Reich mit 52 710 km. Darauf folgen das sein Eisenbahnnetz stark entwickelnde europäische Rußland mit 51 409, Frankreich mit 43 657, Britisch-Ostindien mit 40 825, Österreich-Ungarn mit 37 492, Großbritannien und Irland mit 35 462, Britisch-Nordamerika mit 29 435 km Eisenbahn.

In bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes, d. h. das Verhältnis der Eisenbahnlänge eines Landes zu seiner Flächengröße, steht noch immer das industriereiche, dichtbevölkerte Königreich Belgien mit 22 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche obenan. Danach folgt das ebenfalls sehr industrielle und stark bevölkerte Königreich Sachsen mit 19,2 km auf 100 qkm. Die geringste Dichtigkeit hat unter den europäischen Ländern Norwegen mit 0,6 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche. Von den außereuropäischen Ländern haben die Vereinigten Staaten von Amerika die größte Dichtigkeit mit 4,1 km Eisenbahn auf 100 qkm. Danach folgen die australische Kolonie Viktoria mit 2,3, Portugiesisch-Indien mit 2,2, die britische Kolonie Natal mit 1,7 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche.

Das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Einwohnerzahl ist unter den europäischen Ländern am größten in Schweden, wo 22,7 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner kommen. Danach folgen in dieser Beziehung Dänemark mit 12,3, die Schweiz mit 11,8, Frankreich mit 11,3 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner. In einzelnen außereuropäischen Ländern, in denen sich bei geringer Bevölkerung schon ein ausgedehnteres Eisenbahnnetz findet, ist diese Verhältniszahl wesentlich größer. So kommen in der australischen Kolonie Queensland 93, in Südaustralien 83,4, in Westaustralien 77,2 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner. Mit der in diesen Ländern meist rasch wachsenden Bevölkerungsziffer hält der Zuwachs an Eisenbahnlänge nicht gleichen Schritt und gehen deshalb diese Zahlen immer mehr herunter.

Der Zuwachs, den die Eisenbahnen der Erde in der Zeit vom Schlusse des Jahres 1897 bis dahin 1901 erhielten, beträgt 83 265 km oder 11,4 %. Dieser Zuwachs war im Zeitraum 1896 bis 1900: 73 927 km, im Zeitraum 1895 bis 1899: 71 723 km; die Bautätigkeit hat also, wie schon eingangs erwähnt, in den letzten Jahren wieder zugenommen. Den größten Zuwachs lieferte Amerika mit 29 063 km, wovon 20 609 km auf die Vereinigten Staaten entfielen. Nahezu der gleiche Zuwachs wie in Amerika — 27 612 km — findet sich in Europa. Der Zuwachs in Afrika ist mit 6988 km zwar nicht an sich, aber doch im Verhältnis zu der im Jahre 1897 vorhanden gewesenen Eisenbahnlänge — 44,1 % — bedeutend, während der Zuwachs in Australien mit 2066 km oder 8,9 % sowohl an sich, als auch im Verhältnis zur Länge im Jahre 1897 nur als unbedeutend bezeichnet werden kann.

In einer letzten Übersicht des „Archivs" sind zur Berechnung der gesamten Anlagekosten Angaben über die in verschiedenen Ländern auf die Eisenbahnen verwandten Geldbeträge zusammengestellt, und zwar getrennt für Eisenbahnen in Europa und in außereuropäischen Ländern. Diese Trennung ist notwendig, weil der überwiegende Teil der Eisenbahnen in Europa in der gesamten Anlage weit sorgfältiger ausgeführt und wesentlich besser mit Doppel- und Nebengleisen, Sicherheitseinrichtungen, Betriebsmitteln usw. ausgestattet ist, als die Eisenbahnen in den außereuropäischen Ländern. Die durchschnittlichen Kosten für 1 km Bahnlänge in Europa ergeben sich danach zu 292 448 ℳ, für die außereuropäischen Länder zu 146 877 ℳ. Die Kosten der am Schlusse des Jahres 1901 in Europa in Betrieb gewesenen Eisenbahnen ergeben sich danach zu

290 816 × 292 448 = ... 85 048 557 568 ℳ

und für die Eisenbahnen in den außereuropäischen Ländern zu

525 939 × 146 877 = ... 77 248 342 503 „

zusammen Anlagekapital der Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1901 . . . 162 296 900 071 ℳ

oder rund 162,5 Milliarden Mark.

Eine Rolle von Zwanzigmarkstücken, die diesen Betrag enthielte, würde eine Länge von etwa 11 300 km haben, und zur Verladung dieses Betrages, ebenfalls in Zwanzigmarkstücken, würden etwa 6500 Eisenbahnwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit erforderlich sein.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat März dieses Jahres sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen — 11 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 13 Entgleisungen in Stationen (davon 6 bei Personenzügen), 2 Zusammenstöße auf freier Bahn (beide bei Güterzügen), 15 Zusammenstöße in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 6 Reisende, 17 Bahnbedienstete und 8 Postbedienstete verletzt.

— **Platzkartengebühr.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bestehen bei der überwiegenden Mehrzahl der Königlichen Eisenbahndirektionen keine wesentlichen Bedenken dagegen, den Übergang in anschließende D-Züge gegen einmalige Platzkartengebühr zuzulassen, wenn dieser auf demselben Bahnhof erfolgt, auf dem der vorher benutzte D-Zug verlassen ist, und wenn die Fahrt mit direkten Fahrtausweisen ohne Unterbrechung zurückgelegt wird. Da sich auch die deutschen Bundesregierungen für die ihnen unterstellten Staatsbahnen mit der geplanten Erleichterung in der Benutzung der D-Züge grundsätzlich einverstanden erklärt haben, so ordnet der Minister an, daß die einheitliche Regelung der Angelegenheit zur Erörterung im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband zu stellen ist. Dabei ist namentlich über die Frage der Anteilsausscheidung für Platzkarten der direkten Verkehre zu beraten. Das hiernach Erforderliche ist bald von der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover in die Wege zu leiten, die dem Minister auch über das Ergebnis der Beratungen zu berichten hat.

— **Betriebsstörungen infolge des Schneesturms im April d. J.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau, Bromberg, Halle a/S., Kattowitz, Posen und Stettin beauftragt, den Beamten und Arbeitern, durch deren tatkräftiges Handeln die infolge der Schneestürme in der zweiten Hälfte des April d. J. eingetretenen Betriebsstörungen in verhältnismäßig kurzer Zeit behoben worden sind, seinen Dank und seine Anerkennung auszusprechen. Des weiteren sind die genannten Behörden auch beauftragt, im Namen des Herrn Ministers den Militärkommandobehörden, welche Hilfe gewährt haben, zu danken.

— **Festsetzung der Invaliden- (Kranken-) Rente, Unterstützung erkrankter Arbeiter.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist in einem zur Kenntnis des Ministers gelangten Falle ein erkrankter Arbeiter dadurch in eine bedrängte Lage geraten, daß die ihm vom Beginn der 27. Woche zustehende Invaliden- (Kranken-) Rente nicht rechtzeitig festgesetzt werden konnte, weil ein Antrag nicht vorlag, ihm auch nach Wegfall des Krankengeldbezuges bis zum Beginn der Rentenzahlung eine Unterstützung nicht zu teil wurde.

Um derartigen Vorkommnissen vorzubeugen und die Durchführung der Bestimmungen über die Invalidenunterstützungen zu sichern, hat der Herr Minister die Königlichen Eisenbahndirektionen und den Vorstand der Arbeiterpensionskasse angewiesen, nachstehende Anordnungen zu treffen: 1. Die Vorstände der Betriebskrankenkassen sind anzuweisen, Mitglieder, deren Erkrankung voraussichtlich länger andauern wird, vier Wochen vor Ablauf der 26. Woche auf den bevorstehenden Wegfall des Krankengeldes aufmerksam zu machen. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß nunmehr Antrag auf Gewährung von Invalidenrente zu stellen sei, damit diese rechtzeitig (unmittelbar mit Beendigung der Kassenleistungen) einsetze. In diesem Schreiben ist der Kranke darüber zu belehren, daß durch den Antrag das Arbeitsverhältnis nicht berührt werde, sofern dauernde Erwerbsunfähigkeit nicht vorliegt. Das Schreiben ist dem Kranken durch den Dienstvorsteher zu behändigen, der nicht nur die Aushändigung des Schreibens zu bestätigen, sondern auch eine ausdrückliche Erklärung darüber abzugeben hat, daß nach § 12 Ziffer 5 Abs. 2 der Dienstanweisung für die Dienstvorsteher usw., betreffend die Arbeiterpensionskasse, das weitere von ihm veranlaßt ist. 2. Sofern die Festsetzung der Rente wegen erforderlicher Erhebungen oder aus sonstigen Gründen nicht rechtzeitig erfolgen kann, haben die Bezirksausschüsse in Anwendung der Bestimmung des § 23 Abs. 1a der Satzungen der Arbeiterpensionskasse auf die Rente angemessene Vorschüsse zu leisten. 3. Um in jedem Falle beim Aufhören des Krankengeldbezuges rechtzeitig durch Gewährung von Unterstützungen eingreifen zu können, sind die Dienstvorsteher anzuweisen, auf die infolge längerer Krankheit eintretende Notlage besonders zu achten und gegebenenfalls die Bewilligung einer Unterstützung rechtzeitig anzuregen.

— **Prämiierung nützlicher Erfindungen.** Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zur Prämiierung nützlicher Erfindungen vorgesehenen Mitteln 16 Beamten und Arbeitern der Eisenbahnverwaltung Belohnungen im Gesamtbetrage von 5950 ℳ für Erfindungen und Verbesserungen, die für die Erhöhung der Betriebssicherheit oder in wirtschaftlicher Beziehung von Bedeutung sind, bewilligt werden können.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. April d. J. in 13 Arbeitstagen 231 538 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 811 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 200 934 und auf den Arbeitstag 15 456 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 30. April d. J. auf den Arbeitstag 2355 und im ganzen 30 604 Doppelwagen oder 15,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 30. April d. J. 32 696 Doppelwagen gegen 31 139, in Oberschlesien 66 163 Doppelwagen gegen 64 231 und in den drei Bezirken zusammen 330 397 Doppelwagen gegen 296 304 und war demnach im Saarbezirk 1557 Doppelwagen oder 5 %, in Oberschlesien 1932 Doppelwagen oder 3 % und in den drei Bezirken zusammen 34 093 Doppelwagen oder 11,5 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Im ganzen Monat April d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 416 403 Doppelwagen gegen 387 081, im Saarbezirk auf 59 695 Doppelwagen gegen 59 052, in Oberschlesien auf 123 818 Doppelwagen gegen 139 420 und in den drei Bezirken zusammen auf 599 916 Doppelwagen gegen 585 553 und betrug demnach im Ruhrbezirk 29 322 Doppelwagen oder 7,6 % mehr, im Saarbezirk 643 Doppelwagen oder 1,1 % mehr, in Oberschlesien 15 602 Doppelwagen oder 11,2 % weniger und in den drei Bezirken zusammen 14 363 Doppelwagen oder 2,5 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1902.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den verflossenen vier Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1 681 063 Doppelwagen gegen 1 479 119, im Saarbezirk 247 430 Doppelwagen gegen 230 078, in Oberschlesien 550 342 Doppelwagen gegen 521 431 und in den drei Bezirken zusammen 2 478 835 Doppelwagen gegen 2 230 628 und ist demnach im Ruhrbezirk 201 944 Doppelwagen oder 13,7 %, im Saarbezirk 17 352 Doppelwagen oder 7,5 %, in Oberschlesien 28 911 Doppelwagen oder 5,5 % und in den drei Bezirken zusammen 248 207 Doppelwagen oder 11,1 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt am 25. April d. J. 18 583 Wagen gegen 15 900 am gleichen Tage im Vorjahre; sie ist die größte, die bisher an einem Tage erreicht wurde.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 23. bis Ende April d. J. 30 434 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 14 sowie von anderen Gütern 28 Doppelwagen. Im ganzen Monat April d. J. betrug der Versand von Kohlen nach den Rheinhäfen 81 190 und nach dem Dortmunder Hafen 155 Doppelwagen. Außerdem kamen nach dem letzteren Hafen noch 48 Doppelwagen mit anderen Gütern beladen zum Versand.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk im April d. J. 82 023 offene Wagen gegen 79 514 in demselben Monat des Vorjahres, mithin im April d. J. 2509 oder 3,2 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft.** Im Jahre 1902 war die Verwaltung der Gesellschaft, der bekanntlich die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft nahesteht, mit der Neuordnung der Verwaltung beschäftigt; neue Werte wurden daher nicht erworben. Die von den Sachverständigen empfohlene Zusammenlegung der Verwaltung der oberschlesischen Unternehmungen ist seit 1. Januar d. J. durchgeführt, dergestalt, daß die Tochtergesellschaften (Oberschlesische Dampfstraßenbahngesellschaft m. b. H. und Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke A.-G.) die gesamte Verwaltung ihrer Unternehmungen an die Muttergesellschaft übertrugen, der Sitz aller drei Gesellschaften nach Beuthen verlegt wurde und eine Per-

sonalvereinigung des Vorstandes und Aufsichtsrats eintrat. Die staatliche Konzession ist von 50 auf 99 Jahre verlängert worden; die dieserhalb auch mit den Wegeunterhaltungspflichtigen geführten Verhandlungen sind im Zuge, bisher aber ohne befriedigendes Ergebnis. Die Aufgabe der Direktion ist jetzt auf Verbesserung der elektrischen Leitung, des Oberbaues, der Betriebsmittel und der sonstigen Betriebseinrichtungen gerichtet. Der Abschluß für 1902 wird als noch überaus ungünstig bezeichnet, zumal die Wirtschaftslage den Verkehr nachteilig beeinflußte. Auch das neue Jahr werde u. a. infolge des noch rückständigen Baues der Linie Gleiwitz-Ratibor noch keinen befriedigenden Abschluß bringen. Die Kreditverhältnisse seien jetzt geregelt. Die im Berichtsjahre abgeschlossene neue Anleihe von 6 900 000 ℳ decke die Kosten des Ausbaues, der Neuordnung der Verwaltung und der Neuanlagen. Die Erträgnisse der beiden Tochtergesellschaften haben das Zinserfordernis nicht gedeckt. Die Gesellschaft hat deshalb, soweit ihre eigenen Verpflichtungen dies zuließen, verzichtet; soweit Zahlung zu leisten war, mußte der Dividendengarantiefonds in erheblichem Umfange herangezogen werden. Es bleiben danach nur 361 091 ℳ übrig. Nach Neuordnung der Verwaltung und Verwendung des restlichen Garantiefonds dürfte mindestens die Verzinsung der Obligationen der Schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft erreicht werden. Vereinnahmt wurden: 482 701 ℳ aus Überweisung der Oberschlesischen Dampfstraßenbahngesellschaft und 8632 ℳ der Oberschlesischen Kleinbahn und Elektrizitätswerke, wogegen für Zinsen usw. 511 080 ℳ aufzuwenden waren, so daß dem Garantiefonds 19 745 ℳ entnommen werden mußten. Eine Dividende (im Vorjahre 0,5 %) kommt somit nicht zur Verteilung. Die Bilanz verzeichnet u. a. 4 000 000 ℳ Geschäftsanteile der Oberschlesischen Dampfstraßenbahngesellschaft und 15 520 000 ℳ Forderungen an sie, ferner 4 500 000 ℳ Aktien der Oberschlesischen Kleinbahnen und Elektrizitätswerke (4 000 000 ℳ voll, 500 000 ℳ mit 25 % einbezahlt) und 1 220 000 ℳ Forderungen an sie, wogegen neben 16 000 000 ℳ Aktienkapital 5 000 000 ℳ Obligationenschuld vorhanden sind. Die Reserve enthält 31 369 ℳ. — Die Oberschlesische Dampfstraßenbahngesellschaft m. b. H. vereinnahmte auf den elektrischen Strecken 1 159 075 ℳ (im Vorjahre 1 209 950 ℳ), wogegen die Betriebsausgaben 878 837 ℳ (770 843 ℳ) erforderten. Zur Bestreitung sämtlicher Aufwendungen mußten 230 905 ℳ dem Garantiefonds entnommen werden. — Die Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke A.-G. vereinnahmten aus dem Betriebe 457 212 ℳ (im Vorjahre 420 234 ℳ) und verausgabten dafür 411 849 ℳ (393 210 ℳ), für Zinsen 49 797 Mark. Das Bahnanlagekonto wuchs um 430 000 ℳ auf 4 980 000 ℳ; darunter befinden sich der Schuckert-Gesellschaft schiedsgerichtlich zugesprochene 265 754 ℳ.

— **Schaffung eines bayerischen Verkehrsministeriums.** Über diesen seit längerer Zeit schwebenden Plan teilt die Münchener Allg. Ztg. jetzt folgendes mit:

„Unter der Voraussetzung natürlich, daß der Landtag die erforderlichen Mittel bewilligt, wird folgender Weg beschritten werden. Der Plan ist so angelegt, daß das neue Ministerium schon am 1. Januar 1904 in Wirksamkeit treten kann. Es werden zunächst ausschließlich die gesamten Verkehrsanstalten vereinigt und dem neuen Ministerium mithin zugewiesen: 1. die Staatsverkehrsanstalten, also die Staatsbahnen, Post- und Telegraphenverwaltung, Bodenseeschiffahrt, der Ludwig-Donau-Mainkanal und die Main-Kettenschleppschiffahrt; 2. das Privateisenbahnwesen einschließlich der Straßenbahnen; 3. die Privatschiffahrt auf Binnenseen, Kanälen und Flüssen und 4. der Frankenthaler Kanal. Das neue Ministerium wird provisorisch seine Amtsräume voraussichtlich in dem Gebäude der Generaldirektion in der Prielmayerstraße erhalten, das entsprechend aptiert wird. Dann wird zuvörderst die innerhalb der ihm zunächst zugewiesenen Ressorts erforderliche Neuorganisation in Angriff genommen, für die schon eingehende Vorarbeiten gemacht sind, bis an der Hand sorgfältiger praktischer Nachprüfungen die Organisation vollendet ist, für die dann ein entsprechendes neues Dienstgebäude voraussichtlich auf dem Maffeianger erbaut wird.

Sobald die mit der Loslösung der Verkehrsdienstzweige vom Ministerium des Äußern und des Königlichen Hauses verbundenen, weitverzweigten Übergangsarbeiten erledigt sind, wird die zweite Frage schlüssig werden, ob und welche Dienstzweige dann weiter an das neue Verkehrsministerium angegliedert werden sollen. . . . . .“

— **Preisausschreiben des Vereins Deutscher Maschinen-ingenieure.** Im Anschluß an unsere Mitteilungen hierüber in Nr 9 S. 129 d. Ztg. ist heute über den weiteren Verlauf folgendes zu berichten. In der Sitzung des Vereins vom 24. März d. J. wurde folgender Antrag des Ausschusses, der über die Verwendung des von den Wagen- und Lokomotivfabriken gestifteten Fonds Vorschläge zu machen hat, zum Beschluß erhoben: „Der Verein wolle beschließen, daß die Einsender der fünf mit Preisen bedachten Bearbeitungen des Preisausschreibens vom 1. März 1902 zu einem engeren Wettbewerb auf Grund der nachstehenden Bedingungen aufgefordert werden.“ Aus den Bedingungen teilen wir nur Ziffer 1 als von allgemeinerem Interesse mit: „Verlangt wird der vollständige, für die Ausführung geeignete Entwurf einer Dampflokomotive, die imstande ist, auf gerader wagerechter Bahn einen Zug im Gewicht von etwa 180 t (ausschließlich der Lokomotive) mit einer Geschwindigkeit von 120 km in der Stunde auf die Dauer von $1\frac{1}{2}$ Stunden ohne Aufenthalt zu befördern. Die Höchstgeschwindigkeit des Zuges soll auf günstigen Strecken bis zu 150 km in der Stunde gesteigert werden können. Die Lokomotive muß geeignet sein, Krümmungen bis zu 1000 m Halbmesser mit 120 km in der Stunde und auch solche bis zu 300 m Halbmesser mit ermäßigter Geschwindigkeit sicher zu durchfahren.“

— **Verein der Reichseisenbahnbeamten.** Nach seinen Satzungen hat dieser Verein, dessen Hauptvorstand in Straßburg i/E. seinen Sitz hat, in der Hauptsache folgende Aufgaben: Vereinigung aller Reichseisenbahnbeamten, Pflege und Stärkung der Zusammengehörigkeit, Förderung von Lust und Liebe zum Berufe, Fortbildung in ihm, gegenseitige Unterstützung der Berufsgenossen (Sterbegelder, Unterstützungen und Darlehen in Notlagen), Schaffung wirtschaftlicher Vorteile für die Mitglieder.

Bei seinen Bestrebungen will der Verein sich nicht etwa in einen Gegensatz zu den vorgesetzten Behörden stellen, sondern unter deren Augen und mit ihrer Hilfe seine Aufgaben erfüllen.

Der Verein gehört dem Verbande deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine (Sitz gegenwärtig Dresden) an, dessen nur in gesetzlicher Weise zu erstrebende Ziele hauptsächlich auf die Hebung des gesamten Standes und Berufes gerichtet sind und welcher sich in seinem Organ, der Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung (Stuttgart), ein vorzügliches für den mittleren und unteren Eisenbahner bestimmtes Fachorgan geschaffen hat.

Der Verein, welcher jetzt seinen Jahresbericht für 1902 veröffentlicht, hat nach diesem einen Zuwachs von annähernd 200 Mitgliedern zu verzeichnen und zählt deren jetzt 1948. Während die Ortsgruppe Groß-Moyeuvre Ende 1902 einging, sind inzwischen drei neue Ortsgruppen (Forbach, Lützelburg und Saarburg i/L.) gebildet. Das Vereinsvermögen ist auf den Betrag von 24 918 ℳ angewachsen (gegen 1901 + 5500 ℳ). Im Jahresbericht heißt es u. a.: „Vorstehende Ziffern bedeuten zweifellos eine erfreuliche Vorwärtsbewegung. Ein allgemeiner Fortschritt des Vereins wird indessen durch diese Zahlen allein nicht dargestellt. Dazu gehört, daß das Wesen, die Zwecke und Ziele des Vereins mehr und mehr erkannt werden, auf der anderen Seite auch unberechtigte Erwartungen ausgeschlossen bleiben; es gehört dazu neben der Erhaltung des Bestehenden vor allem der weitere Ausbau unserer verschiedenen Einrichtungen durch rege Mitarbeit der Vereinsorgane und der einzelnen Mitglieder. Diese Aufgaben stellen große Anforderungen an die Tatkraft der Vorstände und erfordern ununterbrochene Arbeit. Der Verein war auch im abgeschlossenen Jahre bestrebt, den in den Satzungen festgelegten Grundsätzen gerecht zu werden. Während einzelne Ortsgruppen der Anlage und dem Betriebe von Büchereien längst nähergetreten sind, bleiben andere darin zurück. Der Frage der Erlangung wirtschaftlicher Vorteile für die Mitglieder wurde bei den meisten Ortsgruppen Beachtung geschenkt (Massenbezug gewisser Artikel, wie Kohle, Kartoffeln usw.). Prozeßsachen größeren Umfanges kamen nicht vor. Die durch die Satzungen gewährleistete Rechtshilfeunterstützung brauchte nur in vier leichteren Fällen eintreten. Unterstützungen an hilfsbedürftige Mitglieder sowie an Witwen und Waisen wurden im Vereine insgesamt 376 ℳ für 1902 ausgezahlt, und haben neben dem Hauptvorstande auch einzelne Ortsgruppen für diesen guten Zweck Beträge verfügbar gemacht. Die Vermögenslage des Vereins dürfte es gestatten, in der Folge einen verhältnismäßig größeren Betrag als seither zu Unterstützungszwecken in den Voranschlag einzustellen.

Die mit 1. Januar 1902 eingetretenen Änderungen der Satzungen bewähren sich; sie erleichtern den Eintritt in den Verein, das Sterbegeld ist erhöht und die Ortsgruppen sind in ihrer Geldverwaltung selbständiger gemacht. Der beabsichtigte Erfolg ist eingetreten durch die für 1902 nachgewiesene und die bereits für 1903 festzustellende weitere Erhöhung der Mitgliederzahl.“

— **Der Verband württembergischer Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunterbeamten** hat seinen dritten Geschäfts- und Rechenschaftsbericht für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 1902 ausgegeben. Die Mitgliederzahl betrug am 1. Januar 1903 6664, die Zahl der Ehrenmitglieder 21. Der Bericht betont, der Verband habe seit seiner Gründung stets drei große Ziele ins Auge gefaßt, nämlich die geistige Bildung seiner Mitglieder zu heben, auf eine Besserung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse hinzuarbeiten

und die Kollegialität und das Gefühl der Zusammengehörigkeit unter dem Personal zu wecken und zu pflegen. Was den ersten Punkt betrifft, so hebt der Bericht hervor, es seien an vielen Orten Vorträge über Berufsangelegenheiten und Verbandseinrichtungen gehalten worden, auch gebe die Verbandsleitung den Mitgliedern alle 14 Tage die in großem achtseitigen Format erscheinende Zeitschrift „Der Schwäbische Eisenbahner“ in die Hand, in der fortgesetzt belehrende und bildende Aufsätze veröffentlicht werden. Der Standpunkt, von dem aus die Zeitschrift geleitet wird, ist in dem Bericht kurz dargestellt; es wird u. a. gesagt, zu Erörterungen über dienstliche Verhältnisse reiche die Zeitschrift als Fach- und Standesorgan vollständig aus. Es sei nicht nötig, daß in der meist nur politischen Zwecken dienenden Tagespresse die breite Öffentlichkeit angerufen und damit der gerechte Unwille der Verwaltung heraufbeschworen werde. Jeder, und sei er auch der geringsten einer, soll in dem Organ Raum finden für seine Empfindungen, Gedanken und Ansichten, aber nur unter der Bedingung, daß der Boden der Sachlichkeit keinesfalls verlassen und eine leidenschaftlose, würdige Sprache geführt werde. Der Verband besitzt eine Bücherei, die nach dem Bericht fleißig benutzt wird. Er bemüht sich nach und nach an Orten, wo es angängig erscheint, Unterrichtskurse für das Personal ins Leben zu rufen. Er erhält demnächst in Stuttgart in der Nähe des Bahnhofs ein eigenes Lese- und Aufenthaltszimmer. Der Verband hat eine Broschüre: „Die Schule des Bremsers und Güterschaffners“ herausgegeben. Der Bericht hebt hervor, der Verband habe der Hebung der wirtschaftlichen Lage des Personals von jeher besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Der Verband wolle im Einverständnis mit den vorgesetzten Behörden, nicht im Gegensatz zu diesen eine Besserung der dienstlichen Verhältnisse anstreben. „Wir wissen“, heißt es in dem Bericht, „daß wir zahlreiche Vorgesetzte haben, denen das Wohl des ihnen unterstellten Personals am Herzen liegt. Deshalb können wir mit Vertrauen unsere berechtigten Bitten und Wünsche den vorgesetzten Behörden vortragen, ohne befürchten zu müssen, daß wir damit abgelehnt werden.“ Aus diesem guten Verhältnis zu den vorgesetzten Behörden ergebe sich die Verpflichtung, die der Verband allen seinen Mitgliedern auferlege, „treu zu König und Vaterland zu stehen, den christlichen Glauben hochzuhalten und solchen Bestrebungen, die dem zuwiderlaufen und die darauf ausgehen, eine Umwälzung der bestehenden Staats- und Gesellschaftsordnung herbeizuführen, fernzubleiben“. Der Verband gedenke auch in Zukunkt die politisch neutrale Haltung, die er seither eingenommen habe, beizubehalten. Der Bericht führt die Verbesserungen in dienstlicher Beziehung an, die im Berichtsjahre durch Staatshilfe zu verzeichnen sind. Die ministerielle Verfügung, daß an Stelle der bisherigen Benennung „Unterbedienstete“ die Bezeichnung „Unterbeamte“ zu gebrauchen ist, sei mit Freuden begrüßt worden. Als große Errungenschaft wird die Einführung der freien Ärztewahl in der Eisenbahnbetriebskrankenkasse bezeichnet. Als Errungenschaft wurden ferner angeführt eine im letzten Jahre vom Königlichen Ministerium erlassene neue Taggelderordnung, die Verfügung, daß in den Aufenthaltslokalen für das Zugbegleitungs-, Lokomotiv- und Stationspersonal auf den Stationen, wo das Personal während des Dienstes längeren Aufenthalt hat, Bücher und Zeitungen in weiterem Umfang als bisher aufgelegt werden, die zahlreichen Verbesserungen in den Aufenthalts- und Übernachtlokalen, die Aufstellung von Zelten für Bahnarbeiter, die Abgabe von Heizmaterialien an die Angehörigen der Eisenbahnverwaltung zu den Preisen, wie sie die Verwaltung zahlt, die Bewilligung eines Zuschusses an Arbeiter der Verkehrsanstaltenverwaltung während der Dauer der Einberufung zu Friedensübungen, der Bau von Wohngebäuden für Unterbeamte und Arbeiter. Die anfangs des Jahres 1902 noch befürchtete Entlassung einer größeren Zahl von Arbeitern zur Erzielung von Ersparnissen sei, wie der Bericht erwähnt, glücklicherweise nicht erfolgt; die Dienststellen haben vielmehr Weisung erhalten, von der Entlassung von Arbeitern Abstand zu nehmen, überzählige Arbeiter an anderer Stelle unterzubringen und Lohnherabsetzungen zu vermeiden.

Österreich.

— **Übereinkommen betreffend die Südbahnprioritäten.** Die langwierigen Verhandlungen des Prioritätenkurators, der Vertrauensmänner des Kurators und der Vertreter der Pariser Gläubigerschutzvereinigung mit den Vertretern der Südbahnverwaltung haben am 8. d. M. zu einer Einigung über das zwischen der Südbahnverwaltung und den Besitzern der 3 prozentigen Obligationen abzuschließende Übereinkommen auf Grundlage des in seinen Hauptzügen schon bekannten Sanierungsplans geführt. Die von den Vertretern der Obligationenbesitzer gewünschte Überwachung der Einhaltung des Übereinkommens soll dem Kurator übertragen werden, der ohnedies zur Wahrung der Rechte der Obligationenbesitzer an den neu zu bildenden Reserven zu bestellen sein wird, und zwar mit der Verbindlichkeit, alljährlich über das Ergebnis dieser Überwachung zu berichten. Die Südbahngesellschaft wird dem Kurator alle für diesen Bericht erforderlichen Aufklärungen erteilen.

— **Anrufung eines Schiedsgerichts zwischen der Regierung und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In der letzten Sitzung des Verwaltungsrats der Nordbahn wurde beschlossen, die vom Eisenbahnministerium seinerzeit verfügte Abweisung der von der Gesellschaft angesuchten Erhöhung der Gütertarife für einzelne Artikel zum Gegenstande einer Klage vor dem für derartige Streitigkeiten zuständigen Schiedsgericht zu machen. Das letztere hat aus drei von dem Obersten Gerichtshof aus seiner Mitte gewählten und aus je zwei von jedem der beiden Streitteile ernannten, im ganzen also aus sieben Mitgliedern zu bestehen. Demgemäß hat die Nordbahn den Direktor der Österreichischen Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und gewesenen Anwalt der Advokatenkammer Dr Mikosch sowie den ordentlichen Professor des österreichischen Zivilrechts an der Wiener Universität Dr Freiherrn v. Schey zu Schiedsrichtern ernannt. Hiervon wurde dem Obersten Gerichtshof und dem Eisenbahnministerium Anzeige erstattet mit der Bitte, die bezügliche Wahl und Ernennung ebenfalls vorzunehmen, damit das Schiedsgericht baldigst zusammentreten könne.

Der § 21 der Konzessionsurkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmt, daß die Regierung, wenn der Reingewinn des gesellschaftlichen Hauptbahnnetzes jenen Betrag übersteigt, welcher der Ziffer einer Jahresdividende von 100 Gulden österreichischer Währung gleichkommt, berechtigt ist, Herabsetzungen der Tarife anzuordnen. Gleichzeitig bestimmt die Konzession, daß, wenn infolge derartiger Tarifherabsetzungen der Reingewinn die bezeichnete Höhe nicht erreicht, der Gesellschaft hieraus der Anspruch auf eine zur Vermeidnng des Ausfalles voraussichtlich geeignete Abänderung der festgesetzten Tarife erwächst. Als die Nordbahn auf Grund der Bilanz des Jahres 1901, welche ein Reinerträgnis des öffentlichen Netzes von unter 100 Gulden für die Aktie ergab, um eine Erhöhung der Gütertarife ansuchte, stellte sich das Eisenbahnministerium auf den Standpunkt, daß der Ausfall des Reingewinns nicht ausschließlich durch die vorangegangenen Tarifherabsetzungen verursacht sei, und genehmigte nur eine Erhöhung der Personentarife, nicht aber auch eine solche der Gütertarife. Die Nordbahn überreichte im Vorjahre zunächst die Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof, hat aber nunmehr auch das Schiedsgericht angerufen. Es geschieht dies auf Grund der Konzessionsbestimmung, nach welcher alle Streitigkeiten über die in der Konzession vorgesehenen Tarifherabsetzungen mit Ausschluß jedes weiteren Rechtszuges vor dem ordentlichen Richter vor ein aus sieben Mitgliedern bestehendes Schiedsgericht gehören, in welches je zwei Mitglieder von jedem der beiden Streitteile ernannt, die übrigen drei Mitglieder von der vollen Ratsversammlung des Obersten Gerichtshofs aus seiner Mitte gewählt werden. Die Nordbahn hat in ihrer früheren Eingabe an den Verwaltungsgerichtshof erklärt, daß nach Ansicht der Verwaltung das Schiedsgericht zuständig sei, daß jedoch die Gesellschaft auch an den Verwaltungsgerichtshof herantrete, um sich in dem unerwarteten Falle, daß das Schiedsgericht sich für unzuständig erklären sollte, die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs zu sichern.

— **Böhmische Nordbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1902 zeigen die Roheinnahmen im Betrage von 10 915 350 Kr. gegen das Vorjahr eine Steigerung um 311 635 Kr. Die Ausgaben erforderten im ganzen 6 893 633 Kr., um 126 917 Kr. mehr als im Vorjahre. Die Steigerung ist größtenteils auf die Verteuerung des Braunkohlenpreises und zum geringeren Teile auf die Mehrleistung des Betriebes zurückzuführen. Die Erhöhung des Kohlenpreises erklärt sich dadurch, daß die Böhmische Nordbahn auf Grund eines noch vor dem Kohlenarbeiterausstand getroffenen mehrjährigen Abschlusses billige Kohle bezog; dieser Vertrag war jedoch im Jahre 1902 nicht mehr in Geltung. Im laufenden Jahre wird eine Verbilligung der Kosten für Kohle eintreten. Nach Abzug des für den Prioritätendienst erforderlichen Betrages ergibt sich ein Reingewinn von 1 832 328 Kr., das ist um 159 568 Kr. mehr als im Vorjahre. Außerdem steht der Generalversammlung ein Gewinnvortrag von 1 369 145 Kr. zur Verfügung. Nach den Anträgen des Verwaltungsrats soll der verfügbare Betrag von 3 201 473 Kr. wie folgt verwendet werden: Einlösung des Coupons mit 17 Kr. = 1 586 661 Kr., Rücklage in den Erneuerungsfonds 200 000 Kr. wie im Vorjahre, Tantiemen des Verwaltungsrates 50 000 Kr. wie im Vorjahre, neuer Vortrag 1 364 812 (— 4333) Kr. Im vorigen Jahre mußte zur Zahlung einer Dividende von 17 Kr. der Vortrag in der Höhe von 164 000 Kr. herangezogen werden, diesmal wird der Vortrag um 4333 Kr. gekürzt werden.

— **Kuratelbestellung für die garantierten Prioritäten der österreichischen Nordwestbahn.** Von einem Besitzer 5 prozentiger garantierter Nordwestbahnprioritäten ist dem Wiener Handelsgericht eine Eingabe unterbreitet worden, in welcher angesucht wird, für diese Kategorie von Prioritäten einen Kurator zu bestellen. Die Eingabe verweist darauf, daß aus dem der außerordentlichen Generalversammlung vorgelegten Berichte deutlich die Absicht hervorgehe, die Kosten der Herstellung des zweiten Gleises von den Eigentümern der Bahn, den Aktionären, auf die Gläubiger, die Prioritätenbesitzer, abzuwälzen. Die garantierten Prioritäten haben einen von der Regierung genehmigten festen Verlosungsplan, der nicht umgangen werden könne. Die Nordwestbahn werde daher jetzt eine vorzeitige Verlosung nicht vornehmen, sondern den Obligationenbesitzern eine Prämie für die Konvertierung bieten. Wenn die Rechtslage der Obligationenbesitzer nach der Konvertierung die gleiche bleiben würde wie vorher, könnte niemand gegen den Konvertierungsplan eine Einwendung erheben, allein es sei zu befürchten, daß in die zukünftige Verlosung nur die nicht konvertierten Stücke einbezogen werden, und dadurch werde die Umlaufszeit in dem von der Regierung genehmigten Tilgungsplan gekürzt und ein verbrieftes Recht der Obligationenbesitzer je nach der Anzahl der konvertierten Obligationen mehr oder minder geschmälert werden. Werde später ein Kurator aufgestellt, so würde die Eisenbahn dem Gerichtshof nachweisen, daß der größte Teil der Obligationenbesitzer sich der Konvertierung unterzogen habe und es daher nicht notwendig erscheine, einen Prozeß durchzuführen. In einem vorgekommenen Falle habe eben aus diesem Grunde ein Erkenntnisgericht in Prag eine ablehnende Entscheidung gefällt. Daraus folgere, daß jetzt die Gefahr im Verzuge sei, und damit sei die erste Vorbedingung des Kuratorengesetzes gegeben. Ebenso sei die zweite Bedingung vorhanden, daß es sich um eine gemeinsame Angelegenheit aller Prioritätenbesitzer handeln müsse. Aus diesen Gründen werde die sofortige Bestellung eines Kurators erbeten.

Das Wiener Handelsgericht hat das obige Ansuchen abgewiesen. Die Abweisung erfolgte, wie aus der Begründung des Gerichtsbeschlusses hervorgeht, deshalb, weil die Nordwestbahn bisher weder an die Besitzer der garantierten 5 prozentigen Prioritäten eine Aufforderung zur Konvertierung habe ergehen lassen, noch auch irgendwelche Beschlüsse gefaßt habe, welche eine Schädigung der Prioritätenbesitzer zur Folge hätten. Wenn daher in der Eingabe erklärt werde, daß durch eine wie von anderen Eisenbahngesellschaften, so auch von der Nordwestbahn bei der planmäßigen Verlosung in Anwendung gebrachte Ausscheidung der der Konvertierung bereits unterzogenen Nummern aus der Verlosung eine Verkürzung der Laufzeit und eine Verminderung des Wertes der Prioritäten eintrete, so sei hiermit lediglich eine Vermutung ausgesprochen, aber nicht eine derzeit bestehende Gefährdung dargetan. Es könne daher im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 24. April 1874 betreffend die Wahrung der Rechte der Besitzer von Pfandbriefen mit der angesuchten Bestellung eines gemeinsamen Kurators nicht vorgegangen werden.

— **Die Konvertierung der Prioritätsobligationen der Ungarisch-galizischen Eisenbahn.** Die seit einiger Zeit von der Regierung geführten Verhandlungen über die Konvertierung der 5 prozentigen Obligationen der Ersten Ungarisch-galizischen Eisenbahn haben zum Abschlusse geführt. Die Konvertierung der garantierten 5 prozentigen Prioritätsanleihen der Ersten Ungarisch-galizischen Eisenbahn im unverlosten Betrage von etwa 20 200 000 fl. in 3,5 prozentigen Prioritäten wurde durch ein am 29. April d. J. im Eisenbahnministerium unterfertigtes Protokoll der Unionbank in Wien übertragen. Die betreffende Vereinbarung wurde von der Regierung auf Grund des Gesetzes über die Verstaatlichung der Ungarisch-galizischen Eisenbahn als Bevollmächtigte der Gesellschaft getroffen.

— **Geschäftsbericht der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1902 weisen die auf dem Hauptbahnnetze erzielten Betriebsergebnisse gegenüber dem Vorjahre einen Stillstand in der Entwicklung des Personenverkehrs sowie einen Rückgang des Frachtenverkehrs und demgemäß geringere Transporteinnahmen auf. In dieser Erscheinung spiegeln sich die Folgewirkungen der ungünstigen industriellen Verhältnisse im allgemeinen sowie die unerfreuliche Lage des Braunkohlenmarktes im besonderen ab. Befördert wurden 3 190 950 Personen und 9 451 456 t Güter, d. i. um 6686 Personen (— 0,2 %) und um 180 839 t Güter (— 4,8 %) weniger als im Vorjahre. Die Güterbewegung zerfällt in 8 440 577 t Kohle (— 376 629 t) und in 1 010 879 t verschiedener Güter (— 104 210 t). Die Kohlenverfrachtung zur Elbe erhielt sich auf der Höhe des Vorjahres und bezifferte sich auf 1 630 968 (+ 216) t, jene im Lokalverkehre auf 786 581 (+ 34 215) t, im Inlandsverkehre auf 3 563 772 (— 158 745) t und im Auslandsverkehre auf 2 479 256 (— 252 316) t. Die Roheinnahmen aus dem Ertrage des Jahres 1902 betrugen 15 656 559 Kr., d. i. um 505 896 Kr. (— 3,1 %) weniger als im Jahre 1901. Wird von dem Vergleiche mit dem unmittelbaren Vorjahre abgesehen, so erscheint allerdings die auf dem Hauptbahnnetze erzielte Roheinnahme des Jahres 1902 noch immer als die höchste, welche bis zum Jahre 1901 erzielt wurde. Von der Roheinnahme des Jahres 1902 entfallen auf 1 km (die Betriebslänge mit 101,39 km zur Grundlage genommen) 154 419 Kr. und mit Einrechnung der bis Schluß des Jahres 1902 in Betrieb gestandenen Schleppbahnen in der Länge von 40,98 km 90 830 Kr. Von den ausgewiesenen Roheinnahmen entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 1 384 025 (— 22 145) Kr., auf den Güterverkehr 12 765 200 (— 131 033) Kr., auf verschiedene Einnahmen 1 507 333 (+ 47 282) Kr. Die reinen Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1902: 5 819 021 Kr. und sind somit nur um 15 640 Kr. höher als im Vorjahre. Sie verteilen sich auf die Allgemeine Verwaltung mit 163 951 (+ 13 543) Kr., auf die Bahn- und Gebäudeerhaltung mit 1 195 052 (+ 150 977) Kr., die Transportverwaltung mit 3 723 982 (— 17 910) Kr. und die Transportmittelerhaltung mit 736 035 (— 130 970) Kr. Die Mehrausgaben in den ersten beiden Titeln sind auf die Erhöhung der Löhne und Bezüge des Personals sowie auf die Ausgaben und auf unaufschiebbare Oberbauherstellungsarbeiten zurückzuführen, während die Minderkosten der Transportverwaltung und Transportmittelerhaltung durch die Abnahme der Zugleistung begründet sind. Der Betriebskoeffizient beziffert sich für das Jahr 1902 mit 37,17 % gegen 35,91 % im Jahre 1901 und ist sonach um 1,26 % höher als im Vorjahre, was lediglich darauf zurückzuführen ist, daß den annähernd gleichen Betriebskosten eine um 505 896 Kr. geringere Roheinnahme gegenübersteht. Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben betrugen im Jahre 1902: 2 909 920 (+ 382 644) Kr. Diese Steigerung ist vor allem auf die Erhöhung der Steuern und der Abgaben (insbesondere des Beitrages an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt) zurückzuführen. Der Prioritätendienst erforderte 1 391 107 (+ 127 961) Kr. Für die Linien des alten Netzes ergibt sich aus dem Betriebe des Jahres 1902 ein Überschuß von 5 536 512 Kr.

Die Betriebsergebnisse der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg erscheinen auch im Betriebsjahre wenig befriedigend. Die Anzahl der beförderten Personen (1 198 295) weist einen Rückgang um 20 252 Personen auf, welcher auf das ungünstige Sommerwetter des Jahres 1902 und auf die bekannten Reichenberger Bahnhofsverhältnisse zurückzuführen ist. Der Güterverkehr betrug 165 188 t und zeigt eine Steigerung um 16 776 t, welche indes zu geringfügig ist, um das Ergebnis günstiger zu gestalten. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des Jahres 1902 betrugen 2 260 261 Kr., d. i. um 141 927 Kr. (+ 6,9 %) mehr als im Jahre 1901. Von der Roheinnahme des Jahres 1902 entfallen für das Kilometer (die Betriebslänge mit 150,688 km zur Grundlage genommen) 14 999 Kr. und mit Einrechnung des bis Schluß des Jahres 1902 in Betrieb gestandenen Schleppbahnnetzes in der Länge von 1,306 km 14 870 Kr. Von den ausgewiesenen Roheinnahmen entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 698 423 (— 28 370) Kr., auf den Eilgut- und Frachtenverkehr 1 403 744 (+ 162 378) Kr. und auf verschiedene Einnahmen 158 093 (+ 6919) Kr. Die reinen Betriebsausgaben der Lokalbahn betrugen im Jahre 1902: 2 219 500 Kr., d. i. um 97 238 Kr. mehr als im Jahre 1901. Diese Mehrkosten sind insbesondere durch die schwierigen Betriebsverhältnisse dieser beiden Linien veranlaßt. Die Betriebsausgaben verteilen sich auf die Allgemeine Verwaltung mit 101 482 (+ 6877) Kr., auf die Bahn- und Gebäudeerhaltung mit 634 222 (+ 78 031) Kr., auf die Transportverwaltung mit 1 296 145 (+ 26 648) Kr. und auf die Transportmittelerhaltung mit 187 650 (— 14 328) Kr. Der Betriebskoeffizient der Lokalbahn beträgt im Jahre 1902 98,20 %, das ist um 1,98 % weniger als im Vorjahre. Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben der Lokalbahn betrugen 225 019 (+ 42 267) Kr. Diese Steigerung erscheint als eine Folge der Erhöhung des Beitrages an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt und der erhöhten Realsteuern. Der Prioritätendienst erforderte 1 840 310 (+ 86 864) Kr. Werden somit die Einnahmen mit 2 260 261 Kr. den gesamten Ausgaben mit 4 284 831 Kr. gegenübergestellt, so ergibt sich aus dem Betriebe des Jahres 1902 für die Lokalbahn ein Abgang von 2 024 570 Kr., welcher aus dem Überschusse des alten Netzes zu decken ist.

Der Betriebskoeffizient des gesamten Netzes beziffert sich für das Jahr 1902 mit 44,87 (+ 1,52) %. Das Ergebnis des gesamten Netzes des Jahres 1901 ist folgendes:

Betriebseinnahmen des alten Netzes	15 656 559 Kr.
Betriebseinnahmen der Lokalbahn	2 260 261 „
zusammen	17 916 821 Kr.
Gesamtausgaben des alten Netzes	10 120 047 „
Gesamtausgaben der Lokalbahn	4 284 831 „
zusammen	14 404 878 Kr.
Überschuß	3 511 943 „

Abzüglich des vertragsmäßig an die Staatsbahnverwaltung zu leistenden Pauschbetrages von 200 000 Kr. ergibt sich für das Jahr 1902 ein Reingewinn von 3 311 943 Kr., welcher sich gegen den Reingewinn des Jahres 1901 um 1 117 767 Kr. niedriger stellt. Die Generalversammlung beschloß, für das Jahr 1902 eine Dividende von 100 Kr. (10 %) gegen 134 Kr. (13,4 %) im Vorjahre zur Auszahlung zu bringen und von dem verbleibenden Betrage (541 706 Kr.) 483 111 Kr. auf den Dispositions-Reservefonds zu buchen und den Rest von 58 595 Kr. als Gewinnvortrag für das Jahr 1903 vorzuschreiben.

— **Graz-Köflacher Bahn.** Dem Geschäftsbericht für das Jahr 1902 ist zu entnehmen, daß die von der Gesellschaft gegen die vom Eisenbahnministerium verfügte Tarifermäßigung erhobene Beschwerde vom Verwaltungsgerichtshofe zurückgewiesen worden und der neue ermäßigte Lokalgütertarif schon mit 1. August 1902 zur Anwendung gelangt ist. Wie weiter berichtet wird, ist die Aufnahme eines neuen 4 prozentigen Prioritätenanlehens in der Höhe von 16 000 000 Kr. unter Rückzahlung der im Umlaufe befindlichen Prioritätenanlehen erster, zweiter und dritter Emission und des freiwilligen Umtausches der 2 prozentigen Prioritäten vom Jahre 1878 durchgeführt worden. Durch die Konvertierung und Ausgabe des neuen Anlehens ist, wie der Bericht bemerkt, endlich die Konsolidierung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft erreicht und die Möglichkeit geschaffen, die gesellschaftlichen Unternehmungen zu erweitern und auszugestalten, womit die Verwaltung jedoch erst bis zu einer wesentlichen Verbesserung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse zu warten gedenkt. Was die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1902 betrifft, so beträgt der Reingewinn 844 606 (— 311 272) Kr., der sich zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre auf 1 203 678 Kr. erhöht. Die Generalversammlung beschloß, außer der 5 prozentigen Dividende mit 751 160 Kr. noch eine Superdividende von 2 Kr. auf 37 558 Aktien und 294 Genußscheine mit zusammen 75 704 Kr. zu verteilen, zur Rücklage in den Kaiser Franz Josephs-Jubiläumsfonds zur Unterstützung verunglückter Angestellter der Gesellschaft 5000 Kr. zu verwenden und den nach den satzungsmäßigen Rücklagen verbleibenden Rest von 350 274 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Die Regierung hat bekanntlich schon vor mehreren Jahren die Leoben-Vordernberger Eisenbahn zur Legung des zweiten Gleises auf der gesamten gemeinschaftlichen Linie aufgefordert. Gegen diesen Auftrag hat die Gesellschaft, welche bestritt, daß die konzessionsmäßigen Voraussetzungen dafür bereits eingetreten seien, die Beschwerde bei dem Verwaltungsgerichtshofe überreicht, welche indes bisher im Einvernehmen beider Teile noch nicht zur Verhandlung gekommen ist. Inzwischen hat die Gesellschaft aus freien Stücken auf der Teilstrecke Leoben-St. Peter-Freienstein den Bau des zweiten Gleises durchgeführt; bezüglich der Herstellung des zweiten Gleises auf der restlichen Strecke und der Kostendeckung für diese Herstellung ist kürzlich eine Einigung zwischen der Regierung und der Gesellschaft erzielt worden. Gleichzeitig wurde auch in betreff der Frage der Herstellung einer Verbindungsbahn zum Staatsbahnhofe in Leoben die geeignete Vorsorge getroffen. Zur Deckung des aus den angeführten Bauten erwachsenden Aufwandes beabsichtigt die Gesellschaft eine 4 prozentige Prioritätsanleihe im Betrage von 400 000 Kr. aufzunehmen. Im Hinblick auf diese Sachlage wird die Gesellschaft die bei dem Verwaltungsgerichtshofe anhängige Beschwerde nunmehr zurückziehen.

— **Die Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen** stellten sich im Monat April d. J. nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen wie folgt:

	April 1903 Kr.	gegen April 1902 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	6 185 044	— 323 614
Südbahngesellschaft	8 783 444	+ 13 351
Österr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 426 949	— 253 569
Österr. Nordwestbahn:		
garantierte Linie	1 852 150	— 51 933
Ergänzungsnetz	1 049 456	— 124 629
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	533 057	— 105 218
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	1 241 216	— 17 637
Lokalbahn Teplitz-Reichenberg .	164 570	+ 11 895
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	503 010	— 12 200
„ „ „ B	1 121 022	+ 20 400

— **Beitritt von Staatsbahndirektionen zum Giroverkehre der Österreichisch-ungarischen Bank.** Nachdem die Hauptkasse der österreichischen Staatsbahnen bereits vor längerer Zeit dem Giroverkehre der Österreichisch-ungarischen Bank beigetreten ist, wurde von dem Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium verfügt, daß auch mehrere Staatsbahndirektionskassen, und zwar zunächst jene in Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag und Olmütz an den Giroverkehr der Bank anzugliedern sind.

— **Behandlung der Wertabschreibungen bei der Steuerbemessung.** In der letzten Zeit wurde von dem Verwaltungsgerichtshof über eine Reihe von Beschwerden der Privatbahnverwaltungen verhandelt, welche gegen die verweigerte Anerkennung verschiedener Abzugsposten bei der Erwerbsteuerbemessung gerichtet waren. Die überwiegende Mehrzahl dieser Beschwerden wurde von dem Verwaltungsgerichtshof zurückgewiesen. Die Ablehnung kam nicht überraschend, da der Verwaltungsgerichtshof bereits früher ähnliche Beschwerden zurückgewiesen hatte. Mit lebhafter Spannung wurde dagegen der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs über die Beschwerden der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Südbahn entgegengesehen. Sowohl die Nordbahn wie die Südbahn hatten die ihnen vorgeschriebene Erwerbsteuer angefochten, weil die Abschreibungen aus dem Titel der Wertverminderung infolge Abnutzung nicht als Abzugsposten angesehen wurden. Außerdem ging ein Beschwerdepunkt der Südbahn dahin, daß der Unterschied zwischen dem Begebungskurse und dem Erlöse der Prioritätsobligationen sowie der auf diese Abschreibungen entfallende Agiogewinn als steuerfreie Abzugspost anzusehen seien.

Der Verwaltungsgerichtshof hat beide Beschwerden als unbegründet erkannt.

Die bei beiden Bahnen gleichen Entscheidungsgründe bezüglich der Abschreibungen aus dem Titel der Wertverminderung infolge tatsächlicher Abnutzung lauten im wesentlichen wie folgt: „Nach den der Gesellschaft obliegenden konzessionsmäßigen und statutarischen Verpflichtungen im Einklange mit dem allgemeinen Kontierungsschema für den Betrieb der österreichischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1867 muß jeder Entwertungsersatz der Bahnanlage aus dem Ertrage gedeckt werden, und ist eine zu Lasten des Kapitalkontos erfolgende Abschreibung unzulässig. . . . . . Auch die Beschwerde bestreitet nicht die Richtigkeit des Grundsatzes, daß Abschreibungen, um als passierbare Abzugspost anerkannt zu werden, der erfolgten buchmäßigen Durchführung bedürfen, allein im Gegensatze zur Auffassung der Finanzverwaltung, daß eine solche Durchführung im vorliegenden Falle nicht geschehen ist, behauptet die Beschwerde, daß die im Streite stehenden, besonders die Abnutzung und Entwertung betreffenden Abschreibungen in der Bilanz tatsächlich dadurch durchgeführt wurden, daß von den als erste Post der Aktiven eingestellten Eisenbahnanlage- und Einrichtungskosten ein Abschreibungsbetrag in Abrechnung gebracht und nur der dergestalt gekürzte Betrag als Bilanzaktivpost in Buchung gestellt worden sei. Diese Behauptung nun, daß die vorerwähnte Abschreibung auf Abnutzung und Entwertung bezogen werden könne, erschien dem Gerichtshofe als eine offenbar unzutreffende, gegen deren Richtigkeit schon der Inhalt der diesfälligen Geschäftsberichte, Generalversammlungsprotokolle, überdies aber die betreffenden Buchungskosten und die der Abschreibungsabzüge zugrunde gelegten Rechnungen selbst sprechen. Allein wollte man selbst von der unzulässigen Annahme ausgehen, es liege trotz allem wenngleich eine mit unrichtigen Rechnungselementen vorgenommene und daher auch im ziffernmäßigen Ergebnis unrichtige, so doch in der Sache eine die Abnutzung und Entwertung betreffende Abschreibung vor, so würde nach der Rechtsanschauung des Gerichtshofes eben diese klar zutage tretende Unrichtigkeit ihr jede Möglichkeit einer Berücksichtigung entziehen. Schon nach den Bestimmungen der Artikel 28 und 29 des Handelsgesetzbuches muß aus den vom Kaufmanne geführten Büchern die Lage seines Vermögens vollständig zu ersehen, das Inventar, die Vermögensstücke genau verzeichnet sein und in weiterer Folge der zureichende Abschluß der Verhältnisse des Vermögens und der Schulden darzustellen sein. Die Bilanz als solche muß die vom Gesetze verlangte Übersicht gewähren, was dann gewiß nicht der Fall ist, wenn die Bilanz nicht auf wirklichen, sondern auf unrichtigen Beträgen aufgebaut ist. Das Gleiche gilt auch für das hier in Betracht kommende steuerrechtliche Gebiet. § 95 Lit. f des Personalsteuergesetzes erkennt die Verminderung der Geschäftsaktiven als abrechenbare Abzugspost nur insofern an, als diese Wertverminderung, sei es durch vorgenommene Abschreibungen des der Wertverminderung entsprechenden Betrages, sei es durch dessen Ausscheidung aus dem Geschäftsergebnis, auch auf die Behaltung desselben als Fonds in der Gebarung und Rechnungsführung der Unternehmung zur Darstellung gelangt. Die Bilanz muß die geschäftliche Gebarung wiedergeben, sie muß der Steuerbehörde die Möglichkeit bieten,

die nach der jeweiligen Gebarung in größerem Maße eingetretenen Wertverminderungen tatsächlich zu verfolgen, während hier die in Frage kommenden Bilanzen der wirklichen Gebarung jedenfalls nicht entsprechen würden.“

— **Besteuerung der Lebensmittelmagazine der Eisenbahnen.** Der Verwaltungsgerichtshof verhandelte kürzlich über die Beschwerde der Südbahngesellschaft wegen Belegung der Lebensmittelmagazine für ihre Bediensteten mit einer besonderen Erwerbsteuer. Die Lebensmittelmagazine dieser Bahn bilden nach den Ausführungen des Vertreters der Südbahn Geschäftsabteilungen der Generaldirektion der genannten Bahn und haben den ausschließlichen Zweck, den Südbahnbediensteten den Bezug von Lebensmitteln, Leinen und fertiger Wäsche zu billigen Preisen zu ermöglichen und deren Bezahlung zu erleichtern. Zur Beaufsichtigung der Magazine sei ein Aufsichtsausschuß aus Beamten eingesetzt, der den Jahresbericht an die Generaldirektion zu erstatten habe. Die Kassen- und Buchführung werde durch die Hauptkasse und durch die Zentralbuchhaltung der Gesellschaft besorgt. Daraus ergebe sich, daß diese Magazine keine selbständigen Unternehmungen, die der öffentlichen Rechnungslegung unterworfen sind, sein können und wesentlich als Wohlfahrtseinrichtungen der Gesellschaft angesehen werden müssen. Ein etwaiger Ertragsüberschuß werde dem Betriebsfonds zugewiesen, ohne daß die Gesellschaft einen Anteil daran hätte. Bei Auflösung der Magazine falle der Überschuß der Krankenunterstützungskasse und dem Pensionsfonds zu. Die Lebensmittelmagazine bilden somit auch kein Erwerbsunternehmen der Aktiengesellschaft. Aus all diesem sei zu schließen, daß diese Magazine nicht der allgemeinen Erwerbsteuer unterliegen können.

Der Verwaltungsgerichtshof bezeichnete die Anschauung der Steuerbehörde, daß es sich hier um eine selbständige und zwar gemeinnützige Unternehmung im Sinne des Personalsteuergesetzes handle, als rechtsirrtümlich und hob die angefochtene Besteuerung als gesetzlich nicht begründet auf, da das Unternehmen von der Südbahn geführt werde, folglich kein eigentliches Rechts- und Steuersubjekt darstelle und, falls es überhaupt einen Ertrag abwirft, höchstens im Rahmen der Gesamtbesteuerung der Südbahn, keineswegs aber zu einer besonderen Besteuerung herangezogen werden könnte.

— **Personalnachrichten.** Am 30. April d. J. ist Hofrat Neudeck, k. k. Staatsbahndirektor in Olmütz, im 63. Lebensjahre gestorben. Neudeck wurde für die militärische Laufbahn ausgebildet und diente längere Zeit als Berufsoffizier Nach dem im Jahre 1869 erfolgten Ausscheiden aus dem Militärverbande widmete er sich dem Eisenbahndienste. Er trat zunächst bei der Böhmischen Nordbahn ein und wurde 1876 Betriebsbeamter der Kaiserin Elisabethbahn. Mit Rücksicht auf seine besondere Tüchtigkeit wurde Neudeck bereits im Jahre 1878 zum Stationsvorstand ernannt. Nach Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn wurde er in den Staatseisenbahndienst übernommen und im Jahre 1898 zum Staatsbahndirektor ernannt. Der Verstorbene genoß den Ruf eines hervorragenden Fachmannes auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebsdienstes.

Ungarn.

— **Die Betriebsergebnisse der ungarischen Staatseisenbahnen** gestalteten sich im Jahre 1902 günstiger als im Vorjahre, wie aus den folgenden Zahlen ersichtlich ist:

Einnahmen	im Jahre 1902 Kr.	gegen das Ergebnis im Jahre 1901 Kr.	%
Transporteinnahmen	202 598 531	+ 5 898 024	+ 2,998
verschiedene Einnahmen . .	19 428 524	+ 1 041 054	+ 3,661
zusammen	222 027 055	+ 6 939 078	+ 3,226
Ausgaben:			
Personalkosten	64 524 603	+ 2 920 104	+ 4,74
sachliche Ausgaben	7 272 731	— 187 597	— 2,51
Betriebs- und Unterhaltungskosten	61 700 991	+ 177 279	+ 0,288
Umgestaltungskosten . . .	4 843 511	— 10 124	— 0,209
Kosten für Feuer- und Elementarschäden	2 487 151	— 490 387	— 16,47
zusammen	140 828 987	+ 2 409 275	+ 1,741
Überschuß	81 198 068	+ 4 529 803	+ 5,908

Gegen den genehmigten Staatsvoranschlag traten folgende Abweichungen ein: Die Transporteinnahmen wiesen eine Mehreinnahme von 2 498 531 Kr. auf, die verschiedenen Einnahmen eine solche von 1 328 524 Kr., die Mehreinnahme beziffert sich somit auf insgesamt 3 827 055 Kr. Bei den Personalkosten trat eine Überschreitung um 2 017 043 Kr. ein, bei den sachlichen Ausgaben ein Minderbedürfnis um 38 529 Kr., bei den Betriebs- und Unterhaltungskosten eine Überschreitung von 2 123 691 Kr., bei den Umgestaltungskosten eine Minderverwendung um 230 229 Kr. und bei den Kosten für Feuer- und Elementarschäden eine Überschreitung um 697 151 Kr., zusammen bei den Ausgaben ein Mehrbedürfnis von 4 569 127 Kr., somit beim Überschuß ein Rückstand von 742 072 Kr. Wenn in Betracht gezogen wird, daß das Zurückbleiben des veranschlagten Überschusses nach Abzug der Überschreitung bei den Kosten für Feuer- und Elementarschäden kaum 45 000 Kr. beträgt, welcher Betrag bei einem Voranschlage von 218 200 000 Kr. an Einnahmen, 136 259 860 Kr. an Ausgaben, folglich 81 940 140 Kr. an Überschuß, kaum in die Wagschale fällt, so kann das Ergebnis des Jahres 1902 auch vom Standpunkte des Staatsvoranschlages aus erwogen wohl günstig genannt werden. M.

Übrige europäische Länder.

— **Französische Nordbahngesellschaft.** In den jüngst abgehaltenen Generalversammlungen der Aktionäre der großen französischen Eisenbahngesellschaften sind verschiedentlich auch Fragen von allgemeinem Interesse, Verstaatlichung, Aufschwung des Wirtschaftslebens und Verkehrs, Gesetzgebung usw. zur Sprache gekommen. In der Generalversammlung der Nordbahn betonte der Vorsitzende des Verwaltungsrats, Baron Alfons Rothschild, daß in Anbetracht der Schwierigkeiten des abgelaufenen Geschäftsjahres die Betriebsergebnisse befriedigend seien, obwohl sie um 800 000 Fr. geringer sind als im Vorjahre. Dieser Minderertrag würde übrigens vollständig gedeckt sein ohne den im Jahre 1902 auf dem Netze der Nordbahn vorgekommenen schweren Unfall, welcher über 20 Menschenleben kostete. Die Pensionskasse weist von früher her immer noch viele Millionen Fehlbetrag auf; diese Lage, erklärte der Präsident, könne für die Gesellschaft jedoch nicht Ursache von Verlegenheiten werden. Mit Freude stellte Baron Rothschild einen ernstlichen Aufschwung des Geschäftslebens in dem hochindustriellen Norddepartement fest. Besonders dankte er dem Präsidenten der Republik, Loubet, weil dieser jüngst die Leistungen der Eisenbahngesellschaften so rühmend anerkannt hatte. Für die Besserung der Lage der Angestellten der Nordbahn, die Pensionskasse usw. sei weitere Vorsorge getroffen. Gegenüber unvernünftigen Ansprüchen könnten die Aktionäre sich damit beruhigen, daß durch deren Aufzwingung die Nordbahn die Staatsgarantie in Anspruch nehmen müßte, wovor die öffentlichen Gewalten sich selber hüten würden.

— **Orléansbahngesellschaft.** Präsident Léon Aucoc verwahrte sich in der Generalversammlung der Aktionäre gegen die Veröffentlichung des (an dieser Stelle schon erwähnten) Kommissionsberichts des Abg. Klotz über den Rückkauf der Westbahn und Südbahn; dieser Bericht enthalte materielle Irrtümer. Herr Aucoc hob auch die hauptsächlichsten Stellen aus der Begründung der Staatsratsentscheidung vom 11. Januar 1895 wegen des zwischen der Gesellschaft und dem Staat entstandenen Streits über die Dauer der Garantieverpflichtung hervor. Diese Urteilsgründe sind der Behauptung der Gesellschaft günstig, welche dahin geht, daß die Staatsgarantie erst mit dem Ende der Konzession abläuft; übrigens sprach der Präsident die Hoffnung aus, daß im Jahre 1914, wo nach der anderen Ansicht die Garantiefrist abliefe, die Gesellschaft nicht mehr die Staatshilfe in Anspruch zu nehmen brauche.

— **Französische und deutsche Schnellzüge in französischer Beleuchtung.** Die „Revue commerciale, coloniale et vinicole“ tritt von neuem aufs wärmste für die Verbesserung der Eisenbahnverbindung zwischen Bordeaux und Lyon ein, über deren gegenwärtige Mängel, wie auch in Nr 89 Jahrg. 1902, Nr 13 und 28 Jahrg. 1903 d. Ztg. berichtet worden ist, sowohl die Handelskammer als auch das reisende Publikum nur einer Meinung sind. Eine Beschleunigung des Betriebes zwischen Bordeaux und Lyon sei nur möglich bei Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Verringerung der Anzahl der Haltestellen. Sehr günstig beurteilt die „Revue“ bei dieser Gelegenheit verschiedene Einrichtungen der deutschen Eisenbahnen. Sie begrüßt zunächst die französische „durch und durch demokratische“ Einrichtung, daß Reisende III. Klasse Schnellzüge benutzen dürfen, als einen Fortschritt der letzten Jahre freudig, beklagt aber zugleich, daß dies nur unter der Bedingung geschehen dürfe, daß dabei eine bestimmte Mindestanzahl von Kilometern zurückgelegt werden müsse (315 km genügen z. B. noch nicht). Als praktisches Vorbild stellt sie die deutsche Einrichtung einer Zuschlagstaxe für Schnellzüge dar, wonach verschiedene Preise für Personen- und Schnellzüge gezahlt werden, während das französische Publikum bei beiden Zug-

gattungen in III. Klasse denselben Preis bezahlen müsse. Weiter wird rühmend hervorgehoben, daß die deutschen Eisenbahnen nicht nur bemüht seien, der größtmöglichsten Anzahl von Reisenden und Ortschaften die Benutzung der Schnellzüge zu ermöglichen, sondern daß sie Schnellzüge auf den größtmöglichsten Längen ihrer Netze laufen ließen, so daß mehr als drei Fünftel ihrer Linien täglich wenigstens einen Schnellzug hätten. Ein Vergleich einer Kartenübersicht, auf der in groben Zügen die von Schnellzügen bedienten Fahrpläne verzeichnet stünden, spräche vollkommen zu gunsten der deutschen Nachbarn, „die sich weniger auf Demokratie zu gute täten". Die französischen großen Linien wiesen zwar die größten Schnelligkeiten Europas auf, doch bei Betrachtung des Gesamtnetzes wäre Frankreich in bezug auf Fahrgeschwindigkeit weniger gut bedacht. Im Jahre 1897 wären in Deutschland beispielsweise 91 % sämtlicher gefahrener Zugkilometer auf Züge entfallen, die mit wenigstens 46 km Geschwindigkeit in der Stunde gefahren wären, in Frankreich hätte der Prozentsatz nur 79 % betragen. Ein weiterer Vorzug des deutschen Schnellzuges im Vergleich zu dem französischen bestehe ferner darin, daß er im Verlaufe seiner Fahrt mehrmals durch Zu- und Absetzung von sogen. durchgehenden Wagen umgebildet würde. Durch einen geschickten Anschluß der Fahrpläne gelange jeder Durchgangswagen in den verschiedensten Richtungen rasch an den Bestimmungsort, so daß ohne eine allzugroße Zahl von Zügen eine Menge von Reisenden die verschiedensten Reisewege ausführen können, ohne auch nur einmal umsteigen zu brauchen. Darin allein bestände die Lösung der schnellen Verbindungen zwischen Provinzialstädten. In Frankreich dagegen komme der Schnellzug im allgemeinen am Bestimmungsort in der gleichen Zusammensetzung wie bei seiner Abfahrt an.

Was übrigens die Schnellzugzuschläge angeht, so scheint dieser Gedanke bei unseren westlichen Nachbarn vielen Anklang zu finden. Der „Rentier", ein vielgelesenes französisches Blatt, macht, um den französischen Eisenbahngesellschaften neue Einnahmen zu verschaffen und sie vor Ausgaben zu schützen, denen keine entsprechenden Einnahmen entgegenstehen, den Vorschlag, einen Zuschlag für Schnellzüge zu erheben, wie es in anderen Ländern gebräuchlich sei. Dieser Zuschlag träfe nur diejenigen Reisenden, welche zu ihrer persönlichen Bequemlichkeit schnelle und behagliche Reisen vorzögen; er würde den Eisenbahngesellschaften wichtige Hilfsquellen eröffnen und indirekt die Zinsgarantie verringern. Der Gesamtbetrag eines Zuschlags von 15—20 % für Schnellzüge wird für das ganze französische Netz einschließlich der Staatsbahnen auf 30 000 000 Fr. geschätzt. Dieser Zuschlag sei geringer als derjenige, der auf den meisten fremden Bahnen gefordert werde. Weiter wird der Vorschlag gemacht, das Freigepäck von 30 kg, das alle französischen Eisenbahngesellschaften gewähren, ganz oder teilweise aufzuheben. Das „Journ. d. transp." hält allerdings den jetzigen Augenblick nicht für günstig, um diese Vorschläge des „Rentier" anzunehmen.

— **Bodenseedampfschiffahrt.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat der Frankf. Ztg. zufolge für den Bau eines neuen Halbsalondampfbootes auf dem Bodensee mit einer Länge von 53 und einer Breite von 6 m und Tragkraft für 600 Personen für das Jahr 1903 einen Kredit von 370 000 Fr. bewilligt. In der Begründung dieses Kreditbegehrens wurde darauf hingewiesen, daß die sechs Personendampfer, welche die Bundesbahnen von der Nordostbahn übernommen haben, für die von der Nordostbahn in den letzten Jahren eingeführten vermehrten Schiffskurse zur Verbindung neuer internationaler Schnellzugverbindungen nicht mehr ausreichen und zudem ein altes, nahezu 50 Jahre im Dienste stehendes Dampfboot in den nächsten Jahren durch ein neues ersetzt werden müsse. Es ist darum auch für das Jahr 1904 der Bau eines zweiten neuen Dampfschiffes in Aussicht genommen.

— **Eisenbahnverkehr über Saloniki.** Die „Berl. N. Nachrichten" schreiben: „Der Aufstand in Mazedonien und Albanien und die tollen Attentate in Saloniki werfen ein bezeichnendes, trübseliges Licht auch auf eine an sich unpolitische aber sehr wichtige Seite der Orientfrage: auf den Eisenbahnverkehr und auf den nächsten Weg nach dem fernen Orient. Baron Hirsch hatte vor etwa 30 Jahren die Eisenbahnen in der Türkei so zu erstellen unternommen, daß vom Meere aus, namentlich von Konstantinopel und von Saloniki, Strecken in das Land hineingeführt wurden. Der russisch-türkische Krieg kam dazwischen, und überhaupt verfielen jene ersten Türkenbahnen sowie ihre Aktionäre einem traurigen Schicksal. Dann aber wurden allgemein wieder große Hoffnungen erregt, als in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre die Anschlußstrecken an das europäische Eisenbahnnetz in Serbien und Bulgarien fertiggestellt wurden. Nichts geringeres sah man voraus, als eine vollständige Umwälzung des Verkehrs nach der Levante, Ägypten, Indien und dem fernen Orient im allgemeinen. Denn über Saloniki ließe sich die Reisedauer aus Europa nach Alexandria und dem Suezkanal erheblich, um mehr als 24 Stunden, abkürzen gegenüber dem bisherigen Weg über den italienischen Hafen Brindisi, und Zeit ist Geld. Die englisch-indische Post, der Reiseverkehr, so hieß es, werde selbstverständlich bald nicht mehr über Italien, sondern über Saloniki gehen. Auch in Deutschland hat man sich lange Jahre mit dieser schönen Idee beschäftigt, zumal der neue Orientweg durch ganz Süddeutschland hätte führen und den süddeutschen Eisenbahnen Verkehr zubringen müssen. Nun sind bereits 15 Jahre seit der Eröffnung der türkischen Verbindungsbahnen vergangen, und heute ist von dem von der Natur geradezu vorgezeichneten (? Die Schriftl.), seinerzeit mit so großen Hoffnungen behandelten Plan der Verkehrsumwälzung nach dem Orient über Saloniki kaum noch die Rede. Anfänglich wurde vertröstet, in Saloniki müßten erst, um den zu erwartenden großartigen Verkehr bewältigen zu können, bessere Hafen- usw. Anlagen hergestellt werden, auch die Eisenbahn müsse für Schnellzugverkehr in noch tüchtigeren Stand gesetzt werden. Das ist nicht geschehen. Kurz und gut, bis auf den heutigen Tag hat sich von jenen großen Hoffnungen und Plänen gar nichts verwirklicht, und heute ist man wohl allgemein so kühl und zweifelnd geworden oder muß es nach den jüngsten Ereignissen in jenen interessanten Gegenden werden, daß man die Idee, den Orientverkehr von Brindisi ab über Saloniki zu leiten, für absehbare Zeit aufgibt. Saloniki ist das für einen Großverkehr durchaus rückständige Trödlernest geblieben, und die Sicherheitszustände in der Türkei, wo alle Frühjahr die mazedonische oder eine sonstige ‚Bewegung' loszubrechen droht oder losbricht, wo besonders auch Eisenbahnen und Brücken jetzt den verbrecherischen Anschlägen und Zerstörungen zum Opfer fallen, bieten durchaus nicht die nötige Sicherheit für den großen internationalen Verkehr. Es ist traurig und schändlich, daß solche Zustände in nächster Nähe der europäischen Kulturstaaten bestehen und sich endlos weiterschleppen, natürliche Kultur- und Weltverkehrswege unterbindend. Die Türkei ist, das darf man sich nicht verhehlen, unfähig, wirklich geordnete, entsprechende Sicherheit bietende Zustände auf dem Balkan zu schaffen. Die internationale Politik aber verlangt, die türkische Frage und die etwaige Auflösung mit ihren weiten und gefährlichen Folgen trotz allem nicht aufzurollen." Die Zeitung schließt ihre Betrachtung mit folgenden Bemerkungen: „Nach alledem hätte man die seinerzeit mit so riesiger Zukunftsschwärmerei umgebene Eisenbahn nach Soloniki für den Weltverkehr gar nicht zu bauen brauchen. Dieses Beispiel zeigt übrigens zugleich, daß man gut tut, auf die Bagdadbahn nicht gar zu sanguinische Hoffnungen zu setzen und jetzt etwa schon England verpflichten zu wollen, seine indische Post über Bagdad zu schicken. Heute noch geht, wie gesagt, die indische Post über Brindisi und nicht über Saloniki; 15 Jahre Enttäuschung, der wahrscheinlich eine noch längere folgt."

Wir glauben doch, daß die „Berl. N. Nachr." hier zu schwarz sehen. Als ein bloßes Trödlernest kann man wohl Saloniki mit seinen Eisenbahn- und Dampfschiffsverbindungen, seinen Banken und Konsulaten nicht bezeichnen, wenngleich die an die Fertigstellung der Verbindung Saloniki-Usküb geknüpften Erwartungen sich nicht erfüllt haben, hauptsächlich weil eine Abkürzung gegenüber dem natürlichen Wege über Brindisi gar nicht vorhanden ist. Die Führung der indischen Post und des riesigen Personenverkehrs nach Ägyten und Indien über Saloniki schien von vornherein kaum wahrscheinlich. Die Bagdadbahn hat nach allen Richtungen ungleich größere Bedeutung und bessere Aussichten für die Bedienung des indischen Verkehrs. Auch wohnen an ihrer Linie keine aufruhrsüchtigen Mazedonier.

— **Bahnprojekt Sieradz-Weruszow (Wilhelmsbrück).** Dem amtlichen Blatte „Dnewnik Warszawski" zufolge hat die Kommission zur Erbauung neuer Eisenbahnen das vom Grafen Skarzynski unterbreitete Projekt über Erbauung einer Eisenbahnlinie zwischen Sieradz und Weruszow abgelehnt; damit ist der Plan der Weiterführung der Breslau-Warschauer Eisenbahn auf russischem Gebiet gescheitert.

— **Der Bau der Astrachan-Eisenbahn.** Wie die Rigaer Börsen- und Handelszeitung den „Birsh. Wed." entnimmt, hat der Reichsrat in seiner Sitzung vom 15./28. April d. J. das von der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft ausgearbeitete Projekt über die Linienführung der Astrachan-Eisenbahn auf dem linken Wolgaufer genehmigt. Die neue Linie geht von Astrachan über das Wolgadelta dem Flusse Achtuba entlang und berührt dabei große Dörfer, tritt dann auf einer Entfernung von etwa 230 Werst an den Baskuntschaksee und auf etwa 100 Werst an den Eltonsee heran; von hier geht die Bahn in fast gerader Linie nach Norden und schließt sich bei der Station Krasny-Kut an die Pokrowsk-Uralsk-Zweigbahn der Rjäsan-Uralskbahn an. Von Astrachan bis Ssaratow beträgt die Entfernung etwa 630 Werst (= 672 km), und erfordert die Fahrzeit bei der üblichen Zuggeschwindigkeit der Personenzüge ungefähr einen Tag,

nach Moskau zwei, nach Petersburg nicht volle drei Tage. Die Bahn soll durchweg als Hauptbahn erbaut werden. Über das Wolgadelta führen 12 Brücken, darunter drei große über die Flüsse Achtuba, Busan und Balda; über die Wolga — bei Molka, 12 Werst von Ssaratow — müssen die Züge auf der bekannten großen Dampffähre der Rjäsan-Uralskbahn übergesetzt werden. Der Bau einer festen Wolgabrücke bei Ssaratow ist allerdings grundsätzlich bereits entschieden, wird aber in diesem Projekt noch nicht behandelt. Der Bau dieser Bahn, deren vollständige Betriebsübergabe am 1./14. Januar 1907 erfolgen muß, ist der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft übertragen worden. Gleichzeitig hiermit ist auch die Konzessionsdauer der Rjäsan-Uralskbahn um 12 Jahre verlängert worden, da sie und damit die Existenz dieser Privatgesellschaft am 1. Juli 1905 ablief. Die Konzessionsdauer des gesamten Unternehmens läuft nunmehr, sofern nicht inzwischen weitere Fristverlängerungen erfolgen, am 1./14. Juli 1917 ab.

Für die Leser unserer Zeitung sei noch hinzugefügt, daß sowohl der Baskuntschak- als auch der Eltonsee die Bezeichnung S e e z. Z. nur noch insofern verdienen können, als damit angedeutet werden soll, daß vor langer Zeit diese sogen. Seen noch tatsächlich Seen waren, gegenwärtig bilden sie schon seit sehr vielen Jahrzehnten unermeßliche Salzlager. Der Baskuntschaksee z. B. wird durch eine Eisenbahn von 72 Werst Länge eingeschlossen und mit der 10 Werst weit ab fließenden Wolga verbunden. Die Bohrungen haben ergeben, daß, soweit man mit ihnen vordringen konnte, nur reines Salz getroffen wurde. Es liegen hier also ganz unerschöpfliche Mengen Salz, und zwar läßt sich das ganz wörtlich nehmen, weil die jetzt alljährlich dem sogen. See entnommenen 16 000 000 Pud (= 262 100 t) im Verlauf von etwa sechs Jahren durch Verdunstung sich wieder ersetzen. Ähnlich verhält es sich mit dem Eltonsee.

Fremde Weltteile.

— **Bagdadbahn.** In Erwiderung auf eine Anfrage über die Bagdadbahn und die britische Politik am Persischen Golf führte Lord L a n s d o w n e als Vertreter der Regierung im englischen Oberhaus aus, es seien keine Verhandlungen mit den Gründern der Bagdadbahn oder mit den fremden Regierungen gepflogen worden. Es hätten jedoch vertrauliche Unterhandlungen zwischen der englischen Regierung und den Vertretern gewisser großer englischer Häuser stattgefunden zur Feststellung, ob die Bedingungen, unter denen das Unternehmen ausgeführt werden könnte, einen Charakter trügen, der es der britischen Regierung gestattete, ihre Unterstützung anzubieten. „Diese Verhandlungen“, fuhr Lord Lansdowne fort, „werden nicht fortgesetzt Ich bin überzeugt, daß bei den Verhandlungen bei den Vertretern der englischen Finanz nicht nur das Bestreben obwaltete, sich zu vergewissern, ob sie von der Regierung eine Unterstützung des Projektes erwarten könnten, sondern sich auch Klarheit darüber zu verschaffen, ob sie im Begriff seien, etwas zu tun, was die Interessen Englands schädigen könnte. Die Regierung würde sich eine strenge Kritik zugezogen haben, wenn sie es vollständig abgelehnt hätte, die Vorschläge in Beratung zu ziehen. Unsere Stellung am Persischen Golf weicht von der jeder anderen Macht ab.“ Der Lord kam dann auf die englischen Interessen in Persien zu sprechen und führte aus: „Wenn jemals eine Eisenbahn in Persien gebaut wird, haben wir das Recht, im südlichen Teile Persiens Eisenbahnen zu bauen. Wenn diese Vereinbarung auch nicht in formeller Weise aufgezeichnet sein mag, können wir doch zufrieden sein, daß es für Persien bindend ist.“

— **Die Usambarabahn.** Über den neuesten Stand und die Bedeutung dieses Unternehmens enthält die D. Kolonialzeitung eine mit Skizzen versehene Beschreibung, aus der wir nachstehendes mitteilen. Ende März d. J. hat der Reichstag kurz vor seinem Auseinandergehen allen denjenigen, welche bestrebt sind, die wirtschaftliche Entwicklung unseres ostafrikanischen Schutzgebietes durch die Schaffung neuzeitlicher Verkehrsmittel herbeizuführen, sowohl in der Heimat wie vor allem im Schutzgebiet selbst, eine wenn auch nur kleine Freude bereitet, indem er für die Weiterführung der Usambarabahn nach Mombo eine erste Rate von 750 000 ℳ bewilligte. Grundsätzlich ist damit die Weiterführung der Bahn bis Mombo ausgesprochen, und es steht zu erwarten, daß der nächste Reichstag die Mittel zur Fertigstellung der ganzen Strecke bis Mombo bewilligen wird.

Von dem weit ins Meer hinausführenden Ladepier in Tanga, der es ermöglicht, mittels großer Kräne die Güter aus dem Ozeandampfer direkt in die Eisenbahnwagen zu verladen, umfährt die Eisenbahn im großen Bogen die Stadt bis zum Bahnhof und führt dann in beinahe gerader Linie nach Korogwe (84 km); unterwegs berührt sie die Stationen Steinbruch (Kilometer 11), Pongwe (14), Ngomeni (29), Muhesa (40), Bombuera (51), Kihuhwi (56), Muyussi (69); von Korogwe aus führt sie bis zum Mkomasifluß und wird dann, nach Norden umbiegend, dem Verlauf des Flusses bis nach Mombo in gerader Linie folgen.

Inzwischen sind auch aus dem Schutzgebiet erfreuliche Nachrichten über die Eisenbahn eingetroffen. Am 1. April d. J. ist der neue Eisenbahntarif in Kraft getreten, welcher eine erhebliche Herabsetzung des Fahrpreises und der Frachtkosten enthält. Zwar werden die Einnahmen der Bahn naturgemäß kurze Zeit eine kleine Einbuße erleiden, aber demgegenüber steht eine derartige Zunahme des Personen- und Güterverkehrs zu erwarten, daß die früheren Einnahmen in kurzem sehr erheblich überschritten sein werden.

Insbesondere werden von dieser Herabsetzung des Tarifs die Ansiedlungen in Usambara den größten Vorteil haben. (Nach dem neuen Tarif sind für Erzeugnisse des Feld- und Gartenbaus, der Vieh- und Forstwirtschaft, die aus dem Innern nach der Küste geschafft werden, niedrige Ausnahmesätze bewilligt. D. Schriftl.) Nach dem neuesten Bericht des Bezirksamts Tanga sind überall längs der Bahn und im weiten Umkreise der Stadt Tanga zahlreiche Wanyamwesie-Ansiedlungen entstanden, und immerfort sind neue Ansiedlungen im Entstehen begriffen. Die Ansiedlungen bei Muhesa, am Kihuhui und bei Niussi nehmen beständig zu. Am Wege von Muhesa nach Derame trifft man bis zum Gebirge kaum noch unbebautes Land. Auch in der Nähe der Kaffeeplantagen nimmt die Besiedlung beständig zu. Es ist kein Zweifel, daß die Eisenbahn den größten Nutzen von diesen Ansiedlungen der Niederung haben wird, zumal bei den jetzigen herabgesetzten Fahr- und Frachtpreisen. Aber auch die Ansiedlungen der Europäer in den höher gelegenen Teilen, insbesondere Westusambaras, werden die Bahn nunmehr bald zu ihrem und der Bahn Vorteil benutzen können. Die Fortführung bis Mombo gewährt ihnen die Möglichkeit der Fahrt bis Tanga, ohne daß sie erst tagereisenweit ihre Güter bis in die Niederung bei Korogwe zu schaffen hätten.

Auch die Möglichkeit der Ansiedlung in dem fruchtbaren und gesunden Usambarahochlande ist ein gut Teil gefördert worden, da die Siedler in nicht allzuferner Zeit von Tanga aus durch die fieberschwangere Küstengegend mit der Bahn bis unmittelbar in das gesunde Hochland von Westusambara werden fahren können. Auch finden sie bereits Ansiedler vor, die ihnen mit Rat und Tat bei der ersten Einrichtung ihrer Siedlung zur Seite stehen werden. In Zukunft können auch erkrankte Beamte und Privatleute von Tanga aus mit der Bahn beinahe unmittelbar bis zu der im gesunden Hochland von Westusambara neu anzulegenden Erholungsanstalt gelangen, während sie ohne die Weiterführung der Bahn von Korogwe aus eine längere beschwerliche Fußwanderung zu machen hätten.

Auch auf die Tätigkeit der bereits bestehenden Pflanzungen Ambanguli, Balangai, Sakarre u. a. wird die Fortführung der Bahn ihre günstige Wirkung nicht verfehlen; erst die Bahn schafft diesen Unternehmungen günstige Ertragsaussichten und ermutigt zu neuen gleichartigen Unternehmungen. Nur die Bahn ermöglicht es, in dem dafür hervorragend geeigneten Usambara Viehzucht in größerem Umfange zu betreiben und damit Tanga, Sansibar und die großen Seedampfer, welche die Küste berühren, stets mit frischem Fleisch zu versorgen. Die Verwertung der ungeheuren Urwaldbestände von Westusambara, ferner insbesondere der Zedern, die auf 25 000 ha einen Wert von 27 000 000 ℳ darstellen, ist weiterhin durch die Fortführung der Bahn ermöglicht. Auch die Missionare werden dem Reichstage dankbar sein, daß er ihnen ihre entsagungsvolle, schwierige Tätigkeit durch seinen Beschluß, die Tangabahn bis Mombo fortzuführen, in Zukunft so außerordentlich erleichtert hat. Die Tangabahn wird sich in ihrer Vollendung bis Mombo als ein Kulturfaktor ersten Ranges erweisen, der aus dem kleinen Nordostbezirk die Perle des Schutzgebietes machen wird, bis einst die Erkenntnis der Notwendigkeit von Bahnbauten zur wirtschaftlichen Entwicklung jungfräulicher Kolonialgebiete den Bau auch der Mrogoro- und der Südbahn herbeigeführt haben wird.

— **Algerische Bahnen.** Der am 24 März 1902 zwischen dem französischen Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Liquidator der französisch-algerischen Eisenbahngesellschaft geschlossene Vertrag wegen des Rückkaufs der dieser Gesellschaft gehörenden Linien durch den Staat ist jetzt bestätigt und das ihn betreffende Gesetz im „Journal officiel“ veröffentlicht worden. Die Linien Arzew-Kralfallah, Kralfallah-Méchéria, Méchéria-Aïn-Sefra, Mostaganem-Tiaret, Aïn-Thizy-Mascara gehen in den Besitz des Staates über.

Allgemeines.

— **Pollák-Virágscher Schnelltelegraph.** Wie in Nr 15 S. 224 d. Ztg. berichtet, hatte die deutsche Reichspostverwaltung, als der Schnelltelegraph dem Deutschen Kaiser und der Kaiserin und bald darauf auch dem Kronprinzen, dem Prinzen und der Prinzessin Heinrich von Preußen in der Technischen Hochschule

zu Charlottenburg vorgeführt worden war, Versuche mit diesem Telegraphen auf der Linie Berlin - Königsberg angeordnet; diese sind zur Zeit zu Ende geführt und haben ein durchaus günstiges Ergebnis geliefert. Die Versuche wurden nach Mitteilung der Tagespresse auf einer 700 km langen Telephonlinie sowie auf einer 600 km langen Telegraphenlinie durchgeführt. Die Telegramme konnten mit einer Geschwindigkeit von 40 000 Worten in der Stunde auch bei stark wechselnder Witterung und unter ungünstigen Nebenumständen in sicherer Weise und in klarer Schrift befördert werden. Infolge dieser Ergebnisse hat das Reichspostamt nunmehr beschlossen, das System probeweise in praktischen Betrieb zu nehmen und zwar auf der Linie Berlin-Frankfurt a/M.

Es ist zu hoffen, daß die wirtschaftlichen Ergebnisse des Betriebes sich ebenso günstig gestalten werden, wie das System in technischer Beziehung alle Anforderungen, die man an ein derartiges System zu stellen berechtigt ist, erfüllt hat. Auch an Anerkennung aus wissenschaftlichen Kreisen fehlt es den Erfindern nicht; die Akademie der Wissenschaften in Budapest hat in ihrer letzten Sitzung, welche vor einigen Tagen stattfand, den Preis der Wahrmann-Stiftung, der alle fünf Jahre für die bedeutendste Erfindung oder Errungenschaft auf dem Gebiet der Technik, der Industrie oder der Landwirtschaft in Ungarn zur Verteilung gelangt, den Erfindern Pollák und Virág für den Schnelltelegraphen zuerkannt. In derselben Sitzung ist, wie die Zeitungen soeben berichtet haben, der ungarische Botschafter in Berlin, Graf Szögyény Marich, zum Mitglied des Direktionsrats der Akademie der Wissenschaften gewählt worden.

Auf die sehr interessante Entwicklungsgeschichte des neuen telegraphischen Systems werden wir noch zurückkommen. Km.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 25. April d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 26,750 km lange Strecke Hódmező-Vásárhely-Makó-Ujváros — im Betriebe der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 10. Mai d. J. ist die an der Strecke Bütow-Lauenburg zwischen den Stationen Gr. Massow und Finkenbruch gelegene Haltestelle Wussow für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 35 — Inser.-Nr 1146 — d. Ztg.)

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 164 vom 5. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend das neue arithmetische Fahrscheinverzeichnis vom 1. Juni 1903 (abgesandt am 7. Mai d. J.).

Nr I 167 vom 30. April d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Errichtung einer neuen Ausgabestelle in Karlsbad (abgesandt am 7. Mai d. J.).

Nr II 160 vom 30. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der bestehenden Faltenbalgverbindung (§ 140 der Technischen Vereinbarungen) (abgesandt am 4. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Der auf Seite 17 des I. Nachtrags zum Tarifheft II A enthaltene Frachtsatz der Eilstückgutklasse für den Verkehr zwischen Kirchzarten und Wülflingen wird mit sofortiger Wirkung von 265 auf 565 Cts. berichtigt

Karlsruhe, den 7. Mai 1903. (1210)

Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Frieda.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird der an der Strecke Schwebda-Treffurt gelegene Haltepunkt Frieda, welcher bisher nur für die Abfertigung von Personen, Stückgut und Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, unter Umwandlung in eine Haltestelle auch für den Wagenladungsverkehr und unbeschränkten Tierverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt wie bisher in Frieda ausgeschlossen.

Cassel, den 1. Mai 1903. (1211)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Rattenberg“ als Abfertigungsstelle für Holzsendungen in ganzen Wagenladungen.

Am 15. Mai l. J. wird die Haltestelle Rattenberg zwischen den Stationen Kundl und Brixlegg auf der Linie Kufstein-Ala als Abfertigungsstelle für Holzsendungen in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Wien, am 30. April 1903. (1212)

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Dammrutschung war der Güterverkehr in der Strecke Torskie-Worwolince der Linie Czortków - Zaleszczyki vom 4. bis 8. Mai l. J. unterbrochen.

Wien, am 8. Mai 1903. (1213)

4. Güterverkehr.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 15. Mai d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 2 zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. Änderungen der besonderen Tarifvorschriften, Entfernungen für die in den Verband aufgenommenen Stationen der Ruppiner Kreisbahn, ermäßigte und auch erhöhte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen, sowie Ergänzung von Ausnahmetarifen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 1. Juli d. J. Gültigkeit.

Hannover, den 7. Mai 1903. (1214)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und den Niederlanden, Belgien und Frankreich anderseits.

Am 1. Juni d. J. treten nachstehende Tarifhefte in Kraft:

a) Anhang zum deutsch-niederländischen Gütertarif, Teil II (Hefte 1 und 2),
b) Anhang zum deutsch-belgischen Gütertarif, Teil II, Heft 1,
c) Anhang zum französisch-deutschen Gütertarif (über Belgien), Teil II, Heft 1 c.

Sie enthalten direkte Frachtsätze zwischen den bedeutenderen dänischen, schwedischen und norwegischen Stationen einerseits und (zu a) niederländischen Stationen, (zu b) belgischen Stationen, (zu c) Stationen der französischen Nordbahn anderseits über Vamdrup-Helsingör-Helsingborg und Vamdrup-Malmö, und zwar für Eil- und Frachtstückgut sowie für eine Anzahl Güter in Wagenladungen von 5 t und 10 t, als Baumwolle, Bier, Butter, Düngemittel, Farben, Faßreifen, Garne, Gewebe, Glas, Häute und Felle, Heringe, Holzstoff, Holzwaren, Holzwolle, Kaffee, Leder, vegetabilische Öle, Ölkuchen, Papiere, Reis, Steine, Tabaksblätter, Tonwaren, Umzugsgut, Wein und Zucker.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Der Preis der Tarifanhänge, die durch die unterzeichnete Verwaltung bezogen werden können, beträgt zu a 1,65 ℳ, zu b 2,40 ℳ und zu c 1,95 ℳ.

Cöln, den 6. Mai 1903. (1215)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion zu Cöln.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Am 1. Juli 1903 wird die Bestimmung unter II. B. 2 — Seite 10/11 des Tarifheftes 1 — betreffend Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung“ bis „überweisen“ aufgehoben.
Stettin, den 9. Mai 1903. (1216)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Güterverkehr (Gruppe I/II).
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (Gruppe I) einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen (Gruppe II) sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn anderseits ein neuer Gütertarif herausgegeben, durch welchen der Gütertarif vom 1. März 1899 nebst Nachträgen zur Aufhebung gelangt.
Der neue Tarif enthält außer bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Änderungen teilweise ermäßigte Frachtsätze in den Ausnahmetarifen, vorzugsweise für Eisen des Spezialtarifs I im Ausnahmetarif 9 und für Braunkohlen etc. im Ausnahmetarif 6 c.
Die bei einzelnen Stationsverbindungen eintretenden geringfügigen Tariferhöhungen erlangen erst ab 15. Juli d. J. Gültigkeit; die Ausnahmefrachtsätze für Zink und Blei in den Ausnahmetarifen 17, K und M für die Versandstationen Brzezinka, Lossen, Ohlau und Zabrze gelten nur noch bis zum 15. Juli d. J.
Der neue Tarif ist durch Vermittlung der Fahrkartenausgabestellen käuflich zu beziehen.
Bromberg, den 6. Mai 1903. (1217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 20. Mai d. J. an werden die im böhmisch-sächsischen Kohlenverkehr für Sendungen von Ossegg und Ossegg II nach Gröditz, Riesa, Riesa-Elbkai und Riesa-Hafen bestehenden ermäßigten Frachtsätze und Frachtberechnungsbestimmungen auch bei Sendungen von Ossegg-Riesenberg angewendet.
Dresden, den 9. Mai 1903. (1218)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Die Frachtsätze der Eil- und Frachtstückgutklassen 1 und 2, sowie des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter a und b zwischen Mannheim-Neckarvorstadt und schweizerischen Stationen werden vom 1. Juli l. J. an um 2 bis 9 Cts. für 100 kg erhöht. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und unser Verkehrsbureau.
Karlsruhe, den 8. Mai 1903. (1219)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Für die Beförderung von Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff in Wagenladungen von 10 000 kg nach der Schweiz treten am 10. Mai l. J. Ausnahmefrachtsätze ab Straßburg Zentralbahnhof, Straßburg-Neudorf, Straßburg Rheinhafen und Kehl transit (Wasserweg) sowie für die schweizerischen Stationen Aarburg-Oftringen und Bern in Kraft.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Karlsruhe, den 4. Mai 1903. (1220)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Am 15. Mai d. J. tritt der Nachtrag I zum diesseitigen Binnentarif für die Beförderung von lebenden Tieren in Kraft. Derselbe enthält Änderungen für die Beförderung von Zucht- und Weidetieren.
Nähere Auskunft erteilen die Stationen, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu beziehen ist.
Perleberg, den 7. Mai 1903. (1221)
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn, zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.
Mit Gültigkeit vom 10. d. M. erhält die Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:
„6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl.“
Mainz, den 4. Mai 1903. (1222)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Frankfurt a/Main.
(Saarkohlentarif Nr 18.)
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze der Station Höchst am Main für Kohlen- und Kokssendungen nach Stationen der Höchst-Königsteiner Kleinbahn im genannten Tarif um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.
Frankfurt a/M., den 2. Mai 1903. (1223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.
Mit Wirkung vom 1. Juni 1903 werden im Ausnahmetarif 1 b für Holz des Spezialtarifs III ermäßigte Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Nebenbahn Amstetten-Laichingen mit den Staatsbahnstationen Eislingen, Geislingen, Göppingen und Ulm eingeführt.
Die Frachtsätze sind bei den Stationen zu erfahren.
Stuttgart, den 6. Mai 1903. (1224)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Österr.-ung.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.
Ab 1. Juni 1903 wird die Station Feldmoching im Verkehre mit Strakonitz in den Ausnahmetarif Nr 35 (Malzkeime usw.) einbezogen.
München, den 6. Mai 1903. (1224a)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.
Mit Wirkung vom 1. Juni 1903 wird die Station Bergamo der Adriatischen Bahnen in den italienischen Ausnahmetarif Nr 13 für Garne von Hanf usw. einbezogen.
Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau in Straßburg.
Straßburg, den 6. Mai 1903. (1225)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom 20. August a./1. September n. Stils 1896.
Mit Gültigkeit vom 16. Mai n. St. 1903 werden in oben bezeichnetem Verkehr für die deutsche Strecke Sosnowice Landesgrenze-Gleiwitz (35 km) folgende Frachtsätze für Kleinvieh, als Schweine, Kälber (im Alter bis zu 6 Monaten), Schafe, Ziegen und dergl., eingeführt:

	Für das Quadratmeter Ladefläche: Streckenfracht ℳ	Für das Quadratmeter Ladefläche: Abfertigungsgebühr ℳ
in gewöhnlichen Wagen	0,70	0,20
in Etagewagen	0,93	0,20
für einzelne Stücke: für die ersten 10 Stück je	0,70	je 0,10
für jedes weitere Stück	0,35	je 0,10

Für die russische Strecke Sosnowice-Landesgrenze (2 km) kommen die im Tarif bereits vorgesehenen Frachten zur Berechnung.
Bromberg, den 9. Mai 1903. (1226)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreußisch-russischer Verkehr über Grajewo.
Anhang zum Teil IV des niederländisch-deutsch-russischen Gütertarifs.
Mit Gültigkeit vom 10./23. Mai d. J. a./n. Stils wird die Station Pinsk Hafen der Poljaessjeschen Eisenbahnen mit folgenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 29 für Holz etc. aufgenommen:

Von	nach Königsberg i/Pr. O. S. B.: Werst	Königsberg: Frachtsatz für 100 kg in Mark, Kategorie I.	Königsberg: Kategorie II.	nach Pillau: Werst	Pillau: Frachtsatz für 100 kg in Mark, Kategorie I.	Pillau: Kategorie II.
über Brest-Grajewo						
Pinsk Hafen	551	0,84	0,84	594	0,92	0,92

Königsberg, den 6. Mai 1903. (1227H&V)
Direktion der Ostpreußischen Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Tarif Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. werden die Stationen Lok und Titel der Königlich ungarischen Staatsbahnen in die Ausnahmetarife Nr 58 (Kartoffeln usw.) und Nr 70 (Lebensmittel als Eilgut usw.) aufgenommen. Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoß nachstehender Beträge an die in den vorbezeichneten Ausnahmetarifen für die Station Ujvidék vorgesehenen Frachtsätze:

	Anstoß an Ujvidék			
	Ausnahmetarif Nr			
	58 (Kartoffeln usw.)			70 (Lebensmittel als Eilgut usw.)
	a	b	c	a—c
	Pfennige für 100 kg			
Lok	43	35	17	98
Titel	48	39	19	110

Breslau, den 11. Mai 1903. (1228)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.
Tarif vom 1. November 1901.

Vom 1. Juli l. J. ab wird die Station Staab der k. k. österr. Staatsbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen und Entfernungen in den Ausnahmetarif 17 Abteilung I und II (Güter aller Art) aufgenommen:

Nach und von	Staab		
		Mark für 100 kg	
	km	a	b
Frankfurt a/M. Hafen	451	2,69	2,07
Gustavsburg tr. . .	477	2,83	2,17
Mainz Hafen / Kastel Hafen . . .	481	2,86	2,19
Mannheim tr. / Ludwigshafen tr. .	485	2,88	2,20

München, den 8. Mai 1903. (1229)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreich.-ungarischer Verband.

Am 20. Mai d. J. treten im Tarif Teil II, Heft 1 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 17 A und B (Chamottesteine usw, Chamottemörtel usw.) in Kraft:

Nach und von	Ober=Bris k. k. St. B.		Zliv k. k. St. B.	
	A	B	A	B
	Pfennige für 100 kg			
Magdeburg (alle Bhfe) K. E. D. M.	112	112	127	127

Breslau, den 6. Mai 1903. (1230)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 15. Mai l. J. treten für die Beförderung von Rohtabak in Wagenladungen von 10 000 kg ab Straßburg Zentralbahnhof, Straßburg=Neudorf, Straßburg Rheinhafen und Kehl transit (Wasserweg), sowie ab Ludwigshafen a/Rh. und Mannheim Bad. Bahn nach Courtemaiche direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, worüber die beteiligten Verwaltungen und unser Verkehrsbureau nähere Auskunft erteilen.

Karlsruhe, den 6. Mai 1903. (1231)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif.
Teil II, 1. Heft (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juni 1899.

Mit Wirksamkeit ab 15. Mai l. J. wird die Station Bülach mit dem Frachtsatze des Sp.-T. III b von 163 Cts. für 100 kg in den Stationstarif für Marktredwitz einbezogen.

München, den 8. Mai 1903. (1232)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.
Tarif vom 1. November 1901.

Vom 20. Mai l. J. ab wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 16, Abteilung II, Serie III für Hohlglaswaren aller Art von Friedburg=Lengau nach Mannheim und Ludwigshafen auf 1,58 ℳ für 100 kg ermäßigt.

München, den 6. Mai 1903. (1233)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Einführung des Nachtrages IV zu dem vom 1. Juli 1902 gültigen Lokalgütertarife Teil II, Heft 2 der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Fortsetzungslinie bis Jaworzno = Stadt der Lokalbahn Pila-Jaworzno gelangt zu obigem Tarife der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält einen neuen Tarif der Lokalbahn Pila-Jaworzno.

Hierdurch tritt der gleichnamige Tarif 7 a im Abschnitte B des in Rede stehenden Tarifheftes außer Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 9. Mai 1903. (1234)

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.
Frachterhöhungen für Stamm- und Stangenholz sowie für Ausnahmetarif Nr 4 A für Düngemittel.

Die im Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. November 1899 auf Seite 173—180 sowie in den Nachträgen I—V für Stamm- und Stangenholz (auch roh, behauen, gespalten oder gerissen) sowie Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2,5 m lang (Ausn.-Tarif Nr 5 A, Abs. 1) für die nachstehenden Stationen enthaltenen Frachtsätze werden ab 1. Juli 1903 durch die folgenden ersetzt:

Zwischen Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen exklusive Schleppbahngebühr
Bärn=Andersdorf . . .	110
Breitenau	112
Chlumec=Pilar	79 *)
Deutsch=Liebau . . .	95
Dittersdorf	110
Domstadtl	106
Erbersdorf	110
Erdweis	82 *)
Frankstadt	92
Gmünd	84 *)
Gratzen	85 *)
Jägerndorf	102
Karlsthal	112
Lomnitz	75 *)
Mähr.=Schönberg . .	90
Mähr.=Neustadt . .	97
Olbersdorf	98
Petersdorf=Ull. . . .	92
Plana a. d. L.	70 *)
Römerstadt	117
Skrochowitz=Br. . . .	110
Schewetin	77 *)
Sobeslau	73
Suchenthal	80 *)
Tabor	68
Treublitz	97
Wesseli=Mezimosti . .	73 *)
Wittingau	77 *)
Würbenthal	115
Zamost	79 *)

*) Diese Frachtsätze gelten nur zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete.

Im Verkehr mit Schönpriesen=Umschlag ermäßigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; im Verkehr mit Dresden=Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze um 25 ₰ für 100 kg, dieselben finden jedoch für „Stammholz" keine Anwendung.

Ferner erhöht sich ab 1. Juli l. J. der im Elbeumschlagstarif im Ausn.-Tarif Nr 4 A auf Seite 166 für Opatowitz-Schönpriesen=Umschlag enthaltene Frachtsatz von 48 ₰ auf 50 ₰ für 100 kg.

Wien, am 7. Mai 1903. (1235)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der beteiligten Bahnen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. April d. J. ab ist ein neuer Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen in Kraft getreten. Derselbe enthält Änderungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen sowie Ermäßigung der Tarifsätze.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen, woselbst auch die Tarife käuflich zu haben sind.

Perleberg, den 6. Mai 1903. (1236)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

6. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. erscheint der Nachtrag I zum Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den diesseitigen 3 Linien. Derselbe enthält unter anderem neue Bestimmungen über die Ausgabe von Arbeiterkarten sowie ferner neue, durch den neuen deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, gebotene Ergänzungen der Vorschriften über die Beförderung von Zucht- und Weidetieren.

Die aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Der Nachtrag ist bei den beteiligten Dienststellen und der unterzeichneten Direktion zum Preise von 10 ₰ erhältlich.

Sommerfeld, 8. Mai 1903. (1237)
Die Direktion.

Straßburger Straßenbahngesellschaft.

Am 1. Juli d. J. wird ein neuer Tarif für die Nebenbahnen unter Aufhebung des Tarifes vom 1. April 1898 in Kraft gesetzt.

Der neue Tarif enthält unter anderem einige wenn auch nicht wesentliche Erhöhungen der Personenfahrpreise und eine höhere Mindesttaxe für Expreßgut.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß der unter I 3 gegebenen Vorschrift der letzteren genehmigt worden.

Der neue Tarif ist vom 1. Juli l. J. ab durch Vermittlung unserer Stationen käuflich zu beziehen. Bis dahin wird auf Anfrage die Direktion nähere Auskunft erteilen.

Straßburg, den 11. Mai 1903. (1238)
Die Direktion.

7. Generalversammlungen.

Die 33. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf Sonnabend, den 13. Juni d. J., 12 Uhr Mittags in das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektionen in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1902, sowie Beschlußfassung über dieselbe.
2. Bericht des Aufsichtsrats über die Prüfung der Bilanz.
3. Wahl dreier Mitglieder des Aufsichtsrats.

Magdeburg, den 10. Mai 1903. (1239)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsrats der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

8. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Wir bringen hiermit zur Kenntnis, daß zufolge Beschlusses der am 7. Mai 1903 abgehaltenen 45. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1903 fällige Dividendencoupon Nr 45 der Aktien unserer Eisenbahngesellschaft

mit 100 Kr.

sowie der ebenfalls am 1. Juli 1903 fällige Coupon der Genußscheine

mit 50 Kr.

zur Einlösung gelangt.

Die Einlösung erfolgt — ohne Präjudiz für künftige Fälle — bereits vom 11. Mai 1903 angefangen bei nachstehenden Zahlstellen:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei der böhm. Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und
bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Gleichzeitig bringen wir im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntnis, daß bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1903 stattgefundenen Auslosung der nach § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 186 Aktien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

624 645 896 1577 1594 1606 1746 1796
2632 3039 3372 3652 3749 4119 4316 4320
4374 4456 4609 4675 4795 4821 5131 5144
5231 5483 5493 5602 5755 5839 5864 6230
6236 6365 6678 6713 7068 7327 7564 7904
8170 8177 8208 8486 8612 8817 8925 9799
10110 10238 10239 10312 10418 10638 11542
11661 12253 12332 12585 13068 13300 13571
13701 14100 14278 14384 14603 14852 15162
15287 15330 15483 15502 15668 15835 15857
16051 16245 16785 16859 17320 17518 17648
17653 18101 18225 18491 18505 18868 19510
19921 20110 20466 20991 20995 21313 21789
21927 22322 22829 22901 23090 23220 23360
23679 23855 23933 24030 24278 24307 24713
25209 25461 25771 25780 25844 26949 27006
27041 27306 27349 27727 28058 28060 28231
28284 28544 29134 29237 29515 29761 29791
30244 30263 30370 30541 30957 31140 31335
31355 31366 31384 31471 31769 31786 31843
31851 31899 32035 32168 32201 32318 32374
32441 32672 32773 32846 32926 33211 33337
33418 33575 33586 33655 33692 33941 33959
34128 34672 34986 35100 35313 35579 35689
35981 36241 36752 37006 37055 37194 37278
37370 37498 37685 37775 38080.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien samt Coupon von einschließlich Nr 46 und Talon

am 1. Juli 1903

mit 500 fl. ö. W. = 1000 Kr. bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Maßgabe des § 51 der Statuten für die ausgelosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genußscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre
1901: Nr 12365 26025 31374 32787.
1902: Nr 66 3941 10003 12950 14548 15988 16080 17285 17675 19861 21837 30111 34246 35000 37737 37752.

Bei Einlösung der ausgelosten Aktien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz, am 7. Mai 1903. (1240)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

9. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des zweiten eisernen Überbaues für die Brücke über die Brahe bei Brahnau in Km. 96,768 der Strecke Bromberg-Thorn — rund 80 t Flußeisen und 5,2 t Flußstahlguß — soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 166, zur Einsichtnahme aus, können auch gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ in bar von uns bezogen werden.

Angebote sind spätestens zur Eröffnungsstunde am 30. Mai 1903, Vormittags 11 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen und versiegelt an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Bromberg, den 27. April 1903. (1241)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

von 10 eisernen Überbauten zu 8 Brücken zwischen Eversburg und Rheine. Verdingungstermin am 3. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr. Bedingungen und Angebotsformulare sind gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ bar, mit Zeichnungen gegen Einsendung von 6 ℳ bar von hier zu beziehen. Letztere liegen auch während der Dienstzeit in unserem Geschäftsraume aus. (1242)

Zuschlagsfrist 8 Wochen.

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2
Osnabrück.

Öffentliche Verdingung

der Dachdecker- (Los I) und Klempner- bezw. Kupferarbeiten (Los II) für den Neubau des Eilgutschuppens nebst Abfertigungsgebäudes auf Bahnhof Worms.

Vorbenannte Arbeiten nebst den dazu gehörigen Lieferungen sind in 2 Losen getrennt zu vergeben.

Die Verdingungsunterlagen — mit Ausnahme der Zeichnungen —, welche im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstr. 1 hier, zur Einsicht in den Dienststunden von 8—12 Vorm. und 2½ bis 6 Uhr Nachm. offen liegen, können gegen portofreie Einsendung für je ein Los von 1,0 ℳ in bar (nicht Briefmarken) durch unser Zentralbureau bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf Freitag, den 23. Mai d. J., Vorm. 10 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermine, welcher im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Mainz, den 6. Mai 1903. (1243)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

10. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven.

In den Hauptwerkstätten Breslau O/S., Breslau Märkisch, Breslau Freiburg, Lauban und Guben stehen 12 Lokomotiven zum Verkaufe. Angebote darauf sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ versehen an unser Zentralbureau hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 3. Juni d. J., Vormittags 10½ Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten nebst Bedingungen können von dem vorbezeichneten Bureau in den Dienststunden von 8—3 gegen Einzahlung bezw. porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,80 ℳ für 1 Satz bezogen werden.

Breslau, im Mai 1903. (1244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 38. 16. Mai 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 14 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Ist die Bestimmung des § 31 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung rechtsgültig?

Von Dr M. Reindl in München.

In Nr 20 d. Ztg. untersucht Herr Dr Hertzer die Frage, ob die in § 31 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthaltene Vorschrift rechtsgültig sei, wonach die Eisenbahn bei Verschleppung von Gepäckstücken, die ältere Eisenbahn-, Post- und andere Beförderungszeichen tragen, für den daraus entstandenen Schaden nicht zu haften habe. Er kommt dabei in Übereinstimmung mit den in seinem jüngst erschienenen Handkommentare (S. 42) bereits enthaltenen Darlegungen zu einer Verneinung dieser Frage. Es sei daher, da die Vorschrift des § 31 Abs. 2 nur der Billigkeit entspreche, dringend erwünscht, ihr durch eine entsprechende Ergänzung des Handelsgesetzbuchs eine einwandfreie rechtliche Grundlage zu geben.

Ich kann die Bedenken Hertzers nicht teilen und seinen Gründen keine durchschlagende Beweiskraft beimessen.

Zwar darin gebe ich ihm recht, daß die Meinung Egers wohl nicht haltbar erscheint; die Haftausschließung lasse sich in diesem Falle mit der Berufung entweder auf höhere Gewalt oder auf äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder auf Unrichtigkeiten in der Ausstellung von Transportpapieren, als welche die älteren Beförderungszeichen anzusehen seien, rechtfertigen; dagegen muß ich ihm darin widersprechen, daß in solchen Fällen auch die Berufung der Eisenbahn auf eigenes Verschulden des Absenders ausgeschlossen sei. Hertzer gibt zwar zu, daß an sich eigenes Verschulden des Absenders vorliege, weil er die älteren Beförderungszeichen auf dem Gepäckstücke vor dessen Aufgabe nicht beseitigt habe; er hält aber eine Berufung auf dieses Verschulden für wirkungslos, und zwar soweit durch die Verschleppung ein Verlust oder eine Beschädigung (Verderb) des Gutes herbeigeführt wurde, deshalb, weil dieses Verschulden durch ein Verschulden der Eisenbahn, die das Gepäckstück trotz der Beklebung mit älteren Beförderungszeichen angenommen habe, gewissermaßen wieder aufgehoben und somit der Absender wieder entlastet werde, soweit aber durch die Verschleppung eine verspätete Ablieferung verursacht wurde, deshalb, weil die Eisenbahn nach der durch die Verkehrsordnung nicht abänderbaren Bestimmung des § 466 Abs. 1 H.-G.-B. sich der Haftung für den durch verspätete Ablieferung entstandenen Schaden nur dann entschlagen könne, wenn die Verspätung von einem Ereignis herrühre, das sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte, eine solche Unabwendbarkeit des Ereignisses hier aber nicht vorliege.

Diese Schlußfolgerung Hertzers ist nun m. E. in doppelter Richtung anfechtbar. Sowohl die Annahme, daß das Verschulden des Absenders durch ein solches der Eisenbahn wieder aufgehoben und in seinen Folgen beseitigt werde, als die Meinung, daß die Haftung der Eisenbahn wegen verspäteter Ablieferung des Gutes nicht ebenso wie jene wegen Verlustes oder Beschädigung auch dann ausgeschlossen sein solle, wenn die Verspätung auf ein Verschulden des Absenders zurückzuführen ist, sind nicht haltbar.

Nach meiner Meinung wird man bei der Beurteilung der Frage nach der Rechtsgültigkeit der hier in Rede stehenden Vorschriften vielmehr von folgender Erwägung auszugehen haben:

Im Hinblick auf § 453 H.-G.-B. ist die Bestimmung der Verkehrsordnung in § 31 Abs. 2, daß die als Gepäckstücke zur Aufgabe gelangenden Gegenstände keine älteren Eisenbahn-, Post oder anderen Beförderungszeichen tragen dürfen, zweifellos zulässig. Das Nichtvorhandensein derartiger älterer Beförderungszeichen ist daher in rechtlich gültiger Weise als eine Voraussetzung bei der Aufgabe des Gepäckstücks und dem Ab-

schlusse des Frachtvertrages erklärt worden; der letztere wird nur unter der ausdrücklichen Bedingung eingegangen, daß sich bei der Aufgabe des Gepäckstückes derartige ältere Beförderungszeichen auf ihm nicht mehr befinden. Es ist daher lediglich Sache des Aufgebers, derartige Beförderungszeichen vor der Aufgabe zu entfernen. Die Eisenbahn ist somit nicht verpflichtet, das Gut bei der Aufgabe oder nachher bezüglich des Vorhandenseins oder Nichtvorhandenseins solcher Beförderungszeichen zu untersuchen, da sie eben annehmen darf, daß der Absender der ihm obliegenden Verpflichtung nachgekommen sei und daß er die Erfüllung seiner Verpflichtung nicht auf die Eisenbahn als den anderen vertragschließenden Teil abwälzen kann. Eine solche Verpflichtung der Eisenbahn kann auch nicht, wie Hertzer annimmt, aus § 453 Ziff. 3 H.-G.-B. und § 50 A Ziff. 2 V.-O. gefolgert werden, da in § 453 a. a. O. keine Pflicht der Eisenbahn zur Zurückweisung der dort genannten Gegenstände festgesetzt ist und da § 50 A Ziff. 2 V.-O. hier schon deshalb nicht zutrifft, weil Gepäckstücke mit älteren Beförderungszeichen doch noch keine Gegenstände sind, die sich wegen ihrer Beschaffenheit zur Beförderung nicht eignen. Es kann daher in der Unterlassung einer derartigen Untersuchung und in der Annahme solcher mit älteren Beförderungszeichen versehenen Gepäckstücke kein Verschulden der Eisenbahn erblickt werden, und zwar um so weniger, als sie bei der Raschheit und der Eile, mit der die Abfertigung von Gepäck in der Regel vor sich gehen muß, zu einer solchen Untersuchung meistens gar nicht imstande ist, und als ihr daher diese Unterlassung auch nicht als Außerachtlassung „der im Verkehre erforderlichen Sorgfalt" (§ 276 B. G.-B.) ausgelegt werden kann. Es kann deshalb auch keine Rede davon sein, daß das Verschulden des Absenders, das in der Nichtabnahme älterer Beförderungszeichen zweifellos liegt, in seinen Wirkungen durch ein Verschulden der Eisenbahn wieder beseitigt worden sei.

Hieraus aber folgt, daß die Eisenbahn, wenn durch das Vorhandensein älterer Beförderungszeichen eine Verschleppung und hierdurch wiederum ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes herbeigeführt wurde, die Haftung für den Schaden unter Berufung auf § 31 Abs. 2 V.-O., § 456 Abs. 1 H.-G.-B. und § 75 Abs. 1 V.-O. wegen Verschuldens des Absenders mit Recht ablehnen kann.

Auf dieses Verschulden des Absenders kann sie sich aber nicht nur dann, wenn die Verschleppung einen Verlust oder eine Beschädigung des Gutes zur Folge hatte, sondern auch dann, wenn hierwegen eine verspätete Ablieferung herbeigeführt wurde, berufen. Die Bestimmung des § 466 Abs. 1 H.-G.-B., wonach die Haftung der Eisenbahn für Verspätung nur dann ausgeschlossen sein solle, wenn die Verspätung „von einem Ereignisse herrührt, welches die Eisenbahn weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte", steht dieser Annahme nicht im Wege. Denn abgesehen davon, daß das Behaftetsein des Gepäckstücks mit älteren Beförderungszeichen wohl kaum als das Ereignis, das die Verschleppung herbeigeführt hat, bezeichnet werden kann, besagen die eben angeführten Worte des § 466 Abs. 1 H.-G.-B. im wesentlichen nichts anderes als das, was in § 456 H.-G.-B. (§ 75 V.-O.) mit dem Ausdruck „höhere Gewalt" bezeichnet ist*), und es kann daher wohl keinem Zweifel unterliegen, daß auch bei Schadenersatzansprüchen wegen Verspätung neben der Einrede der „höheren Gewalt" auch die Einrede des eigenen Verschuldens des Absenders zulässig ist.*) Denn der Satz des Römischen Rechts**), daß niemand einen anderen für den Schaden verantwortlich machen könne, den er lediglich durch sein eigenes Verschulden erlitten habe, ist auch dem modernen Rechte und insbesondere dem Bürgerlichen Gesetzbuche und dem Handelsgesetzbuche eigen, und es würde dem im Handelsgesetzbuche festgehaltenen Haftungsgrundsatze direkt zuwiderlaufen, wenn man die Haftung der Eisenbahn für verspätete Ablieferung ihrem Grunde nach sogar noch weiter ausdehnen wollte, als die Haftung für Verlust und Beschädigung, in welchen Fällen die Einrede des eigenen Verschuldens ausdrücklich zugelassen ist.

Aber auch dann, wenn man eine Verpflichtung der Eisenbahn zur Untersuchung der Gepäckstücke nach der hier in Frage stehenden Richtung annehmen wollte, würde hieraus noch nicht folgen, daß durch die Unterlassung dieser Untersuchung das Verschulden des Absenders aufgehoben und die Haftung der Eisenbahn für den durch die Verschleppung entstandenen Schaden begründet worden sei. Denn es läge dann jedenfalls ein konkurrierendes Verschulden vor und es hätten daher in dieser Hinsicht, da das Handelsgesetzbuch hierüber keine näheren Bestimmungen trifft, gemäß Art. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch die Bestimmungen in § 254 B. G.-B. zur Anwendung zu kommen, wonach die Verpflichtung der Eisenbahn zum Ersatze des Schadens sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon abhängen würde, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen (der Eisenbahn) oder von dem anderen Teile (dem Absender) verursacht worden ist. Daß aber in Fällen der vorliegenden Art der Schaden immer vorwiegend von der Eisenbahn verursacht worden sei und diese daher hierfür stets allein aufzukommen haben werde, wird wohl schwerlich behauptet werden können.

Nach all dem wird kein stichhaltiger Grund vorhanden sein, die Rechtsgültigkeit des § 31 Abs. 2 der Verkehrsordnung in Zweifel zu ziehen. Den Beweis freilich, daß gerade die Nichtbeachtung der in § 31 Abs. 2 a. a. O. dem Aufgeber auferlegten Verpflichtung die Verschleppung herbeigeführt hat, wird jedenfalls die Eisenbahn zu führen haben.

Schlußbemerkung der Schriftleitung.

Indem wir vorstehenden Rechtsausführungen unseres sehr geschätzten Mitarbeiters Raum geben, schon weil sie für die Beurteilung der viel umstrittenen Frage neue Gesichtspunkte aufstellen, sind wir, ohne in der Rechtsfrage uns endgültig entscheiden zu wollen, dennoch mit dem Verfasser des Aufsatzes in Nr 20 d. Ztg., Herrn Dr Hertzer, der Meinung, daß für die Eisenbahn die Gefahr bestehen bleibt, der Richter möchte die Vorschrift des § 31 Abs. 2 E.-V.-O. für rechtsungültig erklären. So lange also § 465 des Handelsgesetzbuchs nicht dem Hertzerschen Vorschlage entsprechend ergänzt ist, empfiehlt es sich u. E. für die Eisenbahnen, nach dem weiteren Vorschlage Dr Hertzers zu verfahren und dem Abfertigungspersonal die Prüfung des anzunehmenden Reisegepäcks wegen des Vorhandenseins älterer Beförderungszeichen und deren allfällige Beseitigung zur Pflicht zu machen, eine Anweisung, die übrigens u. W. vielfach schon in Übung ist.

*) Gerstner, I. U. S. 381 und Supplement S. 114; Rosenthal, I. U. S. 237 und im Grunde genommen auch Eger, I. U. 2. Aufl. S. 537 und V.-O. 2. Aufl. S. 547.

*) Gerstner, I. U. S. 382, Rosenthal S. 237.

**) Quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intelligitur damnum sentire, l. 203 D. de R. I. I 50–17.

Der Schneesturm am 19. und 20. April d. J. im Eisenbahndirektionsbezirk Stettin.

Durch den Schneesturm vom 19. und 20. April d. J. wurden fast sämtliche Strecken des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in arger Weise heimgesucht.

Am Sonntag, den 19. April war die Provinzialhauptstadt Stettin zunächst wie abgeschnitten von der Welt. Nur ein Frühzug verkehrte in der Richtung nach Berlin auf direktem Wege. Nach diesem konnte nur noch mit Mühe eine Verbindung mit der Reichshauptstadt über Pasewalk-Angermünde aufrecht erhalten werden.

Die Verständigung der Direktion mit den Stationen und Inspektionen war dadurch außerordentlich erschwert, daß die Telegraphenleitungen auf allen Strecken gestört waren und nur

eine teilweise Verständigung durch den unterirdischen Reichstelegraphen, soweit solcher vorhanden, mühsam hergestellt werden konnte.

Die Direktion, die Inspektionen und Stationen wußten teilweise gar nicht, wie es auf der Strecke aussah, welche Züge abgelassen oder wo sie etwa im Schnee oder aus anderen Gründen stecken geblieben waren. Es herrschte zunächst eine Ungewißheit und Unsicherheit über die ganze Lage des Verkehrs, wie nie zuvor.

Auf der Strecke Stettin-Berlin lag der Schnee in den Einschnitten stellenweise bis 4 m hoch. Die Freimachung dieser Strecke wurde sofort mit allen erreichbaren Kräften aufgenommen. Das Gleis Berlin-Stettin konnte mit Hilfe starker Pionierabteilungen und 300 Mann Infanterie der Stettiner Garnison am 21. April 8 Uhr Vorm., das Gleis Stettin-Berlin ebenfalls unter Hilfeleistung des Militärs und Verwendung einer Schneeschleudermaschine am 22. April 1 Uhr früh geräumt werden. Ein Zug blieb in der Nacht vom Sonntag auf Montag in Casekow liegen, ein anderer in Passow. Beide Züge waren mit Reisenden besetzt, die teilweise 2 Uhr 30 Min., teilweise 7 Uhr 30 Min. Nachmittags aus Berlin abgefahren waren. Die Reisenden verbrachten die Nacht in den Zügen. Am Montag wurde der eine Zug von Casekow bis Tantow vorgeschoben, der andere von Passow folgte dann bis Tantow nach. Ein weiteres Vordringen nach der Richtung Stettin war jedoch ganz unmöglich. Um den Reisenden Gelegenheit zu geben, nach ihren Ausgangspunkten zurückzukehren, falls sie nicht auf das Freiwerden der Strecke nach Stettin warten wollten, ließ Station Tantow einen Teil der daselbst vereinigten beiden Züge Nachmittags bis Angermünde zurückfahren und konnten die Reisenden dann von dort nach Eberswalde und Berlin zurückbefördert werden. Diejenigen Reisenden, welche in dem auf Bahnhof Tantow zurückbehaltenen Zugteile verblieben waren, wurden auf weitere harte Geduldsproben gesetzt. Da eine telegraphische Verständigung mit den Vorstationen in Richtung Stettin nicht zu erzielen war, somit nicht bekannt wurde, wie weit die Strecke in entgegengesetzter Richtung würde freigeschaufelt werden, ein weiteres Vordringen ab Tantow jedoch immer noch nicht möglich war, so entschloß sich die Station Tantow am Montag Abend, den Zug nach Angermünde zurückkehren zu lassen, um den Reisenden Gelegenheit zu geben, über Pasewalk nach Stettin zu gelangen, da dieser Weg nach auf dem Reichstelegraphen eingeholter Auskunft frei sein sollte. Die Stettiner Reisenden gelangten Nachts gegen 2 Uhr nach Pasewalk, mußten hier abermals die weitere Nacht im Zuge verbringen, fuhren Dienstag, den 21. April gegen 5 Uhr früh nach Stettin und gelangten hier endlich nach teilweise 36- bezw. 41stündiger Fahrt an. Daß die Verpflegung während dieser langen Fahrt nur mangelhaft war, liegt auf der Hand, zumal die Züge die längste Zeit über nur auf kleinen Bahnhöfen zugebracht hatten, wo die vorhandenen Lebensmittel bald erschöpft waren.

Die Strecken Stettin - Altdamm - Wietstock - Kammin i/P. bezw. Ostswine waren ebenfalls verweht und das Telegraphengestänge streckenweise zerrissen und umgeworfen. Unter Zuhilfenahme von Militär und Anspannung aller Kräfte konnte die Strecke nach Altdamm noch Sonntag Nachmittag soweit frei gemacht werden, daß zu dieser Zeit ein Pendelzug zwischen Stettin und Altdamm verkehren konnte. An demselben Abend wurde der bei Gr.=Christinenberg (Strecke Altdamm-Wietstock) liegen gebliebene Personenzug nach Stettin durchgebracht.

Auf den Strecken Jatznick - Ückermünde und Pasewalk-Strasburg U/M. steckten die Züge ebenfalls im Schnee und mußten herausgeschaufelt werden.

Die Mehrzahl der Telegraphenstangen auf den Strecken Nechlin - Pasewalk und Ducherow - Swinemünde wurden vom Sturm umgerissen und die Telegraphenleitung vollständig zerstört. In Pasewalk und Ducherow wurden auch die am Nordende der Bahnhöfe befindlichen Signalmaste umgeworfen. Auf der Strecke Ducherow - Swinemünde saßen ebenfalls mehrere Züge fest und konnten nur durch angestrengteste Arbeit frei gemacht werden. Dem bei Haßleben (Strecke Prenzlau-Templin i/M.) steckengebliebenen Nachmittagszuge vom 19. April wurde ein Hilfszug von Prenzlau entgegengesandt, der jedoch, ohne den Zug zu erreichen, umkehren mußte, weil die mitgeführten Arbeitskräfte selbst nach angestrengtester Tätigkeit bei weitem nicht imstande waren, das Gleis frei zu machen. Erst am 20. April gelang es einem von Prenzlau abgelassenen neuen Hilfszug, sich bis Haßleben durchzuarbeiten und den dort festliegenden Personenzug frei zu machen.

Zug 685 lag am 19. April zwischen Werneuchen und Tiefensee (Strecke Lichtenberg=Friedrichsfelde-Wriezen) im Schnee, am 20. April lag Zug 690 ebenfalls zwischen Tiefensee und Leuenberg fest. Zur Freimachung dieses Zuges wurde ein Hilfszug von Wriezen abgelassen. Dieser erreichte den Zug 690 erst nach vieler Mühe, nachdem er selbst mehrmals festgesessen hatte. Zug 690 lag in einem Einschnitt von 2 bis 3 m Tiefe, der Schnee reichte auf der Westseite bis über die Wagendächer hinaus. Er konnte an diesem Tage nicht mehr befreit werden, da die Mannschaften bereits bis zur Erschöpfung gearbeitet hatten. Letztere wurden daher mit dem Hilfszuge nach Hause befördert und für den nächsten Tag wieder bestellt. Ablösungsmannschaften waren nicht zu haben. Inzwischen war der Zug 685 frei geschaufelt und nach Tiefensee gebracht worden. Dahingegen waren die beiden durch Station Werneuchen von Station Lichtenberg zwecks Befreiung des Zuges 685 angeforderten Maschinen alsbald hinter Werneuchen liegen geblieben und sperrten die Strecke bis gegen Abend. Am 21. April wurden die Räumungsarbeiten mit frischen und vermehrten Kräften wieder aufgenommen, und gelang es gegen $10\frac{1}{2}$ Uhr Vorm., den Zug 690 frei zu bekommen und nach Tiefensee zu bringen.

Der Fährbetrieb von Stralsund=Hafen nach Rügen mußte infolge des orkanartigen Sturmes am 19. April eingestellt werden, da das Anlegen der Fährschiffe wegen des Unwetters, des sehr hohen Wasserstandes — 1,40 m über normal — und der heftigen Strömung unmöglich war. Beim Versuch des Schiffes, zum Zuge 214 in Stralsund=Hafen einzufahren, wurde ein großer Teil der südlichen Landungsbrücke durch Schiffsanprall abgebrochen. Auch in Swinemünde war Hochwasser eingetreten, das den Fährschiffbetrieb nach Ostswine störte. Der Bahndamm bei Ostswine=Landungsstelle wurde durch die Sturmflut ausgewaschen.

Die Telegraphenleitungen von Stralsund nach Rügen waren zerstört, ebenso hatte der Sturm auf Rügen selbst fast sämtliche Reichstelegraphenstangen mit vielen zerrissenen Drähten auf das Gleis geworfen. Da auch die Strecken Altefähr-Crampas=Saßnitz und Bergen - Lauterbach durch Schneeverwehungen gesperrt waren, ruhte der Verkehr teilweise gänzlich auf Rügen. Nur unter äußerster Anstrengung, unter Zuhilfenahme aller sich bereitfindenden Landbewohner gelang es, die Strecken wieder fahrbar zu machen, so daß der gesamte Betrieb auf der Strecke Stralsund-Crampas=Saßnitz am 21. wieder eröffnet werden konnte, nachdem schon vorher Teilstrecken, auch Bergen-Lauterbach, wieder betriebsfähig waren. Zug 205 lag am 19. mit entgleister Maschine zwischen Sagard und Lanken im Schnee, die von Crampas = Saßnitz zur Hilfe angeforderte Maschine entgleiste ebenfalls bei Lanken. Die sofort vorgenommenen Aufgleisungsarbeiten konnten erst am 20. Nachmittags beendet werden. Erschwerend für diese Arbeit fiel ins Gewicht, daß ein Hilfsgerätewagen von Stralsund wegen Unfahrbarkeit der Strecke nicht zur Unfallstelle gelangen konnte.

Die Strecke Stralsund-Ribnitz i/Meckl. war am 19. sowohl durch Schneeverwehungen als auch durch massenhaft umgeworfene Telegraphenstangen gesperrt. Am 20. konnte der Verkehr nach Beseitigung der Hindernisse wieder aufgenommen werden. Ein Zug mußte in der Nacht vom 19. zum 20., mit Reisenden besetzt, auf Bahnhof Velgast liegen bleiben.

Auch auf den Strecken Löwenberg i/Mark-Templin sowie Templin-Fürstenberg i/Meckl. mußte der Betrieb aus gleichen Ursachen unterbrochen werden; mehrere Züge saßen auch hier längere Zeit im Schnee fest. An den Aufräumungsarbeiten beteiligte sich auch die freiwillige Feuerwehr der Stadt Templin.

Dasselbe Schicksal der Verkehrssperrung mußte die Strecke Stettin-Cüstrin teilen. Zug 647 blieb hier am 19. zwischen Kehrberg und Uchtdorf liegen; die ihm zu Hilfe gesandte Maschine entgleiste infolge der Schneemassen unterwegs mit allen Achsen. Auf Station Kohlow (Strecke Cüstrin-Reppen) war Zug 642 am 19. festgefahren. Die zur Hilfe herbeigerufene Maschine überfuhr das Abschlußsignal und fuhr in den Zug hinein. Dem am Schluß befindlichen Postwagen wurde hierbei die Stirnwand eingedrückt.

Schon in den frühen Morgenstunden des 19. war ein großer Teil der Strecke Stargard i/P.-Schivelbein gänzlich verschneit und unfahrbar. In der Richtung Stargard - Belgard konnte am Morgen des 19. der Zug 423 noch als letzter bis Ruhnow vorgeschoben werden, mußte dort jedoch bis zum Mittag des 20. liegen bleiben. Die beiden folgenden Züge, 507 nach Belgard und 755 nach Callies, blieben am 19. früh in den flachen Einschnitten vor Wulkow stecken. Während es gelang, Zug 755 Vormittags herauszuziehen und die Lokomotive zu befreien, mißglückte ein Versuch, mit dieser und einer Hilfslokomotive an den Zug 507 zu gelangen. Am Abend des 19. wurde nochmals mit Lokomotive und einem B C-Wagen vorgegangen, um die noch im Zuge befindlichen Reisenden zu befreien. Trotz aller Anstrengungen gelang es nicht, an den Zug heranzukommen; die Reisenden wurden deshalb, soweit sie dazu bereit waren, durch Mannschaften über das Feld nach dem Hilfszuge geführt und nach Stargard i/P. zurückbefördert. Für die zurückbleibenden Reisenden, das Post- und Zugpersonal wurde fortdauernde Heizung angeordnet und durch Herbeischaffung von Lebensmitteln die Übernachtung erträglich gestaltet. Am 20. früh wurde unter Hilfeleistung von Mannschaften der Stargarder Garnison abermals energisch zur Befreiung des Zuges 507 geschritten. Um 4 Uhr Nachmittags gelang es endlich, an den Zug zu kommen, drei Wagen herauszuziehen und diese mit den Reisenden nach Stargard zu befördern. Der Rest

des Zuges nebst Lokomotive wurde Abends zurückgezogen. Der Schnellzug 20? war am 19. zwischen Schivelbein und Groß-Rambin stecken geblieben und konnte erst nach neunstündiger Verspätung bis Schivelbein gebracht werden. Die Fahrgäste brachten die Nacht zum größten Teil im Zuge zu, für dessen Heizung und Beleuchtung Sorge getragen wurde. Am 20. gelang es, Mittags den Schnellzug bis Ruhnow vorzuschieben. Ein weiteres Vordringen war wegen der ganz bedeutenden Schneeverwehungen nicht möglich, trotzdem mit allen verfügbaren Kräften an deren Beseitigung gearbeitet wurde. Der Zug wurde am 21. früh, nach Freilegung der Strecke Ruhnow-Neustettin, über diese Strecke nach Schneidemühl und Kreuz geleitet, um den Reisenden die Möglichkeit zu bieten, auf diesem Umwege Berlin und auch Stargard i/P. zu erreichen.

Die Strecken Ruhnow - Neustettin und Schivelbein - Polzin waren ebenfalls gesperrt. Zug 582 lag am 19. zwischen Zülshagen und Dramburg im Schnee und konnte erst am 20. ausgeschaufelt und nach Dramburg gebracht werden. Damit die Reisenden die Nacht vom 19. zum 20. nicht in dem kalten Zuge ohne Nahrungsmittel zubringen brauchten, wurden 30 Arbeiter beauftragt, sie mit ihrem Gepäck über das Feld nach Dramburg zu bringen, soweit eine Unterbringung in dem benachbarten Dorfe nicht möglich war. Die Pferde, mit welchen der eine Wagen beladen war, blieben im Zuge, nachdem notdürftig für Futter und dafür gesorgt worden war, daß die Kälte ihnen nichts schaden konnte. Ein Ausladen der Pferde auf freier Strecke war nicht möglich.

In der Hauptsache dürfte hiermit ein Überblick über die im Direktionsbezirk Stettin stattgehabten Verkehrsstörungen gegeben sein; Personen sind, soweit bekannt geworden, hierbei nicht verunglückt.

Die Verwaltung hat die Haltung des Publikums mit Dank öffentlich anerkannt. Es hat in vollem Verständnis für die ganz außerordentlich schwierige Lage, in welche die Eisenbahnverwaltung unverschuldet und plötzlich geraten war, sich mit Ruhe in die unangenehmen, vielfach sehr peinlichen Lagen geschickt und den unvermeidlichen Verhältnissen gebührende Rechnung getragen. Die Beamten und Bediensteten der Eisenbahnverwaltung haben ihrerseits das Mögliche geleistet; der Präsident der Direktion hat ihnen dieserhalb durch das Amtsblatt seinen Dank ausgesprochen.

Daß der furchtbare Schneesturm auch große Verwüstungen und arge Verluste an der pommerschen Meeresküste und auf der Ostsee angerichtet hat, ist nicht zu verwundern. Der Postdampfer „Odin", welcher am 19. April die Verbindung zwischen Trelleborg und Saßnitz herzustellen hatte, traf mit bedeutender Verspätung ein, hatte sich aber ohne Unfall durchgekämpft, obgleich er, nach Bericht des Kapitäns, während der Überfahrt wie ein Spielball von den haushohen Wellen geworfen worden ist.

Mit welchen Schwierigkeiten auch die Kaiserliche Oberpostdirektion Stettin zu kämpfen hatte, geht aus nachfolgenden Bekanntmachungen der Behörde hervor:

„20. April. Das Unwetter des Sonntags hat besonders in den Telegraphen- und Fernsprechleitungen gewütet und wieder einmal gezeigt, wie Menschenkraft und Menschenwerk gegenüber dem Ansturm der entfesselten Elemente ohnmächtig ist. Der bei Tauwetter heftig niederfallende Schnee setzte sich als eine ganz außergewöhnlich dicke Eiskruste um die Drähte und belastete diese bis zum äußersten; als dann in den ersten Morgenstunden des Sonntags der heftige Sturm einsetzte, hielten die Gerüste und Stangen an vielen Stellen der ungeheuren Einwirkung der Naturkräfte nicht mehr stand; die kräftigen eisernen Gestänge brachen wie dünnes Rohr. In der Stadt sind fast alle Fernsprechanschlüsse gestört, ebenso waren am Sonntag alle Fernsprechverbindungen nach außerhalb unterbrochen. Auch die Telegraphenlinien waren größtenteils niedergebrochen, so daß der Telegraphenverkehr ebenfalls stockte und nur in wenigen unterirdischen Kabelleitungen aufrecht erhalten werden konnte.

Die Postverwaltung hat in den frühen Morgenstunden des Sonntags noch das möglichste zum Halten der gefährdeten Linien versucht, bei dem heftigen Sturm ließ sich aber zu wenig ausrichten, zumal das Arbeiten auf den Dächern höchst lebensgefährlich war. Die erste Aufgabe war, das Drahtgewirr von den Straßen zu entfernen, woran mit allen Baukolonnen sowie mit einer helfend eingreifenden Militärmannschaft von 100 Pionieren den ganzen Tag gearbeitet worden ist.

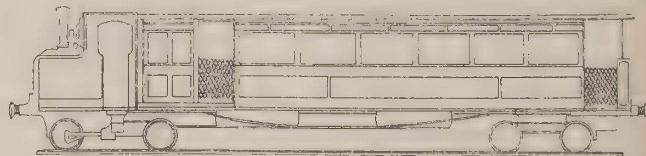
Die immer wieder niederfallenden Drähte bildeten insofern eine große Gefahr, als sie durch Berührung mit stromführenden Teilen der elektrischen Straßenbahn den höchst feuergefährlichen Starkstrom in die Häuser aller Teilnehmer und in das Fernsprechamt leiten konnten, auch konnten Menschen dadurch leicht verletzt werden. Der Betrieb der Straßenbahn ist daher im Interesse der Sicherheit am ganzen gestrigen Tage eingestellt geblieben.

Auch in der Provinz sind fast alle Telegraphen- und Fernsprechlinien erheblich beschädigt. Namentlich sind die direkten telegraphischen Verbindungen mit Schweden und Rußland unterbrochen. Es wird mehrwöchiger angestrengter Arbeiten bedürfen, um einen einigermaßen genügenden Telegramm- und Fernsprechverkehr wieder zu ermöglichen. Außer den Militärmannschaften sind zahlreiche Baukolonnen, zum Teil aus entfernten Oberpostdirektionsbezirken, herangezogen worden, um die Instandsetzungsarbeiten zu beschleunigen; die nahegelegenen Bezirke Köslin, Posen und Bromberg können nicht helfen, weil sie selbst unter dem Unwetter in ähnlicher Weise gelitten haben.

Die an den beiden Seiten der Eisenbahnen verlaufenden Reichslinien und Bahngestänge sind vielfach niedergebrochen und vom Sturm auf die Gleise geschleudert, so daß der Bahnbetrieb, der beim Schneegestöber ohnehin kaum noch aufrecht zu erhalten war, eingestellt werden mußte. Der Gesamtschaden, welcher der Reichspostverwaltung aus diesem verspäteten Wintersturme erwächst, wird sich auf ungezählte Summen belaufen. In Stettin wird der bereits im Gange befindliche unterirdische Ausbau des ganzen Stadtfernsprechnetzes wesentlich mit dazu beitragen, daß die Einwirkungen der elementaren Gewalten sich in ähnlichen Fällen künftig minder fühlbar machen werden."

Selbstfahrerwagen der englischen Südwestbahn.

Zu gunsten des elektrischen Bahnbetriebes ist von den Anhängern dieser Betriebsweise als ein wesentlicher Vorzug geltend gemacht worden, daß man den Zugumlauf dem jeweiligen Verkehrsumfange weit besser anpassen könne als bei den Dampfbahnen. Es hat sich aber gezeigt, daß diese Annahme nur zum Teil richtig ist, denn selbst beim Betriebe mit selbstfahrenden Einheiten, beim sogen. Multiple-Unit-System, ist es nicht möglich, über ein gewisses Maß hinaus die Wagenzüge dem Verkehr folgend zu verstärken und zu schwächen. Die Praxis ist hier hinter den berechtigten Wünschen sehr erheblich zurückgeblieben. Das Bestreben, die Betriebsweise im vorgesagten Sinne elastischer zu gestalten, hat selbstverständlich auch beim Betriebe der Dampfbahnen schon lange obgewaltet und tatsächlich auch Erfolge gezeitigt. Hierher gehört der Betrieb mit Einzelwagen für die Stunden schwachen Verkehrs, die ihre eigene Kraftquelle mit sich führen. Bekannt sind die Versuche mit den Rowanwagen und ferner ist bekannt, daß beispielsweise die Pfälzischen Bahnen Einzelwagen auf Linien mit schwachem Verkehr laufen lassen, die mit Akkumulatoren betrieben werden. Eine Mitteilung der „Railw. News" bringt jetzt bemerkenswerte Mitteilungen über einen neuen derartigen Wagen, den der Lokomotivvorstand der englischen Südwestbahn, D. Drummond, jetzt in Verkehr gesetzt hat. Es ist der erste Selbstfahrerdampfwagen auf den englischen Bahnen. Er wird mit einem Gegenwagen zwischen Fratton und Havant auf einer Gemeinschaftslinie der Südwestbahn und der Brighton- und Südküstebahn Dienst leisten; wenn er sich bewährt hat, ist die Verwendung auf anderen Linien in Aussicht genommen. Der schwere Morgen- und Abendverkehr wird auf der Südwestbahn mit langen Zügen abgewickelt, die von schweren Lokomotiven gezogen werden. Während der Mitte des Tages dagegen und im Laufe des Nachmittags wird der Dampfmotorwagen verkehren, da alsdann die Zahl der Fahrgäste auf den Zug bis auf 14 herabsinkt. Der



Wagenumlauf wird dabei dem Bedürfnis vollständig angepaßt, und man erwartet von der neuen Betriebsmaßregel eine starke Verminderung der Betriebskosten. Man denkt, daß das neue Betriebsmittel sich auf den kleineren Zufuhrlinien und auf Nebenbahnen ausgezeichnet für den Personenverkehr bewähren wird.

Der neue Wagen, von dessen Bauart die beistehende Skizze eine ungefähre Vorstellung gibt, ruht auf den eisernen Längsträgern eines 17 m langen Rahmens. Der Wagen wird von zwei Drehgestellen getragen und enthält zwei Abteile, eins I. und eins III. Klasse, die durch eine Schiebetür voneinander getrennt sind. In dem Abteil I. Klasse befinden sich Längssitze für je

fünf Personen auf jeder Seite. In der III. Klasse stehen die Sitze quer zu beiden Seiten eines Mittelganges und jeder Sitz kann zwei Personen aufnehmen. Im ganzen finden in der III. Klasse 32 Personen Platz, so daß der ganze Wagen 42 Sitzplätze hat. Eine Zugangsplattform befindet sich am Ende des Wagens, eine andere vor den Personenabteilen zwischen diesen und einem Gepäckraum. Die Plattformen sind durch Schiebegitter seitlich abgeschlossen. In dem Gepäckraum kann 1 t Gepäck untergebracht werden; vor ihm befindet sich die Dampfmaschine, die außerordentlich gedrängt gebaut ist. Der Dampf wird in einem mit senkrechten und Querröhren ausgestatteten Stehkessel erzeugt. Die beiden Zylinder, deren Durchmesser 178 mm und deren Hub 254 mm beträgt, liegen schräg; die Kurbelstangen greifen an den Vorderrädern an. Der Radstand beträgt 2,44 m. Nach den rechnerischen Ermittlungen erlangt der Wagen in 30 Sekunden eine Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde. Der Wagen kann von jedem Ende betrieben werden, da auch vom hinteren Ende das Dampfventil und die Bremskurbel durch Gestänge und Hebelübersetzung in Tätigkeit gesetzt werden können. In der Praxis wird zweifellos der Betrieb von der hinteren Seite nicht in Frage kommen; immerhin ist es nützlich, wenn auch der Schaffner — der zugleich der Fahrkarten ausgibt — den Wagen zum Halten bringen kann. Zwischen Führerstand und hinterer Wagenplattform ist eine elektrische Verbindung hergestellt. Die Probefahrten sind sehr günstig ausgefallen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Notstandstarife.** Auf eine Eingabe um Einführung eines Notstandstarifs für Saatgetreide, die von dem landwirtschaftlichen Verein in Königsberg i/Pr. an die dortige Landwirtschaftskammer gerichtet und dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten durch den Minister für Landwirtschaft zugegangen ist, hat kürzlich, wie der „Berl. Akt." meldet, der erstgenannte Minister der Landwirtschaftskammer in Königsberg i/Pr. die Mitteilung zukommen lassen, daß die Gewährung von sogen. Notstandstarifen für einzelne von Mißernten heimgesuchte Landesteile nach den Erfahrungen der letzten Jahre zu vielen Unzuträglichkeiten bei ihrer Anwendung, aber auch zu vielen Berufungen geführt hat, da es nicht möglich sei, das Geltungsgebiet derartiger Tarife und ihre Anwendungsbedingungen so festzusetzen, daß sie allen aus gleicher Ursache Notleidenden, aber auch nur diesen, zu gute kommen. In Übereinstimmung mit den beteiligten Ressortministern werde daher künftig von der Gewährung von Notstandstarifen wegen ungünstiger Ernten in einzelnen Landesteilen überhaupt Abstand genommen werden, und es können solche nur noch dann eingerichtet werden, wenn es sich um ganz außergewöhnliche Unglücksfälle, wie Überschwemmungen usw., handelt, bei denen die Feststellung der einzelnen davon Betroffenen keine Schwierigkeiten bietet, oder wenn allgemeine Landeskalamitäten in Frage kommen.

— **Der Berliner Bahnhof in Hamburg** ist, wie bereits erwähnt, am 1. d. M. endgültig außer Betrieb gesetzt, da er demnächst wegen der neuen Bahnanlagen abgebrochen werden muß. Der „Hamb. Korr." widmet ihm folgenden Nachruf: „Über fünf Jahrzehnte ist von diesem Bahnhof aus der Verkehr zwischen den beiden größten deutschen Städten vermittelt worden. Den massiven Ziegelbau mit seinen beiden schmucklosen Türmen am Kopfende hat gewiß nie jemand schön gefunden, und beim Betreten seiner unfreundlichen und sonderbar zerstreuten Innenräume hat mancher Fremde lebhaft den Kopf geschüttelt über die Bescheidenheit der Hamburger in bezug auf ihren ältesten Bahnhof. Am 17. Mai 1842, bald nach dem großen Hamburger Brande, wurde die Strecke Hamburg-Bergedorf eröffnet. Der damalige Bahnhof bildete einen Teil des jetzigen an der Abgangsseite. Er ist in den Jahren 1844—1846 zu seiner jetzigen Gestalt umgebaut und mit der damals eindrucksvollen ‚Halle' versehen worden. Mit der Fertigstellung der Strecke Berlin-Bergedorf, aus der die Linie Berlin-Hamburg entstand, wurde der erweiterte Bahnhof in Betrieb genommen."

Den bisherigen Verkehr mit Berlin wird bekanntlich für die Zeit bis zur Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofs der Bahnhof Klostertor aufnehmen müssen, während für den Ortsverkehr ein vorläufiger Bahnhof an der Lippeltstraße auf dem Gelände des früheren Lübecker Güterbahnhofs hergestellt ist. Über diesen vorläufigen Bau äußert sich der „Hamb. Korr." sehr günstig. Das unscheinbare Äußere lasse die praktischen Einrichtungen und den verhältnismäßigen Reichtum seiner inneren Ausgestaltung nicht ahnen. Wenn auch die ganze Anlage den Eindruck des Einstweiligen mache, so biete sie doch so viel Raum, Licht und Übersichtlichkeit, wie man auf dem alten Berliner Bahnhof jedenfalls nicht hatte. Als Muster habe man den Altonaer Hauptbahnhof genommen, den man in kleinem Maßstabe hier wiederfinde. Noch vor 1½ Jahren sei ein Teil des jetzigen Lippeltstraßen-Bahnhofsgeländes ein Kanal gewesen, auf dem Güter befördert wurden.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** In der letzten Zeit sind außer den in Nr 29, 30, 33 und 34 aufgeführten Strecken die folgenden dem öffentlichen Verkehr übergeben worden, und zwar:

1. Am 18. April die vollspurige, 25 km lange Nebenbahnteilstrecke G ü t e r s l o h - H ö v e l h o f, Fortsetzung der Teutoburger Waldeisenbahn Ibbenbüren-Gütersloh, mit den Stationen Varensell, Verl, Kaunitz und Hövelhof T. W. E. (Gemeinschaftsstation) für den Gesamtverkehr, der nur für den Personen- und Wagenladungsverkehr eingerichteten Haltestelle Sundern und der nur dem Wagenladungsverkehr dienenden Haltestelle Bornholte. Die neue Strecke schließt in Gütersloh T. W. E. an die Stammlinie Ibbenbüren-Lengerich-Gütersloh und in Gütersloh Staatsbahnhof und Hövelhof an die preußischen Staatsbahnen an. Die obere Betriebsleitung erfolgt durch die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter in Berlin; der Schriftwechsel über die Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten ist dagegen an die Betriebsleitung der Teutoburger Waldeisenbahn in Gütersloh zu richten;

2. am 20. April die 21,5 km lange Reststrecke L o b u r g Bahnhof - G o m m e r n der Kleinbahnen des Kreises Jerichow I mit der Station Gommern und den Haltestellen Loburg, Klepps, Kalitz, Brietzke, Ladeburg, Leitzkau, Cressow und Dannigkow (sämtlich für den Gesamtverkehr eingerichtet) sowie der Personenhaltestelle Gommern. Diese Kleinbahn hat 75 cm Spurweite und schließt in Gommern an die Hauptbahn von Magdeburg nach Zerbst und in Loburg an die Nebenbahn Loburg-Magdeburg sowie an die übrigen Kleinbahnstrecken des Kreises Jerichow I an;

3. am 1. Mai im Bezirk der Eisenbahndirektion Kattowitz als Fortsetzung der bereits im Betriebe befindlichen Teilstrecke Schwientochlowitz-Königshütte der im Bau begriffenen Hauptbahnverbindung Kattowitz-Chorzow die weitere, 3,13 km lange Teilstrecke K ö n i g s h ü t t e - C h o r z o w ohne Zwischenstation für den Personenverkehr.

— **Anschluß an die Warschau-Kalischer Bahn.** Wie der Köln. Ztg. aus Posen gemeldet wird, sind die Verhandlungen der preußischen Staatsbahnverwaltung mit der Warschau-Kalischer Bahn wegen des unmittelbaren Anschlusses der letzteren an die preußische Staatsbahn wegen der unerfüllbaren russischen Forderungen aufgegeben worden.

— **Die Spandauer Bahnhofsfrage,** über die wir zuletzt in Nr 35 S. 550 d. Ztg. berichteten, ist, wie die B. B.-Ztg. erfährt, nunmehr nach hartem Kampf in der Stadtverordnetenversammlung zur Entscheidung gebracht. Die Vorlage des Magistrats, wonach die Stadt zu den 13 000 000 *M.* betragenden Kosten der Bahnhofsumbauten 700 000 *M.* beisteuern soll, wurde mit 25 gegen 15 Stimmen angenommen. Gleichzeitig mit den in Nr 35 d. Ztg. erwähnten Bahnhofs- und Brückenbauten in Spandau erfolgt der Bau des Rangier-Güterbahnhofs Staaken-Seegefeld. Im ganzen ist, von 1904 an gerechnet, eine Bauzeit von fünf Jahren vorgesehen.

— **Der Bau der Brandenburgischen Städtebahn,** den die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin ausführt, schreitet, wie die Berl. N. Nachr. melden, rüstig vorwärts. Obwohl große Schwierigkeiten bei Herstellung der Brücke und den Erdarbeiten im Pritzerber See sowie bei Ausführung der Brückenbauten und Erdarbeiten im Inundationsgebiet bei Brandenburg a. H. sich einstellten, geht der Bau doch seiner baldigen Vollendung entgegen; einzelne Teilstrecken sind bereits vollständig ausgebaut. Die ganze Bahnstrecke ist 120 km lang und wird von Treuenbrietzen nach Neustadt a. D. geführt; sie berührt außerdem die Städte Belzig, Brandenburg, Pritzerbe, Rathenow und Rhinow. Die neue Bahn berührt oder durchschneidet fünf Staatsbahnlinien und zwar bei Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg, Rathenow und Neustadt a. D.; an vielen Stellen haben sich größere industrielle Unternehmungen Anschlußgleise bauen lassen. Die Eröffnung der Bahn ist für das nächste Frühjahr in Aussicht genommen.

— **Breslau-Warschauer Bahn.** Nach dem Geschäftsbericht ließ es sich durch Sparsamkeit ermöglichen, die Betriebsausgaben etwas herabzusetzen. Im Personenverkehr ist gegen das

Vorjahr eine Steigerung von 1,8 % im Umfange und 0,5 % in der Einnahme zu verzeichnen. Der Güterverkehr weist gegen das Vorjahr ebenfalls eine Steigerung von 4,5 % im Umfange und 4 % in der Einnahme auf. Die Gesamteinnahmen stellten sich um 2,4 % höher als im Vorjahre. Es wurden befördert 257 244 Personen (gegen 252 685 Personen im Vorjahre). Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 195 884 (194 828) ℳ. Im Güterverkehr wurden befördert 148 350 (142 028) t und vereinnahmt 249 987 (240 468) ℳ. Die Gesamteinnahme betrug 489 346 ℳ, die Gesamtausgabe 309 812 ℳ, mithin Überschuß 179 534 ℳ; hierzu tritt der Vortrag mit 2532 ℳ, zusammen 182 066 ℳ. Dieser Betrag soll in folgender Weise Verwendung finden: Reservefonds I 4000 ℳ, Zinsen der Obligationen 21 771 Mark, Tilgung der Obligationen 10 974 ℳ, Eisenbahnsteuer 3594 ℳ, 3,5 % Dividende auf die Stammprioritäten 140 175 ℳ und 1552 ℳ auf neue Rechnung. Anschließend an den Bericht des Vorstandes gab der Aufsichtsrat einen Bericht über den Verlauf der außerordentlichen Generalversammlung, worüber seinerzeit berichtet worden ist. Über das Scheitern des Projektes der Weiterführung der Breslau-Warschauer Bahn auf russischem Gebiet haben wir bereits in Nr 37 S. 587 d. Ztg. berichtet.

— **Das Hamburger Schwebebahnprojekt** liegt seit einiger Zeit dem dortigen Senat und dem bürgerschaftlichen Ausschuß vor. Nach diesem Entwurf soll die Bahn 21,2 km lang werden; ihre Kosten sind auf 35 000 000 ℳ veranschlagt. Bei ihrer Ausführung würden auch die dichtestbevölkerten Stadtteile Eimsbüttel und Hammerbrook in den Verkehr einbezogen, und durch Untertunnelung der Elbe zwischen den St. Paulilandungsbrücken und Steinwärder würde das Netz den zweckmäßigsten Abschluß finden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 6 Arbeitstagen 104 912 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 485 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 95 239 und auf den Arbeitstag 15 873 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 1612 und im ganzen 9673 Doppelwagen oder 10,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk fand in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt am 6. d. M. statt und betrug 17 680 Wagen gegen 15 922 am selben Tage im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 19 810 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 27 sowie von anderen Gütern 18 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 21 448 offene Wagen gegen 18 182 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 3266 oder 18 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Bahn Donauwörth-Treuchtlingen.** Mit dem Bau dieser Hauptbahnstrecke wird der Münch. Allg. Ztg. zufolge im nächsten Monat begonnen werden; die Bahn wird 35 km lang, die Länge der Luftlinie ist 28,8 km. Die Wasserscheide bei Nußbühl wird in einer Höhe von 514 m überschritten. Die Linie bewegt sich im Quartär- und Tertiärgebilde, zum größten Teil jedoch im weißen und braunen Jura. Die Überlagerung des Urgebirges beträgt bis zu 5 m und besteht vorwiegend aus lehmigem und lettigem Material. An größeren Wasserläufen ist nur die Wörnitz zu überschreiten, wofür 2,5 km außerhalb Donauwörth eine Brücke mit 50 m Lichtweite, gemauerten Widerlagern mit Sparbögen und eisernem Überbau mit obenliegender Fahrbahn vorgesehen ist. Bei den ungünstigen Geländeverhältnissen sind beträchtliche Erdarbeiten zu leisten; es müssen Dämme bis zu 23 m Höhe und Einschnitte bis zu 26 m Tiefe ausgeführt werden. Nach dem Gesamtprojekt berechnen sich die gesamten zu bewegenden Erdmassen auf 3 850 000 cbm oder für das laufende Meter Bahnlänge im Durchschnitt auf 108,7 cbm. Nach dem Einzelprojekt wird hieran einiges erspart. Die Menge des gebundenen zu fördernden Materials wurde auf Grund alter Schürfungen auf annähernd 1 070 000 cbm berechnet. An Stationsanlagen sind vorgesehen: Station Mündling bei Kilometer 11, Monheim bei Kilometer 19,2 und Gundelsheim bei Kilometer 27,5. Sämtliche Stationen erhalten Weichen- und Signalstellwerke; die Bahn wird doppelgleisig und müssen deshalb auch die Stationen Donauwörth und Treuchtlingen umgebaut werden. Die Gesamtbaukosten sind auf rund 19 000 000 ℳ veranschlagt, so daß das Kilometer fast auf 550 000 ℳ kommt. Die Eröffnung der sehr wichtigen Bahn ist für den Herbst 1905 in Aussicht genommen. Man will, wie s. Z. bereits mitgeteilt, dann den Schnellzugverkehr München-Nürnberg zum Teil über Augsburg leiten, da dieser Weg nur 1 km länger sein wird, dafür aber die Ingolstädter Linie bedeutend entlastet werden kann.

— **Pfälzische Eisenbahnen.** Über den Verlauf der am 29. April d. J. zu Ludwigshafen stattgehabten Generalversammlung der vereinigten pfälzischen Eisenbahngesellschaften, über die wir in Nr. 35 S. 551 d. Ztg. bereits kurz berichteten, wird der Frankf. Ztg. noch folgendes geschrieben: „Die Generalversammlung, in der 1168 Aktien mit 165 Stimmen vertreten waren, hatte sich nur mit den Regularien zu befassen. Angesichts der in Aussicht stehenden Verhandlungen über die Verstaatlichung des Unternehmens führte zum Geschäftsbericht Aktionär Lismann-Frankfurt a/M. etwa folgendes aus: Die Aktionäre haben gern erfahren, daß die von der bayerischen Staatsregierung im vorigen Herbst entsandte Ministerialkommission die Betriebsführung sowie den Zustand der Bahn selbst und der Betriebsmittel als durchweg gut und zu keinerlei Beanstandung Anlaß gebend befunden hat. Das habe die Aktionäre nicht überrascht, da sie wußten, daß Verwaltung und Direktion das Unternehmen stets auf der Höhe zu halten wußten, und daß auch der herannahende Einlösungstermin die Direktion nicht veranlaßte, eine Politik besonderer Sparsamkeit einzuführen. Freilich wüßten aber die Aktionäre auch, daß erhebliche Aufwendungen aus dem Betrieb bestritten worden sind, die von Rechtswegen auf Baukonto zu verbuchen gewesen wären und dadurch den Einlösungswert der Aktien erhöht haben würden. Auf welche Summe diese Aufwendungen anzunehmen seien, das entziehe sich seiner Beurteilung; ein Fachmann habe ihm erklärt, daß es im Laufe der Jahre sich um Millionen handelte. Jedenfalls stehe fest, daß die Direktion selbst in ihrem Bericht für 1894 eingestanden hat, einen Betrag von mehreren Hunderttausend Mark aus dem Betrieb genommen zu haben, anstatt ihn auf Baukonto zu verbuchen. Daraus ergebe sich, daß die Pfälzischen Bahnen niemals einseitig nur im Interesse der Aktionäre geleitet worden sind. Um so mehr sei damit zu rechnen, daß der Staat zur Einlösung des Unternehmens schreiten werde, aber auch damit, daß diese nur auf Grund der Fusionsbedingungen und der im vorigen Jahre beschlossenen Vereinbarung erfolgen könne, bei der übrigens die Aktionäre besonders in der Frage der Reichszuschüsse ganz außerordentliche Opfer gebracht hätten. Hiergegen wurde damals versichert, daß alle Zweifelpunkte vollends erledigt sind und daß die Verwaltung entschlossen sei, weitere Zugeständnisse nicht mehr zu machen. Auch der günstige Bericht der Ministerialkommission bestätige, daß weitere Abzugsposten nicht mehr in Frage kommen können. Die Aktionäre ihrerseits könnten ja nur wünschen, daß man sie dauernd im Besitz ihrer hochentwickelten und zukunftsreichen Linien belasse. Sollte die Einlösung nur hinausgeschoben werden, so könnten die Aktionäre auch schon damit zufrieden sein, da infolge der starken Tilgung der Prioritäten der Einlösungswert ihrer Aktien alljährlich und nicht unwesentlich steigen würde. Auf Grund der Amortisationstabellen im Verwaltungsbericht berechne er, daß schon die Hinausschiebung um nur ein Jahr den Einlösungswert der Aktien bei der Ludwigsbahn um etwa 5,5 %, bei der Maxbahn um 2,5 %, bei der Nordbahn um 2,75 % erhöhen würde. Bei Hinausschiebung um fünf Jahre müßte somit die Abfindung um etwa 31 % beziehungsweise um 14 % beziehungsweise um 15 % sich erhöhen. Die Aktionäre hätten somit guten Grund, mit voller Zuversicht allen Wechselfällen entgegenzublicken. Im Anschluß hieran stellte Redner an die Verwaltung die Frage, ob sie bezüglich der Einlösung Mitteilungen zu machen habe.

Der Vorsitzende des Verwaltungsrats, Reichsrat Dr v. Clemm, stellte sich im allgemeinen auf den Standpunkt des Vorredners. Auch er wies auf den tadellosen Zustand der Bahn und auf die Zugeständnisse hin, die seitens der Aktionäre bereits gemacht wurden. Er erwarte unter diesen Umständen keine ‚kränkenden‘ Schwierigkeiten; anderenfalls sei aber die Verwaltung einmütig entschlossen, weitere Zugeständnisse abzulehnen, abgesehen natürlich von der Möglichkeit, daß es sich um unbedeutende, nicht ins Gewicht fallende Nebendinge handeln sollte. Für den Fall der Nichteinlösung mache er darauf aufmerksam, daß ein neuer Vertrag zwischen den drei Gesellschaften zu vereinbaren wäre. Nach einer Mitteilung aus München sollen die mündlichen Verhandlungen bezüglich der Einlösung in München zu Anfang des Juni beginnen.“

— **Die Erhöhung der Rückfahrkartenpreise auf den sächsischen Staatsbahnen** um 6,25 %, die, wie bereits in Nr 36 S. 566 d. Ztg. mitgeteilt, die Zustimmung des Eisenbahnrats gefunden hat, soll vom 1. September an in Kraft treten.

— **Feilhalten von Trink- und Selterwasser usw. an den Zügen.** Unter dieser Überschrift enthält das Amtsblatt der Königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen folgende Verfügung: „Unter Bezug auf die Amtsblattverordnung 114/00 wird den Bahnhofswirten aller Stationen, auf denen Speisen und Getränke an die Züge gebracht werden, nunmehr die Verpflichtung auferlegt, während der wärmeren Jahreszeit an den ihnen von den Stationsvorständen zu bezeichnenden Zügen neben den sonstigen Erfrischungen auch frisches Trinkwasser, ferner Selter- oder anderes Mineralwasser sowie der Jahreszeit entsprechend frisches Obst in ausreichender Menge und zu angemessenen Preisen feilzuhalten. Der Preis für das 0,4 l-Glas Trinkwasser darf 5 ₰ und beim Mitverkauf des Glases 15 ₰, der Preis für eine kleine Flasche Mineralwasser aber 20 ₰ nicht überschreiten. Der Preis des Obstes ist deutlich zu bezeichnen. Bei dem Aus- und Anbieten von Trinkwasser und Obst ist auf die größte Sauberkeit der Gefäße, Gläser und Becher zu halten. Die auf den Bahnsteigbuffets zum Verkaufe bereitgestellte kalte Küche ist unter Glas zu halten. — Die Stationsvorstände werden veranlaßt, die Bahnhofswirte entsprechend anzuweisen."

— **Bayerischer Lokomotivbau.** Die Münchener Allg. Ztg. schreibt: „Nachdem die Lokomotivfabrik v. Maffei in der Hirschau im vergangenen Jahre eine große Zahl von Lokomotiven für die badischen, dänischen und französischen Bahnen gebaut und angeliefert hatte, werden zur Zeit 32 Lokomotiven für spanische Bahnen gebaut und jede Woche deren zwei angeliefert. Es wurden von Spanien, wohin die Lokomotivfabrik zur Übergabe der Lokomotiven einen Vertreter abordnete, 20 schwere Güterzuglokomotiven und 12 Personen- und Schnellzuglokomotiven bestellt: der Preis, der hierfür bezahlt wird, übersteigt allerdings nicht viel die Selbstkosten, da die Konkurrenz sehr auf die Preise drückt. Auch für die bayerischen Staatsbahnen wurden und werden noch Schnellzuglokomotiven geliefert. Natürlich nutzen auch die bayerischen Staatsbahnen die zur Zeit für die Besteller noch sehr günstige Konjunktur aus. Während im Jahre 1900 eine Schnellzuglokomotive B XI 64 700 ℳ, eine Schnellzuglokomotive Type C V 79 600 ℳ und Güterzuglokomotiven Type C IV und C VI 50 000 ℳ bezw. 63 600 ℳ kosteten, die neueste Type E I sogar auf 69 400 ℳ kam, sind die Preise in der Neuzeit für die Lokomotive um etwa 2000 ℳ gesunken. Im Jahre 1886 waren die Preise allerdings noch viel niedriger; es kostete damals eine Eilzuglokomotive mit Tender (Type B IX) 30 300 ℳ und eine Güterzuglokomotive C IV 37 800 ℳ. Allerdings hatten diese Maschinen die Leistungsfähigkeit der jetzigen bei weitem nicht."

— **Weitere Personalveränderungen in den höheren Stellen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.** Außer den von uns in Nr 36 S. 567 d. Ztg. gemeldeten Veränderungen können wir noch folgende mitteilen: Mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten werden betraut: vom 1. Juni d. J. an Regierungsrat Felix Herrmann, Mitglied der Eisenbahndirektion zu Berlin, vom 15. Juni d. J. an Regierungs- und Baurat Breusing, Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover. Mit Wahrnehmung der Geschäfte des Oberregierungsrats sind oder werden beauftragt: vom 14. April dieses Jahres an bei der Eisenbahndirektion in Magdeburg der Regierungsrat Dr Koch daselbst, vom 1. Mai d. J. an bei der Eisenbahndirektion in Bromberg der Regierungsrat Pedell daselbst, vom 1. Juli d. J. an bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld der Oberregierungsrat Reuleaux, bisher in Kattowitz, bei der Eisenbahndirektion in Erfurt Oberregierungsrat Fuhrmann, bisher in Berlin, bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz der Regierungsrat Hermann Schulze, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Cöln; mit Wahrnehmung der Geschäfte des Oberbaurats werden beauftragt vom 1. Juli d. J. ab bei der Eisenbahndirektion in Königsberg der Regierungs- und Baurat Bremer, z. Z. Mitglied der Eisenbahndirektion in Mainz, vom 16. September d. J. ab bei der Eisenbahndirektion in Danzig der Geheime Baurat Daub, z. Z. Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die hessischen Regierungsassessoren Dr Schneider, bisher in Altena, zur preußischen und hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, und Böß, bisher in Breslau, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion nach Altena. — Ernannt sind: zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor der Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufachs Oskar Roudolf in Berlin, zum Regierungsbaumeister der Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Franz Fillié aus Breslau. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Rustenbeck der Eisenbahndirektion in Essen und der hessische Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Wilhelm Kayser der Eisenbahndirektion in Cöln. — Dem Eisenbahnbauinspektor Grimke in Cassel, zuletzt Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion in Frankfurt a/M., ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt.

Österreich.

— **Versammlung der Besitzer 3 prozentiger Südbahnprioritäten.** Am 11. d. M. wurde beim Wiener Handelsgerichte eine Versammlung der Besitzer 3 prozentiger Südbahnprioritäten zu dem Zweck abgehalten, um zu dem Übereinkommen zwischen dem Kurator und der Südbahnverwaltung hinsichtlich der Änderung des Tilgungsplans Stellung zu nehmen. In der Versammlung sind mehr als 1 400 000 Stück oder 700 000 000 Fr. der 3 prozentigen Prioritäten (37 $\frac{3}{8}$ des gesamten Umlaufs) vertreten gewesen. Die französischen Prioritätengläubiger hatten allein mehr als 1 200 000 Stück erlegt; ihnen zunächst standen die Vertreter der schweizerischen Prioritätengläubiger. Die Versammlung genehmigte alle Punkte des Übereinkommens. Die Zustimmung erfolgte mit allen Stimmen gegen jene des Vertreters der Stuttgarter Prioritätengläubiger.

Der Inhalt des geschlossenen Übereinkommens läßt sich folgendermaßen zusammenfassen: Die Verlosung der Prioritäten wird hinausgeschoben, und zwar derart, daß in den Jahren 1902 bis einschließlich 1917 jährlich geringere Beträge verlost und in den folgenden Jahren der Konzession bis 1958 diese Minderverlosungen hereingebracht werden. Es ist ein neuer Tilgungsplan aufgestellt worden, nach welchem bis zum Jahre 1917 im ganzen um 310 941 Obligationen im Nennbetrage von 155 470 000 Fr. weniger verlost werden sollen als nach den alten Plänen. Dieser Betrag der Ersparnis ist zur Berichtigung der Kaufschillingsforderung des Staats, welche noch mit 43 540 000 Fr. aushaftet, ferner zur Bestreitung des Investitionsaufwands in den nächsten 16 Jahren, wofür jährlich durchschnittlich 6 000 000 Kr., demnach zusammen 96 000 000 Kr. bestimmt sind, zu verwenden. Sodann soll aus diesen Ersparnissen der Fehlbetrag der Betriebsrechnung der Jahre 1901 und 1902 von 2 850 000 Kr. vorschußweise gedeckt werden, und endlich sollen der Südbahn zur Stärkung ihrer Kassenbestände 8 500 000 Kr. überwiesen werden. Die für diese Zwecke nicht verbrauchten Beträge werden in eine Reserve gegeben, in Wertpapieren angelegt und unter der Obsorge des Prioritätenkurators verwaltet. Sie können, wenn nach dem Jahre 1917 der Dienst der Prioritäten klaglos erfüllt wird, freigegeben und dann zu Investitionen, zur Aktientilgung sowie zum freihändigen Ankauf von Obligationen verwendet werden. Die Südbahn macht anderseits Zugeständnisse, welche einen vollkommen klaren Zustand bezüglich des Dienstes der Obligationen schaffen. Sie verpflichtet sich, sowohl die Zinsen als die Rückzahlungen unbedingt in Gold zu leisten, den Couponabzug von 2 Fr. unter keinen Umständen zu erhöhen, so daß der Halbjahrscoupon unter allen Umständen mit 6,5 Fr. eingelöst wird; sie verpflichtet sich ferner, die Kotierung an der Pariser Börse jedenfalls solange aufrecht zu erhalten, als der kotepflichtige Teil der Obligationen nicht erhöht wird. Sollte die Kote aufgelassen werden, so wird die Südbahn den Obligationenbesitzern eine Aufzahlung von 32 Cts. für jedes Stück und Jahr auf den Coupon leisten.

Was die Wirkungen des Abkommens betrifft, so werden die nächsten Jahre bis 1917 entlastet, die folgenden Jahre bis 1958 stärker belastet, jedoch nur in einer Höhe, von welcher die Südbahn bestimmt erwartet, daß das Erfordernis durch die steigenden Einnahmen voll gedeckt werden wird. Die letzten 10 Jahre der Konzession bleiben unberührt. Das Tilgungserfordernis wird voll unter die Passiven eingestellt, jedoch nicht für die Zwecke der Tilgung, sondern für die angeführten besonderen Zwecke verwendet werden. Wenn die Südbahn über dieses Erfordernis hinaus ein Reinerträgnis erzielt, kann die Gesellschaft darüber frei verfügen. Es muß jedoch vorher der Fehlbetrag, welcher jetzt vorschußweise aus den Ersparnissen gedeckt und aus der Bilanz verschwinden wird, zurückerstattet werden, ebenso müssen jene Beträge, welche der Südbahn zur Stärkung ihrer Kassenbestände vorgestreckt wurden, zurückgezahlt werden. Die aus den Erträgnissen früherer Jahre gebildete Couponabzugsreserve von 5 900 000 Fr. wird aufgelassen, weil der Tilgungsplan nunmehr einheitlich aufgestellt wurde und die frühere Steigerung der Tilgungsbeträge, für welche eben die Reserve gebildet worden war, entfällt. Die Obligationen, aus welchen diese Reserve besteht, werden veräußert werden.

Gegenüber den Einwendungen, welche von einem Stuttgarter Prioritätenbesitzer gegen das Übereinkommen geltend gemacht worden waren, empfahl der Vertreter der französischen Obligationenbesitzer, Lacombe, dasselbe auf das wärmste zur Annahme, indem er darauf hinwies, daß die Durchführung des Abkommens das einzig mögliche Mittel bilde, um der Südbahn über ihre jetzige schwierige finanzielle Lage hinwegzuhelfen

Die Ablehnung bedeute den Untergang der Gesellschaft, ihren Konkurs. Fälligkeiten stehen vor der Tür, und es könne ihnen nicht entsprochen werden. Es sei selbstverständlich, daß dann die Aktionäre ihren Teil verlieren, und für die Prioritäten bedeute es auch eine Schädigung und Hinausziehung ihrer Ansprüche. Die Aktionäre aber können ihre Aktien ruhig ins Feuer werfen. Es sei gesagt worden, daß der österreichische Staat das Unternehmen im Konkurs billig zurückkaufen könne. Das sei eine Kurzsichtigkeit. Selbst wenn der Staat das materielle Interesse hätte, das Unternehmen billig zurückzukaufen, so wäre damit ein Schlag gegen ein kostbares Gut der Nation, gegen den Kredit, geführt. Für niemand wäre die Verwerfung des Übereinkommens von Vorteil, trotz aller lärmenden Reden und der lauten Proteste.

Das Abkommen bedarf noch der Genehmigung des Wiener Handelsgerichts als Kuratelbehörde und muß nach der Zusage der Verwaltung auch der Generalversammlung der Aktionäre zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Der geänderte Tilgungsplan wird voraussichtlich am 1. Juni in Kraft treten. Da im Dezember die Tilgung unterblieb, so wird am 1. Juni die nach dem neuen Plan für das Jahr 1902 bestimmte Zahl verlost werden.

— **Kundgebung gegen die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands - Nordbahn.** Am 10. d. M. fand in Troppau eine Versammlung von Vertretern deutscher, an der Nordbahn gelegener Gemeinden in Mähren und Schlesien zu dem Zwecke statt, um gegen die vom Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses beantragte Verstaatlichung der Nordbahn ab 1. Januar 1904 Stellung zu nehmen. Der Berichterstatter machte geltend, daß den Ländern und den Gemeinden aus der Verstaatlichung ein großer Nachteil erwachsen würde. Jetzt können diese auf die Steuern der Privatbahnen ihre Umlagen legen, und betrage beispielsweise in Schlesien die von den Bahnen an das Land zu zahlende Umlage mehr als 200 000 Kr. Bei der Verstaatlichung der Nordbahn würde diese dann mit anderen Bahnen des Reiches ein einheitliches Bahnnetz bilden, und ihr Ertrag würde nicht ausreichen, um den Abgang bei den anderen Linien zu decken. Dadurch würden die steuerkräftigen Länder zu gunsten der anderen geschädigt werden. Sollte einmal verstaatlicht werden, so sei es Pflicht des Staates, ernstlich dafür zu sorgen, daß für diesen Ausfall an Umlagen auf die Steuern der Bahnen ein Ersatz geschaffen werde. In nationaler Beziehung werde die Verstaatlichung der Nordbahn von gewissen Parteien gegen die Deutschen ausgenutzt. Es müsse daher vor der Verstaatlichung der Nordbahn in gesetzlicher Weise dafür vorgesorgt werden, daß nicht eine Veränderung des nationalen Besitzstandes in den durch die Nordbahn durchzogenen Ländern eintrete.

Schließlich wurde folgende Resolution, die der Regierung und dem Abgeordnetenhause zur Kenntnis gebracht werden wird, einstimmig angenommen: „Die versammelten Vertreter niederösterreichischer, mährischer und schlesischer Gemeinden erklären, daß nach ihrer Überzeugung die Verstaatlichung der Nordbahn mit 1. Januar 1904 eine Schädigung der Staatsfinanzen zu gunsten der Aktionäre der Nordbahn bedeutet und daher ein günstigerer Zeitpunkt für die Einlösung der Bahn im Interesse des Staates abzuwarten wäre; daß ferner die Landes- und Gemeindefinanzen jetzt schon bis an die äußerste erträgliche Grenze belastet und eine weitere Entziehung von Einnahmen nicht vertragen, daß daher vor Verstaatlichung der Bahn sichere Abhilfe geschaffen werde; es muß endlich im Gesetzgebungswege die Sicherheit geboten werden, damit nicht die Verstaatlichung der Nordbahn als neues Kampfmittel zur Slavisierung deutscher Gemeinden und Landesteile ausgenutzt, der nationale Besitzstand neuerlich verschoben und Beunruhigung in die Bevölkerung getragen werde.“

— **Stubaitalbahn.** Die Konzessionsverhandlungen in betreff der Stubaitalbahn sind zum Abschlusse gelangt und steht die Erteilung der Konzession bevor. Der Ausgangspunkt der 18 km langen schmalspurigen Stubaitalbahn wird nicht die anfangs in Aussicht genommene Station Berg-Isel, sondern ein Punkt zwischen den Stationen Berg-Isel und Wilten, von dem aus die Lokalbahn durch eine elektrische Linie mit dem Innern der Stadt Innsbruck und dem dortigen Südbahnhofe in Verbindung gebracht werden soll. Die neue, elektrisch zu betreibende Lokalbahn führt von der Ausgangsstation ins Stubaital und über Natters und Mutters nach Fulpmes. Das Anlagekapital besteht aus 1 700 000 Kr. 4,5 prozentiger Prioritätsaktien und 950 000 Kronen Stammaktien, von denen der Staat Aktien im Betrage von 350 000 Kr. übernimmt. Die Österreichische Union-Elektrizitätsgesellschaft, welche die elektrische Einrichtung durchführt, beteiligt sich an der Übernahme der Prioritätsaktien. Den Strom für den Bahnbetrieb werden die der Stadt Innsbruck gehörigen Sillwerke liefern. Die Bauzeit ist auf 2 Jahre festgesetzt, jedoch werden die Konzessionäre und Bauführer bestrebt sein, die Bahn bis zur Reisezeit 1904 dem Verkehr zu übergeben.

Ungarn.

— **Die ungarische Investitionsanleihe.** Beinahe seit Jahresfrist schweben zwischen den beteiligten Ministerien die Verhandlungen wegen Feststellung des großen staatlichen Investitionsprogramms. Im Laufe derselben wurde die ursprüngliche Vorlage wiederholt umgearbeitet und ihrem Umfange nach stets erweitert. Es war ursprünglich ein Betrag von 200 000 000 Kronen für Investitionszwecke in Aussicht genommen. Dieser wurde nun auf eine Summe von beiläufig 240 000 000 Kr. erhöht. Selbst in den allerletzten Tagen ergab sich noch die Notwendigkeit mannigfacher Abänderungen der Vorlage, die nun endlich so weit fertiggestellt wurde, daß sie in etwa Wochenfrist vor das Abgeordnetenhaus gelangen kann. Die Deckung der Investitionsausgaben, die auf mehrere Jahre verteilt erscheinen, soll durch die Ausgabe von ungarischer Kronenrente erfolgen. Bei den jetzigen parlamentarischen Verhältnissen besteht nur geringe Aussicht, daß die Vorlage bald ihre Erledigung finden werde.

— **Umwandlung der Barcs-Pakraczer Prioritätsaktien.** Hinsichtlich der Gerüchte über eine beabsichtigte Umwandlung der 5 prozentigen Prioritätsaktien der Barcs-Pakraczer Bahn erfährt der „Pester Lloyd“, daß eine solche nach § 44 der Satzungen der genannten Bahn allerdings zulässig sei, daß es sich aber zur Zeit nicht bestimmen lasse, wann diese Maßnahme durch die Barcs-Pakraczer Bahngesellschaft durchgeführt werden wird.

— **Elektrische Waldbahn.** Der ungarische Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister und der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn den Bau einer von der Station Fenyőháza der letztgenannten Eisenbahn abzweigenden, im Bereich des Lubochnatales bis zu den staatlichen Waldschlägen führenden, elektrisch zu betreibenden schmalspurigen Waldbahn in der Länge von etwa 20 km angeordnet.

Übrige europäische Länder.

— **Internationale Schlafwagengesellschaft Brüssel.** Die im Vorjahrsbericht in Aussicht gestellte Besserung der Erträgnisse hat sich im Jahre 1902 zum Teil erfüllt. Vereinnahmt wurden 14 840 000 Fr. (im Vorjahre 13 800 000 Fr.). Als Betriebsgewinn bleiben 6 800 000 (5 760 000) Fr., wozu 1 030 000 (780 000) Fr. Erträgnisse der Hotels usw. kommen. Nach 2 040 000 (3 800 000) Fr. Abschreibungen bleibt ein verfügbarer Reingewinn von 3 423 676 Franken, während ein solcher im Vorjahr überhaupt nicht erzielt wurde. Aus dem Reingewinn werden 2 500 000 Fr. als 5 proz. Dividende verteilt, 85 591 Fr. dem Generaldirektor vergütet und 838 084 Fr. vorgetragen. Der Bericht bemerkt, daß es gelungen sei, wieder eine Reihe langfristiger Verträge abzuschließen, u. a. mit Österreich-Ungarn, Rußland, den elsässischen Bahnen und verschiedenen spanischen Gesellschaften. Die Zahl der Wagentage betrug 177 809 (165 751); in 1903 werden sie voraussichtlich rund 190 000 betragen.

— **Demokratische Parlaments - Eisenbahnwünsche und staatliche Finanzhindernisse in Frankreich.** Seit Jahren klaffen Widersprüche zwischen den von der Abgeordnetenkammer aus sozialpolitischen oder Wahlrücksichten angeregten und beschlossenen Verbesserungen für die Eisenbahnangestellten und -Arbeiter betreffs Arbeitszeit, Besoldung, Pensionen usw. und der vom bedächtigeren oder von der Volksgunst in den Wahlen unabhängigeren Senat sowie der Regierung im allgemeinen Staatsinteresse gewahrten Finanzpolitik. Schon dem früheren Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, wurde bei der Austragung solcher Streitfragen im Parlament vorgeworfen, daß er als Abgeordneter vorher viel freigebiger sich gezeigt und Gesetzentwürfe befürwortet habe, die er als Minister bekämpfte. Neuerdings ist zu dem seinem Ursprung nach schon 6 Jahre alten sogenannten „Gesetzentwurf Berteaux“, der eine Verringerung der Arbeitszeit und eine Vermehrung der Pensionen will, ein Ergänzungsbericht von Jules Godin erschienen. Diesen aus ihrer Mitte hervorgegangenen Gesetzentwurf hat die Kammer schon zweimal angenommen, der Senat aber abgelehnt oder stark abgeschwächt. Der Godinsche Bericht nun ist fast nur aus Aktenstücken zusammengestellt, welche der Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls der Senatskommission mitgeteilt hat; er gibt eine eingehende Schätzung der durch das Gesetz Berteaux erforderten Mehrausgaben. Danach würden diese für den Zugdienst zwischen 45 000 000 und 60 000 000 Fr. schwanken, für den Betriebsdienst 38 500 000 Fr. und für den Streckendienst 14 000 000 Fr. betragen. Also würde, so klagt der Pariser „Temps“, allein die Arbeitsregelung, wie die Kammer sie träumt oder vielmehr will, zu einer jährlichen Mehrausgabe

von 97—112 000 000 Fr. führen. Da der Staat durch die Garantieleistung „Assoziierter“ der Eisenbahngesellschaften in seinem Budget deren Fehlbeträge decken muß, so würden die Staatsfinanzen dadurch aufs schwerste angegriffen werden, zumal in einer Zeit wie jetzt, wo jährlich enorme Fehlbeträge im Staatshaushalt von etwa 200 000 000 Fr. sich ergaben. Gut ist, daß die Gegner solcher volkstümlichen Verschwendung sich darauf berufen können, wie der Vater des vielberufenen Gesetzes, Abg. Berteaux, in seinem Generalbericht über das Budget von 1903 selbst gewarnt hat: „Der beträchtliche Fehlbetrag der Staatshaushalte von 1901 und 1902 verlange gebieterisch die Wachsamkeit derjenigen, welche besonders verantwortlich für die Finanzen der Republik sind. Ernstliche Maßnahmen drängten sich auf, um das durchbrochene Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben wieder herzustellen.“

Was die Pensionen der Eisenbahnangestellten anlangt, so hat die Kammer ihr Urteil dahin gefällt, daß die Eisenbahngesellschaften auf diesem Gebiete nicht genug leisteten, und Regeln aufgestellt, welche ihre jährlichen Ausgaben dafür um 64—100 000 000 Fr. erhöhen würden, so daß also im ganzen Mehrkosten von mindestens 161 000 000, vielleicht von 212 000 000 Fr. im Jahre sich ergeben würden. Als Minister Maruéjouls der Senatskommission diese Ziffern mitteilte, wies er auf ihre Quellen und ihre schon vorgenommene sorgfältige Nachprüfung hin. Die Eisenbahngesellschaften haben eingehende Erhebungen angestellt, welche Mehrausgaben sie in 1901 und 1902 gehabt haben würden, wenn das Gesetz Berteaux in Kraft gewesen wäre. Der Minister fügt bei, die Aufsichtsingenieure und „Arbeitskontrolleure“ hätten untersucht, ob die Schätzungen übertrieben seien und Minderbeträge eingesetzt werden könnten; allerdings hätten mehrere unter ihnen die Angaben für zu hoch erklärt, aber nur zwei oder drei hätten Gegenvorschläge gemacht, und diese würden nur unbedeutende Ersparnisse gegenüber den obigen Mehrausgaben gebracht haben. Die Prüfung der Berechnungen der Gesellschaften betreffs der Pensionen hat ergeben, daß die jährlichen Mehrkosten 84 000 000 Fr. betragen würden; der Minister sagt dazu, was die Eisenbahngesellschaften durchaus rechtfertigt: „Es ist zu bemerken, daß diese Zahl sich zwischen jene von 64 000 000 und 100 000 000 Fr. einschiebt, welche nach der Berechnung der Gesellschaften den Mindest- und Höchstbetrag der Kosten ausmachen.“ Nun hat schließlich, um gegenüber dem demokratischen Übereifer der Kammer Zeit zu gewinnen, Minister Maruéjouls nochmals eine neue Kommission zu noch genaueren Untersuchungen eingesetzt, um gar keinen Zweifel über die verhängnisvollen Folgen für die Staatsfinanzen aufkommen zu lassen. Es begreift sich, wenn die Vertreter der Eisenbahngesellschaften bitter vor solchen „finanziellen Ausschweifungen“ aufs äußerste warnen.

— **Kühlwagen auf französischen Eisenbahnen.** Auf dem französischen Staatsbahnnetz wird in der kommenden heißen Sommerzeit eine in anderen Ländern schon eingeführte Neuerung betätigt werden, indem Kühlwagen zur Schnellbeförderung von Fischen, Fleisch, Geflügel in gewisse Schnellzüge eingestellt werden sollen. Die Versender haben auf den gewöhnlichen Frachtpreis nur 10 % draufzuzahlen. In der Pariser Presse wird der Wunsch ausgesprochen, daß die Privatbahngesellschaften diesem Beispiel der Staatsbahnverwaltung folgen möchten.

— **Französische Ostbahngesellschaft.** In der Generalversammlung erklärte der Vorsitzende des Verwaltungsrats Barabant, daß für den Fall einer Verstaatlichung weder die Aktionäre noch die Besitzer der Obligationen etwas zu befürchten hätten. (Aus Anlaß der jüngsten Rückkaufserörterungen waren die Kurse der französischen Eisenbahnaktien erheblich gesunken.) Der Präsident verlas zur Beruhigung die betreffenden Bestimmungen über den Rückkaufspreis usw. aus der Konvention von 1883.

— **Der Abschluß der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1902** ist, wie schon kurz berichtet, verhältnismäßig günstig, indem ein Reinüberschuß von fast 4 500 000 Fr. bleibt. Die Betriebseinnahmen betrugen 70 900 000 Fr., die Betriebsausgaben 43 240 000 Fr., der Einnahmeüberschuß 27 660 000 Fr. Mit dem Erträgnis verfügbarer Kapitalien, den Zuschüssen aus dem Erneuerungsfonds, dem Übertrag aus dem Vorjahr usw. steigt das Gesamtergebnis auf 37 820 000 Fr. Davon wurden verwendet 25 170 000 Fr. für Verzinsung der Anleihen, 4 970 000 Fr. zu Einlagen in den Erneuerungsfonds, 2 300 000 Fr. zu Abschreibungen von Kursverlusten auf die ausgegebenen Bundesbahnobligationen und rund 1 000 000 Fr. für Nebenkosten. Gegenüber dem Budgetvoranschlag ergibt die Rechnung rund 2 500 000 Fr. Mehreinnahmen und 1 700 000 Fr. Minderausgaben.

— **Arbeiterfahrkarten auf den schweizerischen Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat die Generaldirektion ermächtigt, die bisher nur in der Ostschweiz üblichen sogenannten „Arbeiterbillette“ beizubehalten bezw. auf das ganze Netz der Bundesbahnen auszudehnen, und zwar ungefähr mit der bei der ehemaligen Nordostbahn üblichen Ermäßigung, die höchstens 25 % der gewöhnlichen, jetzt billiger gewordenen Hin- und Rückfahrtaxen betragen wird.

— **Münster-Grenchenbahn und Juradurchstich.** Schon seit einer Reihe von Jahren werden Pläne zu einem Durchstich des mittleren Jura verfolgt, wobei ein Wettbewerb namentlich zwischen einer Verbindung Münster-Grenchen und einer von Solothurn aus angestrebten Weißensteinbahn stattfindet. Voriges Jahr wurde ein Gutachten der Ingenieure Moser und Bachem zu gunsten eines Juradurchstichs zwischen Münster und Grenchen veröffentlicht; darauf ist weiter ein Kostenplan von Ingenieur Greulich ausgearbeitet, wonach die Bahn Münster-Grenchen 16 000 000 Fr. kosten soll. Das Gesuch zur Erteilung der Konzession an die Gemeinden Biel und Grenchen ist im Januar d. J. den Bundesbehörden übergeben, und man hofft, daß die Konzession in der Junitagung des eidgenössischen Parlaments erteilt wird. Am 3. d. M. wurde nun in Biel eine große Versammlung von Interessenten abgehalten. Nationalrat Oberst Will erstattete den Bericht und suchte die Unzulänglichkeit der bisherigen Juralinien für den modernen Durchgangsverkehr darzulegen. Mit dem Bau des Simplontunnels sei das Streben nach guten Zufahrtslinien erwacht; Genf und Waadt rührten sich für ihre Interessen; Bern wolle den Lötschbergtunnel, könne aber eine lebensfähige Durchgangslinie nur schaffen durch eine Vollbahn Münster-Grenchen. Ein Basistunnel sei einer Weißensteinbahn nach den mannigfachen Gutachten vorzuziehen. Gegenüber diesen Bestrebungen hat sich die Generaldirektion der Bundesbahnen auf neutralen Boden gestellt, indem sie die Notwendigkeit eines neuen Juradurchstichs — die Bahn Frasne-Vallorbe ist schweizerischerseits bereits konzessioniert, aber trotzdem noch im Wettbewerb mit dem Faucilleplan — vorläufig in Abrede stellt. Da nun Solothurn durch Abschluß eines Vertrags mit einer Baufirma einen entscheidenden Schritt vorwärts getan habe, glaubte das Komitee der Münster-Grenchenbahn, auch nicht länger warten zu dürfen, sondern seinen Plan mit allen Mitteln zum Siege verhelfen zu müssen. Aus der Versammlung wurde u. a. behauptet, es sei unverantwortlich vom Bunde, jetzt in dieser für die künftige Gestaltung der Bundesbahnen so wichtigen Frage nicht Stellung zu nehmen. Die Versammlung beschloß energische Förderung des Plans, weitere Schritte zur Erlangung der Konzession, Eingaben an Bundes- und Kantonsregierung und den Antrag beim Großen Rat des Kantons Bern, für eine Weißensteinbahn die Sonderbeihilfe von 500 000 Fr. nicht zu bewilligen.

— **Simplontunnel.** Im Monat April ist die Bohrung um 275 m fortgeschritten, durchschnittlich im Tag 4,04 m auf der Nordseite und 5,58 m auf der Südseite. Ende April waren 15 536 m von der 19 729 m betragenden Gesamtlänge erbohrt. Auf der Nordseite verzögerte die Notwendigkeit, die Galerie auf eine längere Strecke zu stützen, den Fortschritt der Bohrung. Die Arbeiten mußten 52 Stunden wegen der Prüfung der Tunnelachse ruhen.

— **Albulabahn.** Am 6. d. M. ist der erste Materialzug der Rhätischen Bahn in die Station Celerina, die vorläufige Endstation der Albulabahn, eingelaufen. Mit Ausnahme der Nebengleise der Stationen Samaden und Celerina ist die Schienenlegung auf der ganzen Engadiner Linie beendet. Die Eröffnung soll am 1. Juli d. J. erfolgen.

— **Basler Verbindungsbahn.** Auf der Bahnlinie zwischen dem Schweizer und dem Badischen Bahnhof in Basel bestanden bisher für die Beförderung von Personen und Gepäck Taxen, die doppelt so hoch waren als die auf der ehemaligen Zentralbahn erhobenen, weil die Linie einen außerordentlichen Aufwand von Baukosten (Rheinbrücke) und Betriebskosten (Einmündung in zwei große Bahnhöfe) erforderte. Dieser Zuschlag ist nun etwas ermäßigt worden und wird nach Genehmigung des Verwaltungsrats der Bundesbahnen so berechnet, daß die Entfernung vom Schweizer zum Badischen Bahnhof um 80 %, von 5 auf 9 km, erhöht, also den normalen Bundesbahntaxen eine Tarifentfernung von 9 km (statt wirklich 5) zugrunde gelegt wird.

— **Der Verband der schweizerischen Sekundärbahnen** beschloß in seiner Konferenz, auf der 62 Nebenbahnen vertreten waren, beim Bundesrat nochmals wegen Änderung des Transportreglements vorstellig zu werden, ebenso energisch Verwahrung einzulegen gegen die beschlossene Abschaffung des Plakatfahrplans. Man betonte, daß für gewisse Gegenden die Bedeutung eines Nebenbahnnetzes weit größer sei, als die der Vollbahnen; nur Nebenbahnen können wirtschaftlich zurückgebliebenen Gegenden aufhelfen. Bekanntlich ist in der Schweiz die Verstaatlichung nur in bezug auf die Hauptbahnen erfolgt und eine Verstaatlichung des Nebenbahnbaues und -betriebes vorerst nicht in Aussicht genommen.

— **Lohnzahlung an schweizerische Eisenbahnarbeiter während des Militärdienstes.** Der Vorschlag der Generaldirektion der Bundesbahnen, den ständigen Arbeitern, die mehr als ein Jahr im ununterbrochenen Dienst der Bundesbahnen stehen, während des Militärdienstes den ganzen und während des Besuchs der Rekrutenschulen den halben Tagelohn zu zahlen, wurde im Verwaltungsrat verschiedentlich bekämpft, aber schließlich angenommen. Namentlich wurde eingewendet, daß damit für die Privatindustrie ein Vorgang geschaffen würde, den sie, zumal bei ihrer gegenwärtigen Lage, nicht mitmachen könne.

— **Zentralwagenkontrolle der schweizerischen Bundesbahnen.** Mit dem Übergang der Jura-Simplonbahn an die Bundesbahnen sind die Wagenkontrollbureaus in Basel, Zürich und Lausanne aufgehoben und nach Bern verlegt, wo sich fortan die Zentralwagenkontrolle befindet.

Fremde Weltteile.

— **Die Aufnahme eines regelmäßigen Betriebes auf der Chinesischen Ostbahn** wird mit dem 1. Juni d. J. zur Tatsache werden, und die neueste Ausgabe des amtlichen Reichskursbuchs veröffentlicht bereits den Fahrplan eines Schnellzuges, der von jenem Tage an wöchentlich z w e i mal von Mandschuria über Charbin einerseits nach Wladiwostok, anderseits nach Dalni und Port Arthur verkehren soll. Bei dem großen Interesse, welches die Entwicklung des Überlandverkehrs nach dem Stillen Ozean in allen Kreisen in Anspruch nimmt, teilen wir den Fahrplan dieses Schnellzuges mit dem Hinzufügen mit, daß von dem gleichen Tage an auch ein Personenzug auf der Linie t ä g l i c h verkehren wird. Die folgenden Fahrzeiten sind in Charbiner Zeit angegeben, welche gegen Petersburger Zeit um 6 Stunden 4 Min. vor geht.

	Werst*)	Chinesische Ostbahn	
Sb Di 10.0	0	Ab Mandschuria . . . . An	Sb Mi 7. 0
St Mi 5.14	176	↓ Chailar . . . . . . ↑	Sb Mi 12.28
Mo Do 1.30	693	↓ Zizikar . . . . . . ↑	Ft Di 2.20
Mo Do 11.24	876	An Charbin . . . . . . Ab	Do Mo 1.20
1.10	876	Ab Charbin . . . . An	10.31
1.50	1413	An Grodekowo . . . Ab	9.20
3.40	1413	Ab Grodekowo . . . An	7.25
6.44	1504	An Ketrizewo . . . Ab	4.15
11.0	1606	„ Wladiwostok . . „	12.5
Mo Do 12.30	876	Ab Charbin . . . . . . An	Do Mo 11.35
Di Ft 12.55	1382	„ Mukden . . . . . . „	Mi St 1.5
Di Ft 7.2	1532	An Daschitschan . . . . Ab	Mi St 7.52
8.0	1532	Ab Daschitschan . . An	7. 0
8.50	1553	An Inkau . . . . . . Ab	6.10
Di Ft 7.50	1532	Ab Daschitschan . . . . An	Mi St 7.30
Mi Sb 5.5	1730	An Dafangschen . . . . Ab	Mi St 12.25
—	1736	An Talienwan . . . Ab	—
Mi Sb 6.10	1742	An Nankuanling . . . . Ab	Di Sb 11.45
8.20	1742	Ab Nankuanling . . An	9.30
9.50	1787	An Port Arthur . . . Ab	8.0
Mi Sb 6.20	1742	Ab Nankuanling . . . . An	Di Sb 11.35
Mi Sb 7. 0	1758	An Dalni . . . . Ab	Di Sb 11.0

*) 1 Werst ist = 1,067 km.

Bis Mandschuria ist auf der Transbaikalbahn von Irkutsk ab ein regelmäßiger Verkehr schon seit länger als zwei Jahren eröffnet. Auch verkehrten von Mandschuria ab auf der Chinesischen Ostbahn seit einiger Zeit Züge, doch fehlte es an einem regelmäßigen Betrieb mit festen Abgangs- und Ankunftszeiten; auch waren, wie aus verschiedenen Reiseberichten geschlossen werden muß, bisher die dem Personenverkehr dienenden Einrichtungen auf dieser letzten Strecke der großen Überlandbahn nicht derartig, daß sie den an andere Verhältnisse gewöhnten Reisenden des westlichen Europas zur Wahl dieses Weges nach Ostasien einladen konnten. Für den Durchgangsreiseverkehr war die transsibirische Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung daher noch kaum benutzbar. Das ändert sich nun mit der Einführung eines regelmäßigen Zugverkehrs auf der Chinesischen Ostbahn im Anschluß an die von Irkutsk in Mandschuria eintreffenden Züge.

Über die Postbeförderung auf der neuen Verkehrslinie spricht sich die D. Verkehrs-Ztg., der wir diese Mitteilungen entnehmen, in nachstehender Weise aus:

„Für die Postbeförderung nach Ostasien ist die Benutzung des Überlandweges, vorausgesetzt, daß sich der Betrieb regelmäßig gestaltet, ohne Frage von hoher Bedeutung, ermöglicht sie doch einen Briefwechsel zwischen Europa und dem fernen Osten fast in der halben Zeit wie auf dem Seewege. Augenblicklich ist der Weg über Sibirien für den Postverkehr dritter Länder allerdings noch gesperrt, doch hat die russische Postverwaltung durch das Internationale Bureau den anderen Vereinsverwaltungen bereits mitteilen lassen, unter welchen Bedingungen sie die Benutzung des Weges zur Verfügung stellen wird. Die russische Postverwaltung sieht den Weg als außergewöhnliche Verbindung (service extraordinaire) im Sinne des Artikel III der Vollzugsordnung zum Weltpostvertrag an. Sie nimmt infolgedessen für die Benutzung höhere Vergütungen als die gewöhnlichen Landtransitsätze in Anspruch, wie solche auch den amerikanischen Postverwaltungen für die geschlossenen Briefposten zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean sowie für die Beförderung der Briefposten auf der Panama-Eisenbahn zwischen Colon und Panama zugestanden sind. Ob und in welchem Umfange eine Leitung der europäischen Post über die sibirische Eisenbahn stattfinden wird, hängt aber zunächst noch von der Leistungsfähigkeit der Bahn und der Höhe der russischerseits in Anspruch genommenen Vergütungen ab. Für die Versendung von Postpaketen vom Westen nach dem Osten ist eine Benutzung der Bahn vorläufig nicht in Aussicht gestellt."

— **Über neue Eisenbahnpläne Rußlands in China** schreibt das „Zentralbl. f. d. Bauverw." folgendes: Nachdem Rußland von der großen sibirischen Eisenbahn eine Zweigbahn durch die Mandschurei geführt und über Station Taschizao bei Inkou (auch Yingtse, Yingkou oder Yingtsekou) den Anschluß an die Chinesische Nordbahn (Peking - Tientsin - Schanhaikwan - Inkou) bewerkstelligt hat, plant jetzt die russisch-chinesische Bank den Bau einer Linie, die Peking auf dem kürzesten Wege mit der sibirischen Stammbahn am Baikalsee in der Richtung der alten Karawanenstraße über Troitzkosawsk, Kjachta, Urga und Kalgan (Urga, Stadt an der Karawanenstraße nach Peking, Sitz des Oberlama, das „Mekka" der Buddhaverehrer. Kalgan, Stadt der Provinz Tschili unweit der Großen Mauer) verbinden soll. Die Voruntersuchungen für diese Eisenbahn, die vor etwa zwei Jahren von der russisch-chinesischen Bank im Einverständnis mit China in Angriff genommen wurden, sind kürzlich zum Abschluß gebracht. Über die Baubewilligung der geplanten Bahn ist zwar bisher noch nichts in die Öffentlichkeit gedrungen, doch dürfte dieser Bahnbau bei passender Gelegenheit mit ähnlicher Plötzlichkeit wie die sibirische, mandschurische und mittelasiatische Eisenbahn Rußlands ins Leben treten. Die russisch-chinesische Bank, deren Sitz sich in St. Petersburg befindet, wurde am 10./23. Dezember 1895 für Handelszwecke innerhalb der Grenzen Russisch-Ostasiens gegründet. Nach Errichtung von Zweiggeschäften in Hankou, Schanghai, Tientsin, Wladiwostok, Port Arthur, Charbin und anderen Städten hat die Bank ihre Geschäftsunternehmungen inzwischen bedeutend erweitert, auch auf Bergwerksunternehmungen in Sibirien ausgedehnt; seit einigen Jahren erstrebt sie auch den Bau von Eisenbahnen und Telegraphen im Anschluß an die sibirische Bahn im Norden Chinas. Durch ihre Begründer soll die Bank in nahen Beziehungen zur russischen und chinesischen Regierung stehen.

Durch die Bahn Kjachta-Peking würde die Eisenbahnverbindung Europas mit China gegenüber der bestehenden Linie durch die Mandschurei bedeutend verkürzt werden. Von der Station Myssowaja am Baikalsee über Karimskaja, Mandschuria, Charbin, Taschizao und Inkou beträgt die Entfernung bis Peking etwa 3450 Werst oder 3680 km, über Werchne-Udinsk, Troitzkosawsk, Kjachta, Urga und Kalgan dagegen näherungsweise nur 2250 Werst oder 2400 km; es würde sich also hier um eine Verkürzung des Durchgangweges von schätzungsweise 1300 km handeln.

Nach Mitteilungen russischer Zeitschriften hat die russisch-chinesische Bank bereits im Jahre 1898 von der chinesischen Regierung das Baurecht für eine Zweigbahn erworben, die von einem Punkte der geplanten chinesischen Nord-Süd-Eisenbahn Peking-Hankou nach Taijuen, der Hauptstadt der kohlen- und erzreichen Provinz Schansi, geführt werden soll. Von der geplanten Nord-Südlinie ist bisher — angeblich mit Geldmitteln, die von der russisch-chinesischen Bank vorgeschossen sein sollen — erst die etwa 130 km lange Strecke Peking-Pauting hergestellt worden. Die Fortführung der Linie soll einer belgischen Gesellschaft unter Beteiligung von russischen und französischen Geldleuten übertragen sein. Wegen Verlängerung der Zweigbahn über Taijuen hinaus bis nach Hsingan, der Hauptstadt der Provinz Schensi, sind bereits früher von der russisch-chinesischen Bank mit der chinesischen Regierung Verhandlungen eingeleitet worden. Außerdem soll ein Bauplan bestehen, der eine Verbindung der sibirischen Stammbahn am Baikalsee über Kjachta-Urga und Kuku-choto (Gui-chuntschen),

einem wichtigen Platz des chinesisch-mongolischen Handels, mit Taijuen erstrebt.

Bei der geplanten Verbindung Pekings mit der sibirischen Eisenbahn am Baikalsee muß das Wüstengebiet der Mongolei durchquert werden. Durch Flugsand, Wassermangel, tropische Hitze, Fehlen von Bau- und Brennstoffen und gänzliche Abgeschiedenheit von menschlichen Wohnstätten werden dort ungewöhnliche Hindernisse entstehen und zu überwinden sein. Diese Hindernisse hofft man aber nach den Erfolgen, die bei der Durchquerung von Wüstenstrecken der mittelasiatischen Eisenbahn erzielt worden sind, auch in der Mongolei siegreich zu überwinden. Die aufgeschütteten Sanddämme sind dort durch Begießen mit Wasser aus einer Lehmlösung, durch Bepflanzen und Besäen mit einheimischen Sandpflanzen (Saxaul, Tamarixstaude, wilder Hafer) und durch regelrechtes, gleichmäßiges Einbetten von Saxaulzweigen, die zwischen dem Sande wagerechte Schichten bilden und mit ihren Enden aus den Dammböschungen ein wenig hervorragen, befestigt worden. Als Vorkehrungen gegen den Flugsand werden an den gefährdeten Strecken der mittelasiatischen Eisenbahn Holzwände nach Art der gegen Schneewehen in Rußland gebräuchlichen Vorrichtungen aufgestellt, die aus kreuzweise übereinander gesteckten, kräftigen Schindeln bestehen und soviel Halt gewähren, daß der Sand sich dort ansammeln und aufhäufen kann. Auch das Wasser hofft man in ähnlicher Weise wie bei der mittelasiatischen Eisenbahn durch Anlage von artesischen Brunnen oder durch Zufuhr in großen Behältern durch die Eisenbahn selbst zu beschaffen.

— **Die Deutsch-chinesische Eisenbahngesellschaft m. b. H.**, deren Errichtung von uns in Nr 32 S. 507 d. Ztg. mitgeteilt wurde, bezweckt, wie wir der Frankf. Ztg. entnehmen, in erster Reihe den Bau des deutschen Teiles der großen Durchgangslinie Peking - Tientsin - Nanking. Von Norden nach Süden, etwa parallel der im Bau begriffenen Eisenbahn Peking-Hankau, aber von dieser durch weite Strecken getrennt, soll die nunmehr in Angriff zu nehmende neue Linie in Tientsin von der schon im Betrieb befindlichen Bahn nach Peking abzweigen und von dort zunächst dem Kaiserkanal folgen, um nach dem Eintritt in die Provinz Schantung sich etwas östlich nach Tsinanfu zu wenden. Während aber noch vor Jahresfrist die Durchkreuzung dieser Provinz derart geschehen sollte, daß die neue Linie von Tsinanfu ab sich am Westrande der dortigen Gebirge hinzuziehen hätte, ähnlich wie der Kaiserkanal, wird jetzt vorgezogen, das Gebirge selbst zu durchkreuzen, etwa so, wie die schon vorhandene Straße nach Itschaufu. Wann und wo mit dem Bau auf der deutschen Abteilung begonnen werden soll, darüber liegen Beschlüsse naturgemäß noch nicht vor, da die neue Gesellschaft erst feste Abmachungen mit der chinesischen Regierung zu treffen haben wird. Die Wahrscheinlichkeit aber spricht dafür, daß der Bau an zwei Strecken zugleich begonnen werden dürfte: in Tsinanfu und in Tientsin, wo ja ebenfalls die Heranziehung von Materialien zur See erleichtert ist.

Die südliche Strecke von Itschaufu an bis Nanking wird englicherseits gebaut werden, während die Weiterführung der Linie von Nanking nach Schanghai, wie wir erfahren, durch amerikanische Geldkräfte erfolgen wird. Natürlich ist das neue Unternehmen von besonderer Bedeutung auch für die Schantung - Eisenbahngesellschaft, weil es ihr wertvolle Anschlüsse nach Nord und Süd in Aussicht stellt. Die Schantung-Eisenbahn baut bekanntlich eine Linie von Tsingtau westwärts nach den Kohlenfeldern bei Poschan und weiter bis Tsinanfu. Für die im Bau begriffene Linie von Tsingtau nach Tsinanfu wurde der Schantung-Gesellschaft ab 1. Juni 1899 eine Baufrist von 5 Jahren gewährt; bis zu deren Ablauf, also bis 1. Juni 1904, zahlt sie ihren Aktien 4 % Bauzinsen. Inzwischen hat nach den bisherigen Berichten ihr Verkehr stetig zugenommen, doch sind eigentliche Verkehrsergebnisse nicht gesondert ausgewiesen, weil immer noch ein großer Teil davon auf Bauzüge entfällt. Die Ausführung der Anschlußbauten verspricht der Schantungbahn weitere Zufuhr durch das auf ihr hin zu führende Baumaterial; auch wird ihr damit die Verbindung nach den dichtest bevölkerten Teilen der Provinz erschlossen werden.

— **Mangel an Zugkraft auf den Eisenbahnen in Nordamerika.** Wie die Newyorker Handelszeitung berichtet, hat sich neuerdings auf den Bahnen der Vereinigten Staaten ein derartiger Mangel an Lokomotiven herausgestellt, daß die Bahnverwaltungen nicht mehr imstande sind, den von der Industrie an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden und der Mangel an Transportgelegenheit bereits nachteilig auf alle Erwerbszweige zurückwirkt, weil er ihnen eine volle Ausnutzung der augenblicklich besonders günstigen Marktlage unmöglich macht. Die Newyorker Handelszeitung gibt über die Ursache dieses Mißstandes folgende Erklärung: „In den kritischen Jahren vor 1897 blieb aus leicht verständlichen Gründen die Zahl der Lokomotiven nahezu die gleiche. Von 1897 an fand aber eine anhaltende Zunahme der Gesamtzahl derart statt, daß letztere sich von 35 986 auf 39 584 in 1901 steigerte. Im ganzen erhöhte sich also die Zahl um 3598 Lokomotiven, von welchen rund 1000 auf den Rangierdienst entfielen. Für jedes Jahr jenes Zeitraumes, in welchem unsere Bahnen unermüdliche Anstrengungen machten, um ihre Ausrüstung und ihren Bestand an Lokomotiven zu mehren, stellt sich also die Zunahme nur auf 650 Lokomotiven, woraus zu entnehmen ist, in welchem großen Umfange die Bahnen zur Außerdienststellung alter Lokomotiven gezwungen waren. Es rächte sich derart die frühere Vernachlässigung der Betriebsmittelfürsorge, die vorerst eine Schuld der Verwaltung, in der Folge aber ein Gebot der schlechten Zeiten war.“ Aber auch diese Vermehrung habe den gesteigerten Anforderungen keineswegs genügt. „Denn“, so fährt der betreffende Aufsatz fort, „auf jede Personenzuglokomotive entfielen im Jahre 1897: 1 233 614 Personenmeilen und im Jahre 1901: 1 704 005 Personenmeilen, und bei jeder Güterzuglokomotive erhöhten sich die jährlichen Leistungen von 4 664 135 auf 6 439 736 Tonnenmeilen. In dem einen Falle ergibt sich also eine Zunahme der Leistung um 40 % und in dem anderen um 38 %.“

Wenn nun auch nach einer in der „Railroad Gazette“ kürzlich veröffentlichten Zusammenstellung im Jahre 1902 nicht weniger als 4070 Lokomotiven zur Abnahme gelangt seien, so habe auch diese außerordentliche Anstrengung der Bahnverwaltungen nicht mehr genügt, um die eingetretene Unzulänglichkeit ihrer Triebkraft auszunutzen. Denn gerade die übermäßige Anstrengung der vorhandenen Zugkräfte in den Vorjahren habe die Not bereits so verschlimmert gehabt, daß ihr auch die Lokomotiven neuester Bauart nicht mehr auf die Dauer gewachsen waren und eine außergewöhnlich große Anzahl von Lokomotiven aus dem Verkehr in die Reparaturwerkstätten überführt werden mußte.

— **Der internationale Kongreß christlicher Vereinigungen der jungen Eisenbahnangestellten** ist in Topeka (Vereinigte Staaten) am 3. d. M. unter Beteiligung ausländischer Abgesandter zusammengetreten; unter ihnen befand sich Franke-Frankfurt a/M., der über den Fortgang der Arbeit in Deutschland Bericht erstattet. James Stokes-Newyork gedachte in einer Ansprache des Deutschen Kaisers, der allen Monarchen Europas auf dem Gebiete, dem das Werk der Vereinigung gewidmet sei, vorangehe.

— **Eisenbahnerausstand in Viktoria (Australien).** Aus Melbourne wird gemeldet: Nachdem der Verband der Staatseisenbahnarbeiter in einer Anzahl von 11 000 Mann die Forderung der Regierung abgelehnt hat, die verlangte, daß dieser eine Verbindung mit dem unter dem Namen „Tradeshall“ bekannten Zentralarbeiterverband löste, kündigte der Verband der Lokomotivführer für Mitternacht des 8. Mai den Ausstand an. Sämtliche Lokomotivführer werden dann ihre Maschinen an dem Orte, wo sie sich gerade befinden, verlassen. Die Regierung verspricht den Nichtausständigen doppelte Löhnung. Das Publikum ist entschieden auf seiten der Regierung. Weiteren Nachrichten vom 9. d. M. zufolge ist der Eisenbahnverkehr nach dem Innern beinahe vollständig eingestellt. In Ballarat, Bendigo und anderen Verkehrszentren ist die Einstellung von Lokomotivführern unmöglich. Der Eisenbahnverkehr nach den Vororten hat so gut wie ganz aufgehört, da nur neun Lokomotivführer eingestellt werden konnten. Der Vorortverkehr wird mittels Straßenbahnwagen und anderer Fahrzeuge aufrecht erhalten. Man trifft Vorkehrungen, um die Küstenpost durch Dampfer und die Inlandpost durch Stellwagen zu befördern, da die Lokomotivschuppen von den Ausständigen umlagert werden, um Arbeitswillige fernzuhalten. Sogar die wenigen in Betrieb befindlichen Züge werden von Leuten geführt, die nicht erfahren genug sind, um die Maschinen vorschriftsmäßig zu bedienen. Am selben Tage sind in Melbourne verschiedene Berichte von Eisenbahnlinien eingegangen, bei welchen infolge falscher Weichenstellung Zugentgleisungen vorgekommen sind. Die Expreßzüge nach Sidney und Adelaide erlitten Verspätungen um mehrere Stunden. Die englische Post ist zur See nach Adelaide gesandt worden.

Nach weiteren Nachrichten vom 12. d. M. verkehrten am 11. d. M. 30 Züge in Viktoria. Am 12. d. M. sollten deren 50 abgelassen werden können. Von demselben Tage erfährt „Daily Chronicle“ aus Melbourne: Die Lage der Streikenden wird schwächer. Dies geht daraus hervor, daß sie lange Erklärungen zur Rechtfertigung ihrer Handlung erlassen. Die Regierung von Viktoria dagegen hat einen einstweiligen Betrieb einzuführen vermocht; er begann gestern. Ein Zug lief nach Bendigo ein, ein anderer nach Ballarat, ein dritter nach Albury an der Grenze von Neu-Süd-Wales. Von 11 000 Eisenbahnern streiken nur 1500 Lokomotivführer und die entsprechende Anzahl Heizer. Die anderen Eisenbahner sind arbeitslos, weil die Lokomotiven nicht gehen. Nach einer Meldung der „Daily Mail“ aus Melbourne bietet die Regierung jedem Lokomotiv-

führer, der den Dienst annimmt, 1000 ℳ. Verschiedene Neuangeworbene gaben jedoch nach den ersten Versuchen den Dienst wieder auf. Die Studenten der Universität erboten sich, dem Staate umsonst in jeder Eigenschaft zu dienen. Die Regierung ist so fest wie je, sie wird sehr von den öffentlichen Körperschaften unterstützt und lehnt jede Vermittlungsidee ab.

Bücherschau.

— **Unsere Trinksitten in ihrer Bedeutung für den Eisenbahner und das reisende Publikum.** Vortrag, gehalten auf der konstituierenden Versammlung des Deutschen Vereins enthaltsamer Eisenbahner zu Hamburg (März 1902) von Dr med. Bonne-Klein-Flottbek. 24 S. Verlag von Deutschlands Großloge II des Guttemplerordens (J. O. G. T.), Geschäftsstelle P. Jepsen-Flensburg, Vereinsstraße 27. Preis 25 ₰, bei Entnahme einer größeren Anzahl entsprechend billiger

Auf Grund reicher ärztlicher Erfahrung und gestützt auf die bahnbrechenden, auch in dieser Zeitschrift (Nr 58 von 1902) behandelten Untersuchungen von Kraepelin, Fürer, Smith, Aschaffenburg und anderen Männern der Wissenschaft über die Wirkung des Alkohols auf die Gehirntätigkeit legt Verfasser die Gefahren dar, die dem Eisenbahndienst nicht nur aus dem „sogen. mäßigen Genuß" alkoholischer Getränke, sondern auch aus der Nachwirkung eines gelegentlichen Rausches erwachsen. Packende Beispiele dienen zur Erläuterung. Zum Beweis für den Umfang dieser Gefahren wird eine Äußerung des belgischen Eisenbahnministers angeführt, wonach die Hälfte aller Eisenbahnunfälle auf Alkoholmißbrauch zurückzuführen sei. (Es darf hierbei allerdings nicht übersehen werden, daß dieser Mißbrauch in Belgien noch wesentlich größer ist als in Deutschland.)

Nicht minder beachtenswert als die mit reichem Tatsachenmaterial belegten theoretischen Ausführungen des Verfassers sind die von ihm empfohlenen praktischen Mittel, den besprochenen Gefahren zu begegnen.

Von direkten Verboten verspricht er sich nur dann einen Erfolg, wenn das Verständnis dafür durch umfassende Aufklärung geweckt wird. Er empfiehlt deshalb, sämtlichen deutschen Bahnärzten aufzugeben, mindestens zweimal im Jahre einen kurzen Lehrkursus von je einer Stunde über die Schädlichkeiten des Alkoholgenusses für den Eisenbahndienst abzuhalten. (In Frankreich wird dies Verfahren schon mit bestem Erfolge geübt.) Die von den deutschen Eisenbahnverwaltungen getroffenen Wohlfahrtseinrichtungen, die auf Verminderung und Verhütung des gewohnheitsmäßigen Genusses alkoholischer Getränke abzielen, werden auch von Dr Bonne gebührend gewürdigt. Als notwendige Ergänzung dieser Maßnahmen erscheint ihm die Förderung der Enthaltsamkeitsbewegung unter den deutschen Eisenbahnern und — nicht zuletzt — auch die Aufklärung des reisenden Publikums über die in mehr als einer Hinsicht bedenkliche Sitte, das im Dienst befindliche Eisenbahnpersonal mit berauschenden Getränken zu bewirten.

Daß auf den vom Verfasser angedeuteten Wegen ein erheblicher Fortschritt in der Bekämpfung und Verhütung des Alkoholmißbrauchs zu erzielen wäre, wird von niemand ernstlich bestritten werden können. Bis es jedoch dahin kommt, daß „die deutschen Bahnen keinen Unfall mehr zu verzeichnen haben, der infolge leichter oder schwerer Intoxikation (Vergiftung) ihrer Angestellten durch den Genuß berauschender Getränke entstanden wäre", wird es noch vieler Mühe und Arbeit, auch von seiten der Eisenbahnverwaltungen, bedürfen. Die mit der besprochenen Schrift gegebene Anregung dazu ist im öffentlichen Interesse jedenfalls mit Dank zu begrüßen. —T.—

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 14. Juni d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Pr.-Stargard-Schmentau die Reststrecke Pr.-Stargard-Skurz mit den Stationen Gr.-Jablau, Bobau und Ponschau dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Diese Stationen dienen sämtlich dem Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden diese Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif sowie den Staatsbahntiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Danzig, den 8. Mai 1903. (1245)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die an der Strecke Berlin Anhalt. Bhf.-Elsterwerda zwischen den Stationen Hohenleipisch und Rückersdorf gelegene Haltestelle Rückersdorf-Oppelhain, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr diente, wird am 1. Juni d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Halle a/S., den 7. Mai 1903. (1246)

Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güter- und Tierverkehr.

Am 15. Mai 1903 wird der an der Strecke Saarbrücken-Karthaus zwischen den Stationen Mettlach und Merzig (Saar) gelegene Haltepunkt Ponten-Besseringen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Haltestelle für den Güter- und Tierverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle Ponten-Besseringen in die Tarife für obengenannten Güter- und Tierverkehr einbezogen.

Über die zur Anwendung gelangenden Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft. (1247)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Mai 1903.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Die zwischen den Haltestellen Alt-Banzin und Güdenhagen der Strecke Kolberg-Köslin gelegene Haltestelle Bast-Kasimirsburg, welche gegenwärtig nur für die Abfertigung von Personen und Gütern in Wagenladungen eingerichtet ist, wird vom 15. Mai d. J. ab auch für den Stückgutverkehr im Binnenverkehr eröffnet.

Stettin, den 5. Mai 1903. (1248)

Direktion.

3. Güterverkehr.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Auf der Station Contwig der Pfälzischen Eisenbahnen ist eine neue Kopframpe in Betrieb genommen worden. Es können deshalb in Zukunft Fahrzeuge im Verkehr mit genannter Station abgefertigt werden. (1249)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Mai 1903.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.

Am 20. Mai 1903 treten direkte Ladungssätze zwischen der Station Lötzen der Ostpreußischen Südbahn und der Gemeinschaftsstation Mannheim in Kraft.

Berlin, den 12. Mai 1903. (1250)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn-pfälzischer Verkehr. Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Tarifheft „Teil II".

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. erhält die Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl."

Frankfurt a/M., den 9. Mai 1903. (1251)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif, Teil II, Hefte A, B und C vom 1. Juni 1890, und Deutsch-belgischer Gütertarif, Hefte 1 und 2 vom 1. August 1891.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Bestimmung im Nachtrage XVII des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs, im Nachtrage XV zum Hefte 1 und XIV zum Hefte 2 des deutsch-belgischen Gütertarifs, wonach die Station Anseremme der belgischen Staatsbahn mit den Frachtsätzen der Station Villers-sur-Lesse unter Hinzurechnung gewisser

Zuschlagsfrachten in den Tarif einbezogen wird, dahin geändert, daß für den Verkehr von und nach Anseremme nunmehr die Frachtsätze der Station Dinant ohne jeden Zuschlag zur Anwendung kommen.

Soweit in Ausnahmetarifen Anseremme mit direkten Frachtsätzen ausgerüstet ist, ändert sich hieran nichts.

Weitere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 8. Mai 1903. (1252)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Tarif (Teil II, Abt. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 77 bezw. 80 sind folgende, ab 1. Juni l. J. gültige Schnittsätze nachzutragen:

	Spezialtarif I a	Spezialtarif I b
	Franken für 100 kg	
Salzburg . . . Peri (Bayer. St. B.)	3,12[46)]	1,96[46)]
Salzburg . . . Pont. (Österr. St. B.)	3,29[46)]	1,77[46)]

[46)] Nur gültig für Schwefelnatrium nach Italien.

München, den 10. Mai 1903. (1253)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr zwischen den Stationen Homberg a/Rhein (Direktionsbez. Cöln), Laer, Neumühl, Präsident (Direktionsbez. Essen) und Porta (Direktionsbez. Hannover) einerseits und den Stationen der Stralsund-Tribseer Eisenbahn anderseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 12. Mai 1903. (1254)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande treten am 1. Juni d. J. die Nachträge III zu Heft I und VII zu Heft 2 in Kraft. Sie enthalten Änderungen der Fassung der Ausnahmetarife 6 (Emballagen), 7 (Schwefelsäure), 13 (Kalk usw.), 21 (Kohlen), 33 (Sand usw.) und 48 (Petroleum), Ergänzungen der Frachtsätze für den Klassenverkehr, u. a. durch Einbeziehung der Station Haindorf-Liebwerda der Friedländer Bezirksbahnen sowie Ergänzungen bezw. Änderungen der Frachtsätze einer größeren Anzahl der bestehenden Ausnahmetarife, endlich einen neuen Ausnahmetarif 70 (Scherben). Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 23 (Düngemittel usw.) sind unter Berücksichtigung der in Deutschland und Österreich bestehenden besonderen Ermäßigungen für Düngemittel vollständig umgearbeitet worden. Insoweit durch die Nachträge Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1903 in Kraft. Abdrücke der Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen zum Preise von 30 ₰ für Nachtrag III und 75 ₰ für Nachtrag VII erhältlich.

Dresden, am 14. Mai 1903. (1255)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.
Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der nur noch in geringer Zahl vorhandenen Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 ab die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitt B 2 zu B I §§ 7—9 der Allgemeinen Tarifvorschriften von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung" bis „überweisen" gestrichen. (1256)

St. Johann-Saarbrücken, 12. Mai 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Der Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren in Wagenladungen von den Stationen Schaalby, Scholderup, Steinfeld, Süderbrarup und Taarstedt der Schleswig-Angler Eisenbahn nach den Stationen Altona und Hamburg-Sternschanze des Eisenbahndirektionsbezirks Altona über Schleswig wird mit dem Ablauf des Monats Juni aufgehoben.

Durch die Aufhebung treten in den genannten Stationsverbindungen geringe Frachtverteuerungen ein.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Altona, den 15. Mai 1903. (1257)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich
namens der Schleswig-Angler Eisenbahn.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI, Berlin-Stettin-hessischer und hessisch-linksrheinischer Verkehr.
Mit Wirkung vom 20. d. M. werden für die Beförderung von Gießerei-Roheisen in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von den Hochofenstationen der Bezirke Cöln, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Stettin (Kratzwieck) nach der Station Sangerhausen ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 9. Mai 1903. (1258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Gütertarif Teil II, Heft A [Gemeinschaftliches Heft] vom 1. April 1903.)

Ab 1. Juni 1903 wird die Station Glan-Münchweiler mit nachstehenden Entfernungen in den Tarif aufgenommen:

Seite des Haupttarifs	von der Station	Eigentumsbahn	bis zum Schnittpunkte 1	2	3	4	5	6
			Kilometer					
41	Glan-Münchweiler . .	Pf. E.		555[3)]	609[3)]	579[3)]	591[2)]	534[2)]

München, den 9. Mai 1903. (1259)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni d. J. tritt im Gruppenverkehr VIII (Cöln, St. Johann-Saarbrücken) und im rheinischen Nachbarverkehr für Tonsendungen von mindestens 10 000 kg im Übergangsverkehr von den Bergheimer Kreisbahnen und der Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl einschließlich der im Privatanschlußverkehr auf dem vollspurigen Gleis nach den Staatsbahn-Übergangsstationen Bedburg, Horrem und Liblar angebrachten Ladungen ein Ausnahmetarif in Kraft. Durch ihn werden die Frachtsätze dieser Stationen um 0,02 ℳ für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 9. Mai 1903. (1260)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarif Teil II, Heft 3 vom 1. Februar 1897.)

Ab 1. Juni l. J. wird die Station Birkenfeld-Neubrücke der K. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken mit folgenden Frachtsätzen in die Abteilung b des Ausnahmetarifes Nr 33 für Ton (Seite 55 des Nachtrages II) aufgenommen:

Nach oder von	Birkenfeld-Neubrücke für 100 kg in Mark
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:	
Inzersdorf	1,79
Wien I. K. E. B. (Westbhf.)	1,73

München, den 11. Mai 1903. (1261)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Teil V, Heft 1 vom 1. November 1897. Saarkohlentarif nach Österreich.)

Ab 1. Juni 1903 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die Station Glan-Münchweiler der pfälzischen Eisenbahnen und wird auf Verlangen kostenlos abgegeben.

München, den 9. Mai 1903. (1262)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
Mit Wirksamkeit vom 11. April 1903 ist auf Seite 72 des Nachtrags III zum hessisch-bayerischen Gütertarif der Schnittfrachtsatz der Abteilung a bei Neu-Isenburg von 0,16 in 0,13 ℳ und bei Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.) der Schnittfrachtsatz der Abteilung b von 0,17 in 0,16 ℳ abzuändern.

München, den 8. Mai 1903. (1263)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ungar.-bayer. Gütertarif.
Teil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1903.

Am 1. Juni l. J. wird das Heft 1 des Teiles IV des Gütertarifes neu ausgegeben. Dasselbe enthält Frachtsätze für die Beförderung von Holz, europäischem, und von Borke (Rinde) zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in

Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Kärnten, Krain, Salzburg und Tirol), der Station Wien St. E. G. transit der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, der Station Wien K. F. N. B. transit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linie), der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft sowie der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft einerseits und Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen, der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München sowie der Lokalbahn Asch-Roßbach anderseits.

Das Heft 1 vom 1. August 1900 samt Nachträgen I—IV, dessen Aufhebung am 11. März d. J. ausgeschrieben wurde, wird hierdurch ersetzt.

München, den 10. Mai 1903. (1264)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern etc. vom 1. April 1902.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der mit Ausschreiben Nr 41010 III im Tarifanzeiger Nr 24 vom 31. Mai 1902 für Abfallschwefelsäure (Rückstand aus der Petroleumraffinerie zu Düngezwecken) eingeführte Ausnahmetarif Nr 12 c wie folgt ergänzt:

ab Fürth nach Heufeld 0,56 ℳ für 100 kg.

München, den 10. Mai 1903. (1265)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1903 werden im Verkehr zwischen Mannheim Industriehafen einerseits und Basel S. B. B. und Basel-St. Johann S. B. B. für alle Güter in Wagenladungen, die im Industriehafen zu Mannheim vom Schiff auf die Eisenbahn oder umgekehrt oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — mit oder ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden, die für Mannheim Zentralgüterbahnhof bestehenden Frachtsätze gewährt.

Karlsruhe, den 8. Mai 1903. (1266)

Großh. Generaldirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. Juni d. J. treten für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Algringen, Ars a. d. Mosel, Diedenhofen, Dommeldingen, Düdelingen Werk, Esch, Gandringen, Hagendingen, Hayingen, Luxemburg, Öttingen-Rümelingen und Rombach nach Lübben N.-L. Süd ermäßigte Ausnahmetarifsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. Mai 1903. (1267)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Tarif vom 1. November 1901.

Vom 1. Juli l. J. ab wird die Station Iglau Stadt der k. k. österr. Staatsbahnen mit nachstehendem Frachtsatz in den Ausnahmetarif 3 (Wolle etc.) aufgenommen:

km	Nach und von	Mannheim tr. Ludwigshafen tr. für 100 kg
750	Iglau Stadt .	2,39 ℳ

München, den 8. Mai 1903. (1268)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Vom 15. d. M. ab treten Ausnahmesätze für Gießerei-Roheisen von Georgsmarienhütte nach mehreren Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle, Magdeburg in Kraft.

Gleichzeitig werden direkte Frachtsätze zwischen den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und einigen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Posen eingeführt.

Münster, den 9. Mai 1903. (1269)

Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit ab 15. Mai 1903 wird die Station Ichenhausen der k. bayer. Staatslokalbahnen in die bayerisch-schweizerischen Gütertarife Teil II, Heft 1 vom 1. VI. 1899 und Heft 3 vom 1. I. 1900 einbezogen.

Ferner wird mit Wirksamkeit ab 20. Mai 1903 der Stationstarif für Ingolstadt Z. B. im vorgenannten Teil II, Heft 3 durch Wagenladungsfrachtsätze für die Stationen Genf, Lausanne, Neuchâtel und Serrières ergänzt.

München, den 12. Mai 1903. (1270)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 20. Mai 1903 treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande im Verkehr zwischen den ungarischen Stationen Lok, Titel und Ujvidék einerseits und Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt und Dresden-Friedrichstadt anderseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von frischem Gemüse und Kartoffeln bei Auflieferung sowohl als Stückgut, als auch in Wagenladungen von 5000 und 10000 kg in Kraft. Näheres ist bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 16. Mai 1903. (1271)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Teil II, Heft 7, 8 und 9 des Verbands-Gütertarifs vom 1. Februar 1898.)

In den am 1. Mai 1903 ausgegebenen Nachträgen sind mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 folgende Berichtigungen des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr 33 für Koalin etc., Abteilung II vorzunehmen:

Auf Seite 4 des Nachtrages V zum Heft 7 und des Nachtrages VI zum Heft 9 ist jeweils in der ersten Zeile zwischen den Worten „Schieferton" und „sowie" das Wort: „roh" einzuschalten und auf Seite 10 des Nachtrages IV zum Heft 8 sind in der zweiten Zeile die Worte „und Chinaklay" zu streichen.

München, den 9. Mai 1903. (1272)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Ausnahmetarif für Getreide etc., Teil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898.)

Am 1. Juni 1903 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung, welcher Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der bisherigen Nachträge enthält.

München, den 9. Mai 1903. (1273)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903.
(Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. wird die Station Budapest fővárosi közraktarak in den Ausnahmetarif Nr 40 (für Schweinefett) mit den für die übrigen Budapester Bahnhöfe vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.

München, den 11. Mai 1903. (1274)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 2 und 3, gültig vom 1. Februar 1898, und Heft 4, gültig vom 1. Oktober 1899.

Aufhebung der Frachtsätze für „Rohholz".

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1903 sind in den obbezeichneten Tarifheften, und zwar im Ausnahmetarif Nr 2 für Holz folgende Änderungen zu bewirken:

1. Hinsichtlich der Tarifhefte 2 und 3 sind die in der bezüglichen Nomenklatur — Position 1 — angeführten Holzsorten, nämlich:
   Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2,5 m lang — zu streichen;
2. hinsichtlich des Tarifheftes 4 sind die in der bezüglichen Nomenklatur angeführten Holzsorten, nämlich
   unter a) 1: Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2,5 m lang, ferner
   unter b) 1: Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis zu 2,5 m lang — zu streichen.

Ad 1 und 2 werden demgemäß ab 1. Juli 1903 für den Transport der vorstehend angeführten Holzsorten die bezüglichen direkten Frachtsätze nicht mehr angewendet.

Wien, am 12. Mai 1903. (1275)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Mit 1. Juni 1903 gelangen nachstehend verzeichnete Tarife zur Einführung:

a) Teil V, Heft 1, Ausnahmetarif für die Beförderung von Hornvieh;
b) Teil V, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Hornvieh und Pferden.

Hierdurch werden Teil V, Heft 1 und 2 (Spezialtarife für die Beförderung von Hornvieh) vom 1. März 1894 samt Nachträgen I aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1903 in Wirksamkeit. Exemplare der neuen Tarife sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich, u. zw. Teil V, Heft 1 zum Preise von 50 Hellern und Teil V, Heft 2 zum Preise von 80 Hellern für das Stück.

Wien, am 8. Mai 1903. (1276)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Frachtsätze für Obstmost.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember l. J., werden für Obstmost bei Aufgabe in beliebigen Mengen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach oder von	Eisenbahn	Ringelshain (A. T. E.) Frachtsätze für 100 kg in Hellern
Bozen-Gries . . .	S. B.	588
Innsbruck	S. B.	472

Wien, am 9. Mai 1903. (1277)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Ausgabe neuer Tarife für Zuckertransporte.

Am 1. Juni 1903 treten für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) jeder Art (mit Ausschluß von Rohzucker) nach Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen und den Stationen Basel und Schaffhausen der Großherz. badischen Staatseisenbahnen folgende neue Tarife in Kraft:

a) Ausnahmetarif Teil VII (Verkehr von Österreich) für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Böhm. Nordbahngesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich), sowie der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn (einschließlich der Kuttenberger Lokalbahn), der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, dann der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien), einschließlich der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn;

b) Ausnahmetarif Teil VII (Verkehr von Ungarn) für den Verkehr von Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien) und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Hierdurch werden die gleichen Ausnahmetarife vom 1. Februar 1900 samt I. Nachtrag aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. August 1903 in Wirksamkeit.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zu nachstehenden Preisen für das Stück erhältlich und zwar: Der Tarif ad a) um 1 Krone, der Tarif ad b) um 60 Heller.

Wien, am 11. Mai 1903. (1278)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bentheimer Kreisbahn.
Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 werden die Vorschriften, betreffend den Gebrauch von Wagen mit anderem als 10 t Ladegewicht, im Abschnitt B 2 a zu B 1 §§ 7—9 aufgehoben.

Amsterdam, den 15. Mai 1903. (1279)
Die Generaldirektion
der holländischen Eisenbahngesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr.

Von sofort ab erfolgt für den Verkehr zwischen Stettin einerseits und Beyersdorf i. Pm. anderseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung über Pyritz.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Soldin, den 9. Mai 1903. (1280)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Mit dem Tage der Übernahme der Betriebsführung auf der Strecke Kiel-Eckernförde-Flensburg durch die Königliche Eisenbahndirektion in Altona — voraussichtlich am 1. Juli 1903 — tritt an Stelle des Nord-Ostsee-Verbands-Personentarifs vom 1. Oktober 1899 und des Personen- und Gepäcktarifs für den Verkehr zwischen Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn und Stationen der Schleswig-Angler Kreisbahn über Süderbrarup vom 1. Juni 1899 ein neuer Nord-Ostsee-Verbands-Personentarif in Kraft.

Durch diesen Tarif werden einige Tarifsätze aufgehoben und einige Tarifsätze um geringe Beträge erhöht. Ferner scheidet bei den Tarifsätzen für den Verkehr zwischen Berlin und Glücksburg mit wahlweiser Gültigkeit über Zarrentin-Oldesloe und Schwarzenbek-Oldesloe-Neumünster der Bahnweg Hagenow L.-Schwarzenbek-Oldesloe aus.

Nähere Auskunft erteilen bis zur Herausgabe des Tarifs die Verkehrs- und Tarifbureaus der beteiligten Verwaltungen.

Altona, den 3. Mai 1903. (1281)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

5. Generalversammlungen.

Die 33. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf
Sonnabend, den 13. Juni d. J.,
12 Uhr Mittags
in das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektionen in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1902, sowie Beschlußfassung über dieselbe.
2. Bericht des Aufsichtsrats über die Prüfung der Bilanz.
3. Wahl dreier Mitglieder des Aufsichtsrats.

Magdeburg, den 10. Mai 1903. (1282)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsrats der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1903 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1903 zur Tilgung gelangenden Teilschuldverschreibungen der 3½ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Teilschuldverschreibungen Lit. A pr. 5000 ℳ der deutschen Reichswährung 12 Stück, u. zw.:
744 1016 1139 1185 1365 1537 1547 1851 1853 1951 1961 2682;

b) von den Teilschuldverschreibungen Lit. B pr. 1500 ℳ der deutschen Reichswährung 67 Stück, u. zw.:
89 345 679 1127 1205 1340 1427 1487 1546 1845 2113 2248 2900 3029 3038 3065 4038 4465 5267 5703 5710 5921 5969 6008 6154 6263 6619 6791 7118 7304 7539 7610 7773 8847 8867 9031 9195 9333 9559 9600 9722 9894 9917 10000 10174 10276 10391 10470 10543 10870 10877 10961 11137 11166 11892 12475 12661 13043 13487 13955 14556 14567 14747 14771 14826 14829 14838;

c) von den Teilschuldverschreibungen Lit. C. pr. 1000 ℳ der deutschen Reichswährung 135 Stück, u. zw.:
516 984 [1624 1871 1971 2621 2639 2651 2741 2981 3614 3701 3753 3820 4063 4271 4885 4949 5134 5336 5483 5766 5804 5883 6258 6299 6345 7029 7347 7350 7379 7456 7498 8203 8419 8561 8727 8821 9129 9329 9498 9602 9645 9740 9817 9889 10147 10173 10496 10602 10616 10752 10925 11081 11128 11340 11490 12281 12345 12538 12569 13287 13464 13474 13651 13748 13940 14579 14693 14714 15059 15270 15337 15598 15717 15822 16085 16103 16366 16411 16487 16832 17269 17843 17969 18021 18495 18565 18570 18682 19333 19547 19906 20173 20225 20257 20279 20483 20642 21479 21495 21578 21656 21715 21726 21817 21837 21842 21925 22195 22530 22532 22845 22914 23006 23120 23470 23936 24112 24172 24367 24416 24707 24872 25126 25247 25364 26342 26892 27046 27689 27822 28022 28217 28891;

d) von den Teilschuldverschreibungen Lit. D pr. 300 ℳ der deutschen Reichswährung 156 Stück, u. zw.:
470 521 545 578 766 938 1010 1033 2114 2151 2291 2295 2488 2512 2813 2926 3018 3202 4075 4156 4196 4272 4525 5210 5433 5495 5984 6117 6375 6800 6807 6867 7159 7443 7592 7929 7949 7988 8423 9384 9539 9689 9762 9943 10134 10147 10296 10347 10356 10524 10700 10786 10905 11494 11747 11889 12175 12326 12664 12772 12813 13207 13316 13708 13726 14177 14394 14431 14476 14591 14663 14741 14852 14870 14921 14930 15108 15630 15959 16513 16602 16710 16741 16753 16779 16925 17002 17241 17293 17492 17591 18203 18408 18647 19090 19140 19329 19400 19516 19813 20012 20042 20127 20187 20294 20354 21430 21775 21995 22153 22260 22727 22778 22840 23040 23092 23110 23724 23766 23931 24057 24424 25212 25346 26168 26970 26992 27268 27271 27369 27561 27982 28022 28304 28416 28473 28476 28492 28670 28685 29046 29182 29922 30131 30877 31074 31091 32306 32729 33055 33138 33420 33513 33631 33851 34611.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Teilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1903 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Teilschuldverschreibungen nebst Coupons von einschließlich Nr 16 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerte vom 30. Juni 1903 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Österreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österr. Kronenwährung in dem dem Kurswerte der Mark entsprechenden Betrage:

in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhm. Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Teilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre
1897: Lit. C Nr 10120
„ D „ 11396
1898: „ C „ 1659
1899: „ B „ 617 4926 9069
„ C „ 8360 8362 11847
„ D „ 13405
1900: „ B „ 6384
„ C „ 1045 5032 8732 15931 20106
„ D „ 11040 13610 16337 16744 19128 23888
1901: „ B „ 8140 10050
„ C „ 6932 8863 11175 25879
„ D „ 218 3667 11656 16612 17351 23178
1902: „ A „ 1459
„ B „ 5570 6856 8437 14158
„ C „ 4574 19698 20100 26091 26809 26936 28817
„ D „ 855 1849 2891 3863 4301 5153 6643 7171 7333 8094 9194 10198 10263 14522 15884 16984 22980 29605 29931 30249 31153 32733 34407.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 8. Mai 1903. (1283)

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

7. Verdingungen.

Verdingung

von 10 eisernen Überbauten zu 8 Brücken zwischen Eversburg und Rheine. Verdingungstermin am 3. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr. Bedingungen und Angebotsformulare sind gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ bar, mit Zeichnungen gegen Einsendung von 6 ℳ bar von hier zu beziehen. Letztere liegen auch während der Dienstzeit in unserem Geschäftsraume aus. (1284)

Zuschlagsfrist 8 Wochen.

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 Osnabrück.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von

ca 5000 t Schienen und Verbindungsteilen

vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ vom Bureau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 8. Juni 1903, Nachmittags um 2 Uhr, im erwähnten Bureau.

Kopenhagen, Mai 1903. (1285)

Der Bahnchef.

Öffentliche Verdingung

der Dachdecker- (Los I) und Klempner- bezw. Kupferarbeiten (Los II) für den Neubau des Eilgutschuppens nebst Abfertigungsgebäudes auf Bahnhof Worms.

Vorbenannte Arbeiten nebst den dazu gehörigen Lieferungen sind in 2 Losen getrennt zu vergeben.

Die Verdingungsunterlagen — mit Ausnahme der Zeichnungen —, welche im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstr. 1 hier, zur Einsicht in den Dienststunden von 8—12 Vorm. und 2½ bis 6 Uhr Nachm. offen liegen, können gegen portofreie Einsendung für je ein Los von 1,0 ℳ in bar (nicht Briefmarken) durch unser Zentralbureau bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf Freitag, den 23. Mai d. J., Vorm. 10 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermine, welcher im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Mainz, den 6. Mai 1903. (1286)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen zu 10 eisernen Gleisüberbauten an Stelle von alten auszuwechselnden Brücken auf der Strecke Camenz-Königszelt soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferung umfaßt 31 600 kg basisches Flußeisen und 5480 kg Flußstahlguß.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 27. Mai, Vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Claassenstraße Nr 11, einzureichen.

Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8—3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ in bar von dort bezogen werden.

Breslau, den 11. Mai 1903. (1287)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Erd-, Rodungs- und Böschungsarbeiten sowie der Arbeiten zu den Brücken, Durchlässen und Wegebefestigungen einschließlich Lieferung der Materialien zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Schwarmstedt nach Wahnebergen (Verden) in den Losen II und III von Station 100 + 37 bis Station 384 + 0 (243 900 cbm Bodenbewegung, 243 100 qm Böschungen, 510 qm Spundwände, 1314 Kubikmeter Beton und Mauerwerk, 56 cbm Werksteine und 43 500 qm Wegebefestigungen).

Termin: Dienstag, den 9. Juni 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der Königlichen Eisenbahn-Bauabteilung in Verden, Marienstraße 16. Lagepläne, Massenverteilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 4 ℳ für beide Lose und von 3 ℳ für ein Los in bar (nicht in Briefmarken) an die Bauabteilung in Verden nur von der letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 8. Mai 1903. (1288)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Oberbau angesammelten Altmaterialien ist auf den 17. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr 51 des Direktionsgebäudes Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbureau hierselbst, Empfangsgebäude Zimmer Nr 7, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 8. Juli d. J.

Kattowitz, im Mai 1903. (1289)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Öffentlicher Verkauf im Submissionswege von altem Oberbaumaterial in 8 Losen. Zur Besichtigung bei der Oberbauwerkstätte in Utrecht vom 30. April bis zum 26. Mai von 9 bis 12 Uhr (Sonn- und Feiertage ausgenommen).

Verkaufsbedingungen werden auf portofreie Anfrage unentgeltlich zugesandt von der IV. Abteilung der Bahn und Bauten obengenannter Gesellschaft in Utrecht.

Angebote bis 26. Mai, 2 Uhr portofrei an die I. Ant. des Zentraldienstes obengenannter Gesellschaft, Utrecht.

Utrecht, April 1903. (1290)

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven.

In den Hauptwerkstätten Breslau O/S., Breslau Märkisch, Breslau Freiburg, Lauban und Guben stehen 12 Lokomotiven zum Verkaufe. Angebote darauf sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ versehen an unser Zentralbureau hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 3. Juni d. J., Vormittags 10½ Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten nebst Bedingungen können von dem vorbezeichneten Bureau in den Dienststunden von 8—3 gegen Einzahlung bezw. porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,80 ℳ für 1 Satz bezogen werden.

Breslau, im Mai 1903. (1291)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Mai Vorm. gemeldet.

Nr 14 — Berlin, am 16. Mai 1903. — Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

1	A D	—	1	Pack	eis. Ringe —	9	1	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
2	A H	15581	1	Korb	2 K. Bernsteinlack —	27	2	Hamburg	K. E.-D. Altona	
3	A H	1620	1	Kiste	Zuckerwaren —	152	3	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
4	A N	5420	1	„	Haushaltungswagen	98	4	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
5	A R	39281	1	„	? —	18	5	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
6	A S	50	1	Faß	Schmieröl —	242	6	Culm	K. E.-D. Danzig	
7	A U	165	1	Kiste	leer —	78	7	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
8	B	17	1	—	Petroleumfaß, leer —	33	8	Karlsruhe Hf.	Badische Stsb.	
9	B	299	6	Bund	12 Rohrstäbe —	54	9	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb	
10	B	—	1	Kiste	Käse —	5	10	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
11	B	—	1	Pack	Ofenringe —	5	11	Bingen	Direktion Mainz	
12	B	—	1	Bund	Ofenrosten —	10	12	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
13	B	—	1	Pack	Eisenteile —	5	13	Bingen	Direktion Mainz	
14	B 1265	6656/1	1	Kiste	Haarbürsten —	34	14	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
15	B grün	—	2	Stück	Wagenachsen —	126	15	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
16	B B	454	1	Blechkanne	? —	9	16	Türkheim	Bayerische Stsb.	
17	B C F	7841	1	Kiste	leere Biskuitbüchsen	12	17	Lünen	Dortm.-Gron.-Ensch.	
18	B G	3803	1	„	? —	47	18	Prechlau	K. E.-D. Danzig	
19	B H	8106	1	Bund	6 Stabeisen —	22	19	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
20	B M	12484	1	Kiste	leer —	81	20	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
21	B S S	15	1	„	— —	17	21	den Haag	Holländische E.	
22	C C H	1000	1	—	Eierspind —	?	22	Hamm	K. E.-D. Essen	
23	C E	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	13,5	23	Geierswalde	K. E.-D. Königsberg	
24	C F	1136	1	Bund	Hufeisen —	6	24	Backnang	Württemberg. Stsb.	
25	C M C	5325	1	Kiste	Vaseline —	58	25	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
26	C S & Co.	1718/9	2	Faß	Öl oder Teer —	?	26	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
27	C V	131	1	—	Buttertonne, leer —	3	27	Dortmund	Dortm.-Gron.-Ensch.	
28	D	2	1	Bund	4 Eisenkugeln —	4,5	28	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	6,75 m lg., ohne Ring u. Haken.
29	D O R	212	1	—	Kette —	12	29	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
30	D	27616	1	Sack	getr. Erbsen —	52	30	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
31	E B C	1105	1	Bund	5 Stahlstäbe —	30	31	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
32	E C C	260	1	Kiste	Nägel —	5	32	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
33	E H	1386	1	Sack	Zinkabfälle —	19	33	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
34	E H C	30600	1	Faß	leer —	18	34	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
35	E K	474	1	Kiste	Messingw. —	32	35	Aachen	K. E.-D. Cöln	
36	E S	1080	1	„	Eisenw. —	48	36	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
37	F	9884	1	Ballen	Tapeten —	33	37	Düsseldorf-Der.	„	
38	F 3010	6553	1	Kiste	Hohlglas —	67	38	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
39	F A	1	1	Korb	geschlacht. Geflügel	62	39	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
40	F A	2775	1	Kiste	Gummiringe —	33	40	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
41	F A O	302	1	—	Bettrahmen —	22	41	Remscheid	„	
42	F B	82228	6	Stück	eis. Platten —	37	42	Lübeck	Lübeck-Büchener	
43	F L	485	1	Pack	Polsterbettstelle —	22	43	Dahmsdorf M.	K. E.-D. Bromberg	
44	F O	2477	1	Ballen	Wollfilz —	56	44	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
45	F S	6755	1	Kiste	Glas —	130	45	Berka a/Ilm	Weim.-Berk.-Blank.	
46	F S	252	1	„	Schreibzeuge etc. —	95	46	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
47	F T	—	1	Sack	geteerte Stricke —	33	47	Eilgutabf. Könitz	K. E.-D. Erfurt	
48	F T B	1721	3	Stück	Waschkesselteile —	97	48	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
49	G	1371	1	Ballen	Leder —	105	49	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
50	G	8050	1	Korb	— —	100	50	Bentheim	Holländische E.	
51	G B	997	1	Kiste	Wein —	9	51	Flatow	K. E.-D. Danzig	
52	G K	1234	1	Stab	Flacheisen —	5,5	52	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	G K	6409	1	Kiste	leer —	49	53	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
54	G L	6138	1	Ballen	schwarze Herrenstoffe	43	54	Weener	Oldenburgische Stsb.	
55	G S	601/2	2	Kisten	Bilder u. Spiegel —	155	55	Wilhelmshaven	„	
56	H	54	1	Kiste	8 Flaschen Branntwein	20	56	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
57	H	—	1	Rolle	verz. Bandeisen	38	57	Renningen	Württemberg. Stsb.	
58	H	—	3	Stück	Siederohre	18	58	Rauxel	K. E.-D. Essen	2 m lang.
59	H	10	4	„	Kupferrohre	24	59	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
60	H B	4	1	Reisekorb	Frauenkleider	12	60	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
61	H B	974	1	Faß	Klebstoff	28	61	Mannheim	Badische Stsb.	
62	H & C	—	1	Kiste	Bleichsoda	54	62	Marten	K. E.-D. Essen	
63	H C	219	1	Ballen	Kiste mit Rosinen	18	63	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
64	H D	774	1	Korb	Eisenwaren	46	64	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
65	H N	—	1	Stück	eis. Reifen	40	65	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	
66	H N S	140	2	„	Pflugschare	4	66	Celle	K. E.-D. Hannover	
67	H V	—	1	„	Eisenteil	7	67	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
68	H W 155	7582	1	Kiste	Porzellantassen	260	68	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
69	J B	4182	1	Bund	Zinkeimer	19	69	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
70	J B F	3432a	1	Kiste	Klammern	77,5	70	Kufstein	Bayerische Stsb.	
71	J H	7082	1	Weinfaß	leer	8	71	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
72	J M	2198	1	Ballen	neue l. Säcke	40	72	Heidelberg	Badische Stsb.	
73	J M	654	1	Weinfaß	leer	14	73	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a./M.	
74	J N R	1646	1	Kiste	Zitronensäure	6	74	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
75	J P	9535	1	„	Mennig	5	75	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
76	J R	2712/2687	2	Kisten	Schreibmaterialien	90	76	Venlo K. M.	K. E.-D. Essen	
77	J W	6040	1	Kiste	Strümpfe, Strickwolle, Vanille	23	77	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
78	K	—	1	—	Hebebaum	11	78	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
79	K B	5496 8789	1	Kiste	Spielzeugwaren von Porzellan	120	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	K K	400	1	Reisekorb	leer	7	80	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
81	K M H	—	1	Stück	Bronze	8	81	Beckingen Saar	St. Johann-Saarbr.	
82	K R	78/79	2	„	Halbrundeisen	11	82	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
83	L	37/54	4	Fässer	leer	180	83	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
84	L H	6096	1	Kiste	Zigarren	52	84	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
85	L M	1639	1	Pack	Lattengestell	18	85	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
86	M C	1/5	5	Säcke	Wicken	500	86	Wegberg	K. E.-D. Cöln	
87	M G	14	1	—	Spiegel	9	87	Mannheim	Badische Stsb.	
88	M N O	—	1	Stück	Kaffeebrennmaschine	2	88	Merzig	St. Johann-Saarbr.	alt.
89	M R C	1058	1	Kiste	leer	26	89	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
90	M S	693	1	„	Glasflaschen	75	90	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
91	N E B oder N L B	10	1	—	Leine	—	91	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	45 m lg.
92	N R	3253	1	Kiste	leer	28	92	Hannover N.	„	
93	O B	6716	1	Pack	Polstermöbel	30	93	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
94	O C	211/2	2	Kisten	Wein	204	94	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
95	O & Co	313	1	Kanne	Öl	12	95	Jünkerath	K. E.-D. Cöln	
96	O G	59	1	Sack	getr. Pflaumen	12	96	Braunschweig Ostbhf.	K. E.-D. Magdeburg	
97	O P	11	1	„	verm. Glaskugeln	50	97	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
98	P B	2756	1	Krbblechfl.	gef.	29,5	98	Neunkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	P F	—	1	Krautfaß	leer	24	99	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
100	P S	42165	1	Kiste	gef.	48	100	Lingen i/W.	K. E.-D. Münster	
101	R	17	1	„	braune Seife	13,5	101	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
102	R	—	3	—	steinerne Treppenstufen	601	102	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
103	R A	142	1	Kiste	emaillierte Eisenwaren	112	103	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
104	R B	10	1	Koffer	Muster	68	104	Mainz H.	Direktion Mainz	Gepäck.
105	R C G	—	1	Karton	Glühstrümpfe	3	105	Neustadt O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
106	R E	458	1	Kiste	?	57	106	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
107	R F	—	1	„	leer	22	107	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
108	R S	4413	1	„	leer	26	108	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
109	S	100	1	„	Korsetteile	23	109	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
110	S	1, 3, 4, 5	4	Pack	leere Säcke	127	110	Passau	„	
111	S	410	1		Manufakturwaren	109	111	Almelo	Holländische E.	
112	S	—	3	Stück	Zahnräder	14	112	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
113	S	159	1	Kiste	leer	18	113	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
114	S	17	1	—	Stuhl	4	114	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
115	S & C	1666	1	Verschlag	Fahrrad	50	115	Bentheim	Holländische E.	
116	Sch H	234	1	Kiste	leer	19	116	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
117	S G C	7352	1	„	gefüllt	25	117	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
118	S St	1134	1	Stück	Wagenfeder	14	118	Detmold	K. E.-D. Hannover	
119	S & U	132	1	Faß	ansch. Benzin	202	119	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
120	S W	4020	1	Ballen	1 Federbett und Strohkopfkeil	23	120	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	T	24	1	—	Kinderwagen	16	121	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
122	T A E G J K	III 30939	1	Kiste	leer	57	122	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
123	V	—	3	Bund	22 l. gebr. Obstkörbe	48	123	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
124	V	317	1	Ring	alte Eisenringe	18	124	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
125	V	—	1	Sack	Diamantmehl in kl. Beuteln	50	125	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
126	W	I	1	Pack	8 Gemüsekörbe —	46	126	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
127	W	1—3	3	Rollen	Drahtgeflecht —	67	127	Gevelsberg H.	K. E.-D. Elberfeld	
128	W	110	1	Bund	Kupferrohr —	18,5	128	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	4,5 m lg.
129	W B	9165	1	Korb	Eisenwaren —	75	129	Aachen	K. E.-D. Cöln	
130	W G	—	1	Sack	l. Säcke —	6	130	Coblenz Rh.	„	
131	W G	7	1	Kiste	gefüllt —	71	131	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
132	W H	7572	1	Stück	Schornsteinaufsatz —	8	132	Stolberg-Hammer	K. E.-D. Cöln	a. Zinkbl.
133	W N	898	1	Verschlag	Maschinenteile —	67	133	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
134	W N J	29696	1	Ballen	7 Stahlrohre —	19	134	Mülhausen N.	Reichsbahn	
135	W P	1881	1	„	Wollwaren —	34	135	Louschnik	Neustadt-Gogoliner	
136	W P M	—	1	Fischfaß	leer —	15	136	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
137	W S	9960	1	Kiste	Blechw. —	13	137	Hamburg H.	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
138	Brake	97	1	Bierfaß	leer —	19	138	Brake	Oldenburgische Stsb.	*) Masch.-Fabr. Deutschland Nr 1.
139	M F D *) Dortmund	12	1	—	Kette —	24	139	Münster	K. E.-D. Münster	
140	Erich	6807	1	Bierfaß	leer —	21	140	Lübeck	Lübeck-Büchener	
141	A. Geyer	2369	1	Pianokiste	leer —	120	141	Eisenberg	K. E.-D. Erfurt	
142	Isserstedt	—	1	Kiste	Margarine —	19	142	Bommern	K. E.-D. Essen	
143	Meyers Putzcr.	717	1	„	Putzcreme —	6	143	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
144	Palmera	8151	1	Holzeimer	ansch. Palmin —	18	144	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
145	Fr. A. Raedecker Rostock	—	1	Pack i. L.	2 Uhrengewichte —	10	145	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
146	Ramsa	—	9	—	Chamottesteine —	36	146	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
147	Rommenhöller	33344	1	Zylinder	leer —	22	147	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
148	Schmidt & Unger Budapest	603	1	—	Privatwagendecke —	92	148	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
149	Gebr. Welger	—	1	—	Plan, graues Segeltuch	13	149	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	4,83 m lg., 3,38 m br.
150	G W Wreschen	176	1	Pack	2 Stühle —	7	150	Berge-Borbeck	K. E.-D. Essen	
151	S Zeimann	—	2	—	Blechfirmenschilder	?	151	Plauen Ob. B.	Sächsische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
152	—	15	1	Koffer	Kleider —	45	152	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
153	—	105, 107	11	Pack	Lithographiesteine —	58,5	153	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
154	—	107	1	Stück	gußeis. Konsole —	4	154	Glatz	K. E.-D. Breslau	
155	—	935	1	„	Zinkrohr —	20	155	Thalham	Bayerische Stsb.	
156	—	5805	1	Kiste	Porzellanware usw.	18	156	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
157	—	6823	1	—	schmiedeeis. Fassonstück	70	157	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
158	—	10136	1	Bierfaß	leer —	32	158	Lübeck	Lübeck-Büchener	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
159	weiß —	—	1	Bund	Eisen —	20	159	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
160	weiß =	—	1	Stange	Fenstereisen —	5	160	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
161	rot X	—	28	Stück	gußeis. Roststäbe —	244	161	Wriezen	K. E.-D. Stettin	
162	(Zeichen) weiß	—	20	„	eis. Ofenteile —	102	162	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
163	C 5420	4/6	3	Kisten	Hohlglas —	247	163	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
164	B G	—	1	Sack	alte getr. Kleider u. Sachen	11	164	Stolp	K. E.-D. Danzig	
165	(Zeichen)	3962	1	Kollo	Stahlstangen —	100	165	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
166	C	9702	1	Kiste	Zigarren —	74	166	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
167	G H	1557	1	„	gefüllt —	57	167	Guben	K. E.-D. Berlin	
168	5 45 cm br. 55 cm lg. 2,10 m	—	1	—	Signalscheibe —	—	168	Gr.-Lichterfelde Ost	„	
169	Columbia	—	1	—	Fahrrad —	—	169	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
170	Confectine	39	1	Kiste	Margarine —	33	170	Wittstock	K. E.-D. Altona	
171	Margar.	7922	1	„	Margarine —	18	171	Oberhausen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
172	Rüsselheim Opel	30	1	—	Fahrrad —	—	172	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
173	Triumph	—	1	—	Fahrrad mit Paket —	—	173	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
174	—	—	1	Bund	durchl. Bandeisen —	13	174	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
175	—	—	1	„	Bandeisen —	14	175	Dahlen	Sächsische Stsb.	
176	—	—	1	Paket	2 Stück Barchent —	5	176	Hamburg-Dammtor	K. E.-D. Altona	Gepäck.
177	—	—	1	Stück	Baugleis —	100	177	Ottoschacht	K. E.-D. Münster	
178	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	31	178	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
179	—	—	1	Korb	Bettstellenbeschläge	68	179	Camberg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
180	—	—	1	Pack	Blechröhrchen —	9	180	Meseritz	K. E.-D. Posen	ansch. Gardinenstg.
181	—	—	18	Bund	Bohnenstangen —	?	181	Dortmunderfeld	K. E.-D. Essen	
182	—	—	11	—	Bretter —	?	182	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
183	—	—	1	Bund	12 Bretter —	10	183	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
184	—	—	40	—	Bretter u. Bettstücken	?	184	Schkeuditz	K. E.-D. Halle a/S.	
185	—	—	1	—	Brieftaubenkorb, leer	20	185	Ruhrort Rhn.	K. E.-D. Essen	
186	—	—	1	Stück	Büchse, alt —	16	186	Oberhausen	„	aus Eisenbl.
187	—	—	3	Ballen	l. Cementsäcke —	35	187	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
188	—	—	1	„	Seile und Nägel —	—	188			
189	—	—	1	Korb	6 Büchsen Conserven	19	189	Cöln-Deutz	„	
190	—	—	1	Hutschachtel	Cylinder —	—	190	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
191	—	—	1	Kiste	Dachziegel —	33	191	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
192	—	—	1	Korb	Damenkld. —	34	192	Weißensee	K. E.-D. Berlin	
193	—	—	1	—	Decke (Strohdecke) —	52	193	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	ca. 6 m br., 12 m lang.
194	—	—	1	Bund	5 Degenklingen —	2	194	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	ohne Griff.
195	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	20	195	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
196	—	—	1	„	Drahtgewebe —	38	196	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
197	—	—	1	Stück	Drücker od. Hebel —	5	197	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
198	—	—	1	Pack i. P.	2000 Düten von Schrenzpapier	24	198	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
199	—	—	1	Kiste	Eier —	83	199	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
200	—	—	1	Bund	2 verz. Eimer —	4	200	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
201	—	—	1	Kiste	l. Einmachegläser —	31	201	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
202	—	—	2	Stangen	□ Eisen —	27	202	Danzig lege Tor	K. E.-D. Danzig	
203	—	—	1	Stück	Handgriff —		203			
204	—	—	5	Bund	Eisen —	131	204	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	—	1	Pack	2 Eisenbleche, 3 Holzleisten	6	205	Freiberg	Sächsische Stsb.	
206	—	—	1	Ring	verz. Eisendraht —	38	206	Dieburg	Direktion Mainz	
207	—	—	1	Stück	Eisenguß —	63	207	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
208	—	—	1	„	Eisenplatte —	115	208	Westönnen	Ruhr-Lippe-Kleinb.	
209	—	—	1	„	Eisenrohr —	9	209	Pleschen	K. E.-D. Posen	
210	—	—	5	Bund	verz. Eisenstäbe —	24	210	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	gebogen.
211	—	—	5	„	gebog. Eisenstäbe —	24	211	„	„	
212	—	—	2	Stück	Eisenteile —	2,5	212	Hof	Bayerische Stsb.	
213	—	—	1	„	Eisenwelle —	4,5	213	Guben	K. E.-D. Posen	87 cm lg.
214	—	—	1	Bund	9 Stg. Fassoneisen —	52	214	Sagan	K. E.-D. Breslau	
215	—	—	1	Verschlag	Fahrradreifen —	43	215	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
216	—	—	1	Faß	gefüllt? —	130	216	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
217	—	—	26	Stück	Feldbahnschienen —	420	217	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	gebraucht.
218	—	—	1	Blechbüchse	ansch. Fette —	21,5	218	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	Bund	6 leere, gebr. Fischkörbe	12	219	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
220	—	—	9	Stäbe	Flacheisen —	52	220	Ilversgehofen	K. E.-D. Erfurt	
221	—	—	2	„	Flacheisen —	23	221	Karlsruhe	Badische Stsb.	
222	—	—	1	Stück	Flacheisen —	75	222	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	4,5 m lang.
223	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	15	223	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	Stange	Flachstahl —	9	224	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	3,04 m lg.
225	—	—	1	Wagen	ansch. Formsand —	10 000	225	Frintrop	K. E.-D. Essen	21781 Ff.
226	—	—	1	„	ansch. Formsand —	10 000	226	„	„	25978 Hn.
227	—	—	1	Schachtel	Frauenkleidg. —	3	227	Basel B.	Badische Stsb.	
228	—	—	1	Pack	4 Gardinenstangen —	3	228	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
229	—	—	1	Stück	Gasrohr —	17	229	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
230	—	—	1	Pack	kleine Glasflaschen in Stroh	10	230	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
231	—	—	1	Sack	ansch. Griesmehl —	11	231	Wanne	K. E.-D. Essen	
232	—	—	2	Stück	Gußstücke —	294	232	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	—	1	Kollo	Gußverzierung —	2	233	Lemberg	Reichsbahn	
234	—	—	1	Korb	Gußw.-Teile und 2 Schranköfen	25	234	Trier H. R.	St. Johann-Saarbr.	
235	—	—	1	Bund	Hackenstiele —	25	235	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
236	—	—	1	Korb	Haken u. Schraubenschlüssel	92	236	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
237	—	—	1	—	gesalz. Haut —	20	237	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
238	—	—	1	Sack	Holzschuhe	23	238	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
239	—	—	1	„	2 Holzteile	10	239	Düsseldorf Hbf.	„	[1])
240	—	—	1	Kiste	4 Holländ. Käse	24,5	240	Aachen	K. E.-D. Cöln	
241	—	—	1	Kübel	1 Eimer u. Kaffeemühle	10	241	Düsseldorf=Der.	K. E-D. Elberfeld	
242	—	—	1	Sack	23 l. Kaffeesäcke	12	242	Elberfeld	„	
243	—	—	1	Bund	8 eis. Kaminschieber	5	243	Unna	„	
244	—	—	1	Sack	Kartoffeln	38	244	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
245	—	—	1	„	Kartoffeln	73	245	Wanne	„	
246	—	—	1	„	Kartoffeln	73	246	Völklingen	St. Johann=Saarbr.	
247	—	—	1	Pack	3 Kartoffelkörbe	8	247	Neheim=Hüsten	K. E.-D. Cassel	
248	—	—	1	—	Kette	—	248	Göttingen	„	4 m lg.
249	—	—	1	—	Kette	23	249	Bodenbach	Sächsische Stsb.	12 m lg.
250	—	—	1	—	Kette mit Stempel: Tragfähigkeit 1000 kg	13	250	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	5,30 m lg., mit Ring u. Haken.
251	—	—	2	—	Keilkissen	8	251	Düsseldorf=B.	„	
252	—	—	1	Verschlag	Keilkissen	26	252	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
253	—	—	1	—	Kinderstuhl	2	253	Metz	Reichsbahn	
254	—	—	1	Kiste	leer	12	254	Duisburg	K. E.-D. Essen	
255	—	—	1	Holzkoffer	Kleider	55	255	Röthenbach b. Lind.	Bayerische Stsb.	
256	—	—	1	Korb	Kleider	14	256	Pr.=Stargard	K. E.-D. Danzig	
257	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche	19	257	Posen	K. E.-D. Posen	
258	—	—	1	Koffer	—	4	258	Berlin Alex.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
259	—	—	1	Wagen	Kohlen	—	259	Osnabrück	K. E.-D. Münster	72115 Esn.
260	—	—	1	„	Kohlen	10 000	260	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	29588 Bbg.
261	—	—	1	Korb	Kohlensäure	20	261	Liegnitz	K. E.-D Breslau	
262	—	—	1	Stück	Kommode	44	262	Gemünden	Bayerische Stsb.	
263	—	—	2	Pack	16 neue graue Körbe	32	263	Remagen	K. E.-D. Cöln	
264	—	—	1	Korbfl.	leer, gebraucht	7,5	264	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
265	—	—	1	Korbflasche	gefüllt	74	265	Hannover	K. E.-D. Hannover	
266	—	—	1	Pack i. P.	eis. Krampen	10	266	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
267	—	—	1	Säckchen	Kräuter	3	267	Basel B.	Badische Stsb.	
268	—	—	1	Bund	3 Kretzer, 1 Axt, 2 Stecher	9,25	268	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
269	—	—	1	Pack	5 Kummetleisten	24	269	Oschatz	Sächsische Stsb.	
270	—	—	2	Ringe	Kupferdraht	114	270	Großenhain	„	
271	—	—	1	—	Kuppelbaum	33	271	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
272	—	—	1	—	eis. Kurbel m. Gew.	2,5	272	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
273	—	—	1	Stück	Kurbel m. Griff	2	273	Barmen	K. E.-D. Essen	
274	—	—	1	„	Kurbelgehäng	2	274	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
275	—	—	1	Korb	12 Flsch. Lachtoma, 11 leere Flaschen	29	275	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
276	—	—	1	—	eis. Ladebrücke	48	276	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
277	—	—	1	Bund	12 eis. Lagerstützen	6,5	277	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
278	—	—	1	Kiste	Lampen	33	278	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	2	—	alte eis. Laschen	27	279	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
280	—	—	1	Pack	Latten	35	280	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	—	1	Bund	3 eis. Laufnuten	10	281	Karlsruhe	Badische Stsb.	f. Rolladen.
282	—	—	1	Ballen	Leder	17	282	Stolp	K. E.-D. Danzig	
283	—	—	1	—	Leiterwagen	4	283	Hof B. B.	Sächsische Stsb.	
284	—	—	3	Säcke	alte Lumpen	65	284	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
285	—	—	1	Blecheimer	Marmelade	12	285	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
286	—	—	1	Verschlag	ansch. Marmorplatte	21	286	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
287	—	—	1	„	Maschine?	36	287	Ingolstadt Zentr.	Bayerische Stsb.	
288	—	—	1	Rolle	Messingdraht	25	288	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
289	—	—	3	—	Milchkannen, leer	21	289	Breslau Eilg.-Abf. A.	„	
290	—	—	1	Ballen	Notenhefte	110	290	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
291	—	—	1	Faß	ansch. Öl	18	291	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
292	—	—	1	Korbkanne	Öl	57	292	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
293	—	—	1	Pack	alte gebr. Pflaumensäcke	15	293	Genthin	K. E.-D. Magdeburg	
294	—	—	2	Stück	eis. Platten	39	294	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
295	—	—	2	Fässer	Putztücher	100	295	Cöln=Nippes	K. E.-D. Cöln	
296	—	—	1	Stück	eis. Rad	5	296	Hamm	K. E.-D. Essen	f. kl. Treibriem.
297	—	—	1	—	Rädchen	1,5	297	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
298	—	—	1	Korb	30 gußeis. Räder, 1 Bund Flügelschrauben	26	298	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
299	—	—	1	Karton	Radfahr-Utensilien	1	299	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
300	—	—	2	Stäbe	eis. Radreifen	41	300	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
301	—	—	1	Stück	4 Radreifen	12	301	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
302	—	—	1	—	Reh	14,5	302	Berlin C. M.	K. E.-D. Berlin	
303	—	—	2	—	Rehe	32	303	Leipzig Eil.	K. E.-D. Halle a/S.	
304	—	—	1	Bund	4 Reifeisen	60	304	Pfaffenhofen	Bayerische Stsb.	
305	—	—	1	Stück	eis. Rohr	105	305	Merzig	St. Johann=Saarbr.	
306	—	—	1	„	eis. Rohr, alt	6	306	Mannheim	Badische Stsb.	5,25 m lg.
307	—	—	1	„	eis. Rohr	10	307	Lütjenburg	K. E.-D. Altona	4,80 m lg.

[1]) 2 runde, rötlich gestr. Stangen, je 91 cm lang.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
308	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	40	308	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
309	—	—	1	„	verz. eis. Rohr —	18	309	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	1	„	gußeis. Rohr —	13	310	Detmold	K. E.-D. Hannover	
311	—	—	1	Bund	Rohre —	10	311	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
312	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	7	312	Gruiten	K. E.-D. Elberfeld	
313	—	—	1	Stück	eis. Rost —	4,5	313	Niebüll	K. E.-D. Altona	
314	—	—	1	Sack	Saatkartoffeln —	25	314	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
315	—	—	1	—	Sackkarre —	35	315	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
316	—	—	1	—	Sackkarre —	28	316	Hamburg H.	„	
317	—	—	1	Pack	leere Säcke —	43,5	317	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
318	—	—	1	„	Sägen —	17	318	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	Sack	chemisches Salz —	100	319	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
320	—	—	1	Faß	Sauerkohl —	115	320	„	„	
321	—	—	1	„	Sauerkraut —	62	321	Euskirchen	„	
322	—	—	1	Bund	6 Schaufeln —	12	322	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
323	—	—	1	Wagen	Schienen —	—	323	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	18191 E. L
324	—	—	1	Gestell	Schleifstein —	35	324	Westerburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
325	—	—	1	Schließkorb	leer —	9	325	Kempten	Bayerische Stsb.	
326	—	—	1	„	neu, leer, mit Stange u. Schloß	2	326	Castrop	K. E.-D. Essen	
327	—	—	1	—	Schlitten —	6	327	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
328	—	—	1	Korb	kl. Schlüssel aus Eisenguß	53	328	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	1	Bund	4 eis. Schmelzlöffel —	6	329	Basel B.	Badische Stsb.	
330	—	—	1	—	Schrankaufsatz —	4,5	330	Bentheim	Holländische E.	
331	—	—	1	Stück	Schraubstock —	13	331	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
332	—	—	1	Bund	7 Spaten —	10	332	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
333	—	—	2 1	— —	eis. Stangen — Handgriff —	27	333	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
334	—	—	1	Pack i. L.	Steinhammer —	4	334	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
335	—	—	1	Sack	hölzerne Stiele —	17	335	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
336	—	—	1	—	Stuhl —	4,5	336	Soltau	K. E.-D. Hannover	
337	—	—	1	Ballen	Stuhlsitz —	4,5	337	Lage	„	
338	—	—	1	Pack	Stühle —	9	338	Posen	K. E.-D. Posen	
339	—	—	1	Faß	Teer —	100	339	Düren	K. E.-D. Cöln	
340	—	—	1	—	Tisch —	24	340	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
341	—	—	1	Koffer	Wäsche, 2 alte Hüte	8	341	Graudenz	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
342	—	—	1	Tafel	verz. Wellblech —	18	342	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	Ballen i. L.	1 hölzerne Welle —	5	343	Mehltheuer	Sächsische Stsb.	
344	—	—	1	Stück	Zinkrohr —	20	344	Türkheim	Bayerische Stsb.	
345	—	—	1	Block	Zinn —	5	345	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
346	—	—	1	Sack	l. a. Zuckersäcke —	14	346	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 39. 20. Mai 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Newyork und sein Stadtverkehr.

Die Stadtanlage von Newyork mit seinen Vorstädten und Vororten ist wohl die eigenartigste von allen Großstädten der Welt. Das Stadtgebiet wird nämlich, wie Abb. 1 zeigt, durch breite Flüsse und Meeresbuchten in mehrere Teile getrennt, zwischen denen bisher nur an einer einzigen Stelle durch die berühmte Brooklyner Brücke über den East-River eine Landverbindung hergestellt ist.

Das eigentliche Newyork liegt auf der zwischen dem Hudson und dem East-River lang hingestreckten Manhattan*)-Insel. In seinem südlichen Teil, etwa von der 42. Straße an (vergl. Abb. 2) bis zur Battery (einem kleinen Park auf der Südspitze), liegt die Geschäftsstadt. Hier sind die großen Banken, die Agenturen, die Bureaus fast aller bedeutenden Firmen Nordamerikas, hier sind die Kaufhäuser, die Klubs und die Gasthöfe, hier ist die Gegend, wo die „Wolkenkratzer“ mit ihren 20 und mehr Stockwerken am üppigsten gedeihen. Je mehr nach Norden zu, desto mehr nehmen die Geschäfte ab, an deren Stelle zunächst Fabriken und weiterhin die Wohnungen der 1 850 000 Einwohner treten. Auch die Vororte nördlich von der Manhattan-Insel dienen hauptsächlich Wohnzwecken.

Nächst der Manhattan-Insel ist der wichtigste Stadtteil Brooklyn, das östlich von dem eigentlichen Newyork und von ihm durch den East-River getrennt auf der Insel Long Island liegt. Wenn Brooklyn auch selbst einen sehr lebhaften Handel, eine hochentwickelte Industrie und besonders auch viele Schiffsbauanstalten hat, so sind doch die meisten seiner 1 166 000 Bewohner in Newyork beschäftigt, und es wird daher scherzweise Dormitory (Schlafstelle) of Newyork genannt.

Auf der anderen Seite von Manhattan liegt jenseits des Hudson Jersey City mit Hoboken und Weehawken. Dieser Stadtteil ist besonders deshalb wichtig, weil hier die meisten Eisenbahnen nach dem Westen beginnen: hier liegen also die großen Personenbahnhöfe mit ihrem gewaltigen Fernverkehr und die Güterstationen mit den großartigen Anlagen für den Umschlagverkehr zwischen Schiff und Eisenbahn. In Hoboken sind auch die Anlagestellen vieler überseeischer Dampfer (z. B. der Hamburg-Amerikalinie und des Norddeutschen Lloyd).

Im Süden liegt, durch die Meeresbucht getrennt, Staten Island, das vor allem von den Wohlhabenderen bewohnt wird und sich durch seine reizvollen Landhäuser auszeichnet.

Aus der Lage und der Einteilung des ganzen Stadtgebietes folgt, daß der gesamte Stadtverkehr nach dem südlichen Teil der Manhattan-Insel zusammenströmt, und es sei gleich vorab bemerkt, daß die Geschäfts- und Dienstzeit durchgehend von 9 Uhr Vormittags bis 5 Uhr Nachmittags für die Bureaus und von 9—6 Uhr für die Ladengeschäfte dauert. Der Verkehr strömt also Morgens bis 9 Uhr von der Wohnung zum Geschäft zur Innenstadt und Abends nach 5 Uhr aus der Stadt in die Vororte.

Ehe wir auf die Größe und die Bewältigung des Stadtverkehrs eingehen, wollen wir einige Zahlen anführen, aus denen die Stärke der Bevölkerung und ihre Zunahme zu ersehen ist.

Zusammenstellung I.

Einwohner von Newyork und einiger seiner Vorstädte.

Stadtgebiet	Bevölkerung im Jahre				
	1860	1870	1880	1890	1900
Manhattan . . .	813 669	942 292	1 164 673	1 441 216	1 850 093
Bronx	23 593	37 393	51 980	88 908	200 507
Brooklyn . . .	279 122	419 921	599 495	838 547	1 166 582
Richmond . . .	25 492	33 029	38 991	51 693	67 021
Queens	32 903	45 468	56 559	87 050	152 909
zusammen	1 174 779	1 478 103	1 911 698	2 507 414	3 437 202

*) Manhattan soll ein indianisches Wort sein und Trunkenbold bedeuten; man darf daraus aber heute keine Schlüsse auf die Bewohner Newyorks mehr ziehen.

Die Zahl der Bewohner westlich des Hudson betrug 1890: 579450 und 1900: 823542. Die Gesamtzahl der Einwohner von Groß-Newyork wird jetzt etwa 4450000 betragen. Der Bevölkerungszuwachs des ganzen Stadtgebietes während der Zeit von 1800 bis 1880 stellt sich auf 4,6 % jährlich, von 1870 bis 1900 auf 2,8 % und während des ganzen Jahrhunderts auf 3,9 %. Demgegenüber sei bemerkt, daß die Zunahme der Bevölkerung in London und Paris etwa 1,7 % jährlich betrug; für Berlin, das die stärkste Zunahme aller Großstädte Europas zeigt, ist die entsprechende Zahl 3,2 %. Der Bevölkerungszuwachs Newyorks wird nur von wenigen anderen amerikanischen Städten übertroffen, so z. B. von Chicago, dessen Bevölkerung sich teilweise in einem Jahre um 8,4 % vermehrte.

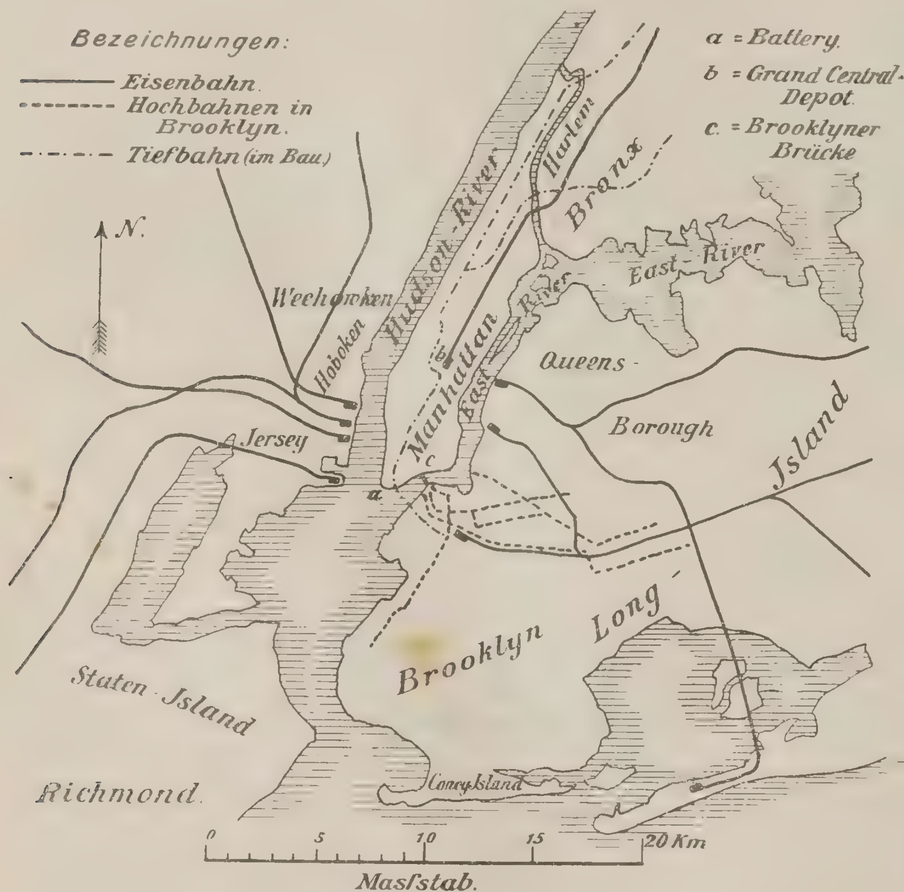


Abb. 1.
Lageplan von Newyork mit Umgebung.

Es ist klar, daß eine Bevölkerung von nahezu 4500000 einen ungeheuren Stadtverkehr hervorrufen muß, besonders wenn man bedenkt, daß in Amerika die Trennung von Arbeits- und Wohnstätte und von Geschäftsviertel und Wohnungsgegend viel schärfer durchgeführt ist, als in europäischen Großstädten, und daß der scharf ausgeprägte Grundsatz „Zeit ist Geld" verhältnismäßig mehr Leute als bei uns veranlaßt, zu fahren, anstatt zu Fuß zu gehen. Die Abwicklung des Verkehrs wird besonders dadurch sehr erschwert, daß zweimal am Tage große Verkehrs-Flutwellen eintreten — Morgens zur Stadt, Abends aus der Stadt — und daß der größte Verkehr in der einen Richtung stets mit dem geringsten in der anderen zusammenfällt.

In den Stadtverkehr teilen sich eine Reihe von Verkehrsmitteln, die nachstehend im einzelnen besprochen werden sollen.

Die Eisenbahnen spielen im Gegensatz zu anderen Großstädten, besonders London und Berlin, für den Stadtverkehr Newyorks nur eine bescheidene Rolle. Dies ist in der eigentümlichen Lage der Stadt begründet. Für die von Osten und Westen kommenden Eisenbahnlinien geboten nämlich die breiten Wasserflächen des Hudson und East-River bisher ein gebieterisches Halt, da ihre Überbrückung oder Untertunnelung nur mit ungeheuren Kosten ausführbar gewesen wäre (der Versuch, den Hudson zu untertunneln, ist früher wegen der damals ungenügend entwickelten technischen Hilfsmittel gescheitert). So enden jetzt, wie Abb. 1*) zeigt, die Eisenbahnen vor den Toren des Geschäftsviertels am jenseitigen Ufer der beiden Ströme. Ein lebhafter Stadtverkehr kann sich bei dieser Lage der Endstationen nicht entwickeln, da der Reisende außer der Eisenbahn mindestens noch ein anderes Verkehrsmittel, nämlich eine Fähre, vielleicht auch noch eine Straßenbahn benutzen müßte, um in die Innenstadt zu gelangen. Um zur Geschäftsstadt vorzudringen, stand den Eisenbahnen nur der Weg von Norden her offen. Bei der schmalen, langgestreckten Gestalt der Manhattan-Insel ist aber nur eine wichtige Linie von dieser Richtung nach Newyork eingeführt. Diese Eisenbahn führte früher in Straßenhöhe beinahe bis zur Südspitze der Insel. Mit dem zunehmenden Verkehr mußten aber die vielen Kreuzungen in Schienenhöhe unbedingt beseitigt werden, und da man sich aus irgendwelchen Gründen, die nicht genau festzustellen sind, nicht entschließen konnte, den südlichen Teil der Linie hoch oder tief (über oder unter die Straßen) zu legen, so gab man die Strecke bis zur 42. Straße (vergl. Abb. 2) auf und legte hier an der in Abb. 1 mit *b* bezeichneten Stelle einen Endbahnhof an (Grand Central-Depot). Von dieser Station, die von drei Gesellschaften gemeinschaftlich benutzt wird, geht ein gewaltiger Personen-Fernverkehr nach Boston, Kanada, Chicago usw. aus. Gleichzeitig vermittelt der Bahnhof den Vorortverkehr mehrerer Eisenbahnlinien, die im Norden Newyorks einmünden. Zwischen dem Endbahnhof und dem Harlemfluß ist die Linie größtenteils im Tunnel oder offenen Einschnitt geführt; sie ist auf dieser Strecke viergleisig, und zwar werden die beiden äußeren Gleise von den Vorort-, die beiden inneren von den Fernzügen befahren.**) Die Endstation soll übrigens in einer recht bemerkenswerten Weise erweitert werden, worauf es sich verlohnt, mit einigen Worten einzugehen, wenn der Gedanke auch nicht mehr ganz neu ist. Da die vorhandenen Kopfgleise mit ihren Bahnsteigen für den Vorort- und Fernverkehr nicht mehr ausreichen, soll für den Vorortverkehr eine besondere Anlage und zwar unter dem bestehenden Kopfbahnhof angelegt werden. Die Vorortgleise sollen hier in einer zweigleisigen Schleife derart geführt werden, daß die angekommenen Züge ohne Richtungswechsel wieder ausfahren können. Die drei Bahnsteige liegen an den Schleifengleisen und stehen mit denen für den Fernverkehr in unmittelbarer Treppenverbindung, auch ist ein Verbindungstunnel mit der in unmittelbarer Nähe liegenden Station der im Bau begriffenen Tiefbahn vorgesehen.

*) In der Abbildung sind nur die wichtigsten Eisenbahnen und Bahnhöfe angegeben.

**) Auf dieser Strecke ereignete sich in einem langen, nicht gelüfteten Tunnel vor einiger Zeit das schreckliche Unglück, bei dem so viele Menschen durch Verbrennen umkamen.

Die ganze Anlage ist dem Süd-Unionbahnhof in Boston nachgebildet.*)

Auf der Manhattan-Insel liegt dann noch eine Eisenbahn am Ufer des Hudson entlang, die hauptsächlich dem Güterverkehr dient und für den städtischen Personenverkehr nur wenig in Betracht kommt (sie ist in Abb. 1 nicht eingezeichnet).

Wenn im Gegensatz zu anderen Städten die Eisenbahnen für den Stadtverkehr Newyorks nur eine unbedeutende Rolle spielen, so finden wir an ihrer Stelle ein Verkehrsmittel, das sonst für den städtischen Verkehr nur selten von Bedeutung wird, nämlich die Schiffe oder Fähren. Dies ist wieder bedingt durch die gesamte Stadtanlage; denn von Westen und Süden (Jersey City und Staten Island) kann man Manhattan nur zu Wasser erreichen und von Osten (Brooklyn) führt bisher auch nur eine Brücke nach Newyork hinüber. So sind denn an 35 Fährverbindungen vorhanden, die, wie die Abb. 4 in nächster Nummer ersehen läßt, zum größten Teil den Hudson und East-River überqueren und fast durchweg an beiden Ufern an die Endpunkte von Straßen- oder Hochbahnen anschließen. Die Fährschiffe sind sehr groß und hoch und erreichen, wenn größere Strecken ohne Aufenthalt durchfahren werden, eine Reisegeschwindigkeit von 15 km/St. und mehr. Sie beförderten im Jahre 1902: 193 000 000 Reisende.

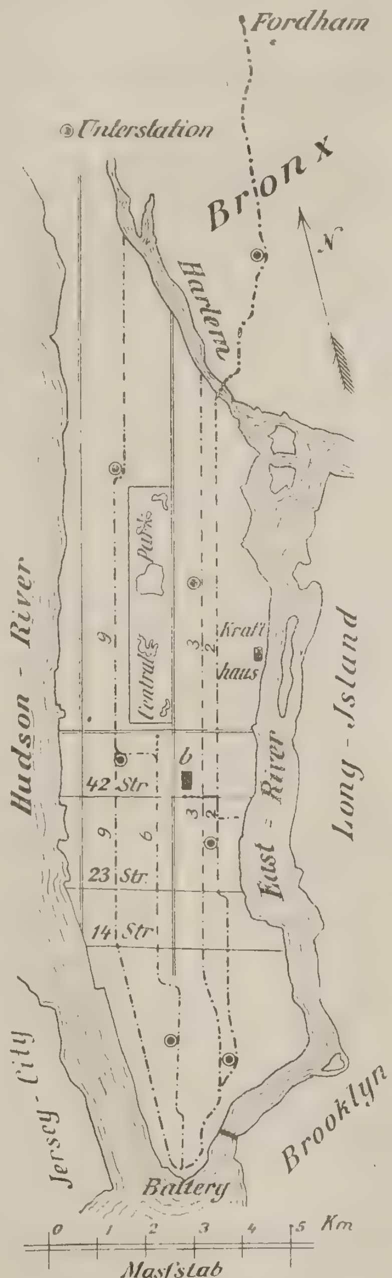


Abb. 2.

Lageplan von Newyork (Manhattan) mit Einzeichnung der Hochbahnen.

Die Zahlen 2, 3, 6, 9 bezeichnen die Avenuen, in denen die betreffenden Linien liegen. b = Grand-Centraldepot (Hauptbahnhof).

Die wichtigsten Verkehrsmittel sind die Straßen- und Hochbahnen. Ehe aber auf diese eingegangen werden kann, muß noch eine Eigentümlichkeit in der Straßenanlage erwähnt werden, die Newyork mit den meisten amerikanischen Großstädten teilt. Die Städte sind mit rechteckigen Häuserblocks und einem schachbrettartigen Straßennetz angelegt (wie Mannheim und wie das Viertel zwischen der Leipziger Straße und „Unter den Linden“ in Berlin). Dies ist, besonders wenn Diagonalstraßen fehlen, für viele Verkehrsbeziehungen höchst ungünstig und außerdem in höchstem Maße langweilig. Es wird dadurch aber der Vorteil erreicht, daß nie der Verkehr zwischen zwei Stadtteilen nur durch eine einzige Straße vermittelt wird und daß ein so starkes Zusammenströmen des Verkehrs wie beispielsweise in der Potsdamerstraße in Berlin vermieden wird. Die Straßenbahnlinien werden also nicht in eine Straße zusammenlaufen, sondern in mehreren Straßen untereinander parallel in das Geschäftsviertel führen und jede Straße wird nur eine oder wenige Linien aufzunehmen haben.

In Newyork verlaufen die „Avenuen“ in schnurgeraden Linien in der Längenrichtung der Manhattan-Insel und werden rechtwinklig von den vom Hudson zum East-River führenden, mit Nummern bezeichneten „Straßen“ gekreuzt. Nur der südliche Teil der Stadt (von der 14. Straße ab) ist etwas unregelmäßiger angelegt.

Von den Straßenbahnen Newyorks sind demnach die in „Avenuen“ liegenden, von Nord nach Süd verlaufenden die wichtigsten; sie sind jede etwa 14 km lang, durchweg zweigleisig, im südlichen Stadtteil teilweise sogar viergleisig. Weniger wichtig sind die in den „Straßen“ liegenden Querlinien, denn bei ihrer geringen Länge können sie keinen großen Verkehr an sich ziehen; wichtig sind nur die im Geschäftsviertel liegenden, soweit sie an Fähren anschließen. Auch die im Wohnviertel gelegenen Querlinien gewinnen jetzt an Bedeutung, seitdem der Umsteigeverkehr mit den Nord-Süd-Linien ohne Lösung neuer Fahrkarten freigegeben worden ist.

Die erste Straßenbahn in Newyork, überhaupt in ganz Amerika, wurde 1845 als Pferdebahn eröffnet. Der Pferdebetrieb beherrschte das gesamte Netz bis 1891. In diesem Jahre wurden, da die Reisegeschwindigkeit der Pferdebahnwagen bei den immer größer werdenden Entfernungen zu gering war, zunächst die drei wichtigsten Linien für Kabelbetrieb umgebaut, der sich seit dem Jahre 1873 in San Francisco unter sehr schwierigen Verhältnissen und auch in anderen amerikanischen Städten bestens bewährt hatte. Aber dem Kabelbetrieb war keine lange Wirksamkeit beschieden; die raschen Fortschritte der Elektrotechnik führten zum Umbau der Kabelstrecken in elektrische Bahnen mit unterirdischer Stromzuführung, die nach dem Vorbilde der von Siemens & Halske erbauten Straßenbahn in Budapest (also nach einer deutschen Erfindung) ausgeführt wurde. Jetzt werden alle wichtigen Straßenbahnen elektrisch betrieben und zwar mit Zuführung des Stromes in einem in der Mitte des Gleises liegenden Schlitzkanal. Die oberirdische Stromzuführung (mittels Drahtoberleitung) wurde auf der ganzen Manhattan-Insel nicht geduldet, und zwar weil man Gefahren durch Reißen der Drähte befürchtete.

Ästhetische Bedenken freilich spielen in Newyork, wo die Straßen durch die Hochbahnen, die rohen, krummen Holzstangen für alle möglichen elektrischen Leitungen, die Reklameschilder, Wolkenkratzer usw. ohnehin schon genügend verunstaltet sind, keine Rolle.

Nur eine Reihe von Linien in den Querstraßen haben andere Betriebsweisen, insoweit die Anlagekosten für die unterirdische Stromzuführung bei dem geringeren Verkehr zu hoch erschienen. Nach vielerlei Versuchen werden jetzt viele Linien mit Druckluft-Motorwagen betrieben, was zwar etwas teuer ist, aber sich im wesentlichen gut bewährt hat. Auf einzelnen Strecken verkehren Wagen mit elektrischen Akkumulatoren und im südlichen Teil der Manhattan-Insel behaupten die Pferde immer noch das Feld. — Hier war übrigens die Anlage eines Schlitzkanals zur Stromzuführung auch deshalb nicht angezeigt, weil die Straßen zum Teil sehr stark zum Meer abfallen und von den Springfluten zeitweise unter Wasser gesetzt werden; das eindringende Meerwasser würde natürlich Kurzschluß erzeugen und in kurzer Zeit alle Isolierungen zerstören.

*) Vergl. „Eisenbahntechnik der Gegenwart“, Band II, Bahnhofsanlagen, S. 451, 452.

Das Straßenbahnnetz Brooklyns zeigt eine eigenartige Anlage, die durch die gegenseitige Lage der Geschäftsviertel der Manhattan-Insel und Brooklyns begründet ist. Der ganze Geschäftsverkehr strömt zum East-River hin, um sich über die Brücke und die Fähren in das eigentliche Newyork zu ergießen, und so enden auch die meisten Straßenbahnen an dem Fluß und haben vielfach unmittelbaren Anschluß an die Fähren. Die Linien werden mit Oberleitung elektrisch betrieben.

(Schluß folgt.)

Das Meldeverfahren über verschleppte Güter.

Das durch einen Nachtrag des Übereinkommens zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit dem 1. Januar 1890 eingeführte Feststellungs- und Meldeverfahren hat sich nach dem übereinstimmenden Urteile aller Beteiligten nicht bewährt. Dasselbe ordnet zur Ermittlung der fehlenden Güter Nachforschungen der beteiligten Dienststellen an und setzt daher voraus, daß die Abfertigungs- und Umladestellen Aufzeichnungen führen, aus denen sie Auskunft über den Verbleib eines Gutes geben können. Die zu diesem Zwecke im Bereiche der preußischen Staatsbahnverwaltungen anfänglich geführten Ver- und Entladelisten haben aber wieder beseitigt werden müssen, da sie keinen brauchbaren Anhalt für die Ermittlung verlaufenen Gutes boten. Die Ursache der Verschleppungen sind in den allermeisten Fällen Fehlverladungen in unrichtige Wagen, und über solche Güter vermochten die mit großem Aufwand von Zeit und Arbeit richtig geführten Ladelisten keine Auskunft zu geben. Auch die in den Vereinsvorschriften vorgesehene Meldung der überzähligen und fehlenden Güter an eine vorgesetzte Dienststelle hat innerhalb der preußischen Staatsbahnverwaltung nur einen verhältnismäßig geringen Erfolg gehabt, weil die Verkehrsbureaus der einzelnen Eisenbahndirektionen, an welche diese Meldungen zu richten waren, ihre Mitteilungen nur aus ihren eigenen Bezirken erhielten, während die Verschleppungen sich vielfach über den Bereich verschiedener Direktionen erstrecken und der Austausch der Meldungen Zeitverlust und Weiterungen verursachte. Diese Mißstände verschärften sich noch, seitdem durch die neu eingeführte Verladung des Stückguts nach weit entfernten Umlade- und Bestimmungsstationen sich die Möglichkeit einer Verschleppung auf weite Entfernungen noch mehr steigerte; dies gab dann der preußischen Staatsbahnverwaltung die Veranlassung zu einer Neugestaltung des Ermittlungsverfahrens und zur Errichtung einer einzigen Ausgleichstelle in Berlin.

Dieses seit dem 1. März 1901 in Kraft getretene Verfahren beruht im wesentlichen auf folgenden Grundsätzen:

Als überzählig gelten nur solche Güter, bei denen weder die Bestimmungsstation noch die Versandstation ersichtlich ist. Ist erstere erkennbar, so wird das Gut sofort unter Mitgabe eines Begleitscheins dieser Bestimmungsstation zugeführt; ist die Versandstation aus dem Beklebezettel ersichtlich, so wird durch schleunigste Anfrage bei dieser die Bestimmungsstation ermittelt. Alle hiernach wirklich überzähligen Güter, d. h. solche ohne Angabe der Bestimmungs- oder Versandstation sowie diejenigen, bei denen die befragte Versandstation Auskunft über Hingehörigkeit nicht erteilen kann, sind von der Stelle, welche ihre Überzähligkeit feststellt, ungesäumt der Güterausgleichstelle zu melden. Fehlende Güter sind nur von der Bestimmungsstation, und zwar mit Ausnahme besonderer Güter, z. B. verderblicher, die sofort zu melden sind, erst nach fruchtlosem Ablauf einer Wartezeit — Meldefrist — von 5 Tagen zu melden. Erledigt sich die Fehlmeldung, so ist der Ausgleichstelle Erledigungsanzeige zu erstatten. Jede weitere Nachforschung ist den Dienststellen bei Stückgütern untersagt. Die Güterausgleichstelle vergleicht die Überzähligkeits- und Fehlmeldungen. Liegt Übereinstimmung vor oder ist solche wahrscheinlich, so gibt sie Auftrag, das überzählige Gut an die Bestimmungsstation abzusenden. Nicht untergebrachte überzählige Güter werden demnächst in den Vereinsanzeiger aufgenommen, die darüber vorliegenden Meldungen aber der vorgesetzten Verwaltungsstelle — bei den preußischen Staatseisenbahnen den Verkehrsinspektionen — zugesandt, welche den Verkauf nicht unterzubringender Güter zu bewirken haben. Die Fehlmeldungen bleiben bei der Ausgleichstelle, an welche auch die eingehenden Entschädigungsanträge wegen fehlender Güter oder Gepäckstücke zwecks erneuter Ausgleichsversuche zu leiten sind.

Ein bezeichnendes Bild für die Art und Weise, in der sich dies Verfahren bewährt und sich im Laufe der Zeit wirksam und erfolgreich erwiesen hat, gibt die nachfolgende Übersicht.

In der Zeit vom 26. August bis 13. Oktober 1901 und vom 25. August bis 12. Oktober 1902 sind eingegangen:

	Fehlmeldungen	Erledigungsanzeigen	Überzähligkeitsmeldungen
1901 . . .	18 894	12 268	2943
1902 . . .	13 692	8 156	2638

Der große Unterschied zwischen den Fehl- und Überzähligkeitsmeldungen erklärt sich hiernach durch die große Zahl der Erledigungsanzeigen. Daß sich aber trotz der eingeführten fünftägigen Meldefrist erst nachträglich Fehlmeldungen in so großer Zahl erledigen, hat seine Ursache in dem Umstande, daß die Güter jetzt oft auf weite Entfernungen verschleppt werden sowie daß die Überzähligkeit vieler Güter oftmals erst später, bei Bodenrevisionen, entdeckt wird. Gleichwohl ist eine noch längere Erstreckung der Meldefrist nicht tunlich, weil sie in vielen Fällen eine Verzögerung des Ausgleichs zur Folge haben und deshalb für den wartenden Empfänger sowie für die Eisenbahn Nachteile mit sich bringen würde. Nach Ausweis der bei der Ausgleichstelle geführten Nachweisungen gelingt der Ausgleich dort bei 65 % aller überzählig gemeldeten Güter. Bei einem Teil der Güter ist ein Ausgleich tatsächlich unmöglich, weil das Gut ohne Papiere aufgeliefert oder bei der Auslieferung ein anderes Gut fälschlich entgegengenommen ist, mithin in beiden Fällen eine entsprechende Fehlanzeige nicht vorliegt. Die an sich nicht unerhebliche Menge nicht untergebrachter Güter ist insofern nicht von so großem Belange, als diese zum weitaus größten Teil aus leeren Kisten, einzelnen Eisenteilen, leeren Säcken und dergl. bestehen, also meist nicht von erheblichem Wert sind. Wird dies berücksichtigt, so entspricht der Prozentsatz der ausgeglichenen Güter allen billigen Anforderungen. Dasselbe ist hinsichtlich der Schnelligkeit, mit der der Ausgleich erfolgt, der Fall. Das Bedenken, daß durch die Einsendung an eine einzige von den meldenden Stationen weit entfernt gelegene Zentralstelle große Verzögerungen entstehen würden, ist bei der Lage und den Zugverbindungen Berlins hinfällig.

Fast alle Meldungen gelangen, mit den Nachtzügen befördert, am folgenden Tage in der Ausgleichstelle zur Behandlung, und alle von dort ausgehenden Aufträge sind innerhalb 24 Stunden am Bestimmungsort. Auch die Gefahr, daß bei einer solchen Anzahl von Meldungen die Übersichtlichkeit verloren gehen könnte, ist vermieden worden und zwar dadurch, daß zum schnellen Überblick Listen sowohl über die Fehl- wie die Überzähligkeitsmeldungen bei der Ausgleichstelle geführt werden, die einen schnellen Überblick gestatten. Letzteres ist erreicht durch die Einteilung der Güter in verschiedene Gruppen, die gebildet sind je nach der Beschaffenheit des Guts, ob Kiste, Pack, Ballen, Faß und dergl., sowie ferner, ob und wie gezeichnet. Da entsprechend dieser Einteilung bereits von den Abfertigungsstellen die Meldungen zu erstatten und auszuzeichnen sind, so ist die Sortierung der Eingänge bei der Ausgleichstelle eine verhältnismäßig leichte.

Auch die Erfahrung, daß gewisse Firmen immer dieselbe Marke oder dieselben Zeichen zur Signierung benutzen, ist oftmals für eine beschleunigte Erledigung von großem Wert, indem man nötigenfalls eine Anfrage an den vermutlichen Versender richtet. Außerdem sind Einrichtungen getroffen worden, um die Überzähligkeit von Gütern möglichst jedesmal bei der Entladung festzustellen und die Schuppenrevisionen wirksam zu gestalten.

Diesem Verfahren sind nach und nach mit Ausnahme der Bayerischen Staatsbahnen und der Pfälzischen Eisenbahnen die sämtlichen Staats- und Privateisenbahnen des Deutschen Reichs einschließlich der Nebenbahnen, jedoch ausschließlich der nicht zugelassenen Kleinbahnen, beigetreten, welche sämtlich an die Güterausgleichstelle in Berlin melden.

Seit dem vorigen Jahre schweben im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen Verhandlungen, welche eine weitere Ausdehnung dieses Verfahrens auch in weiteren Gebieten des Vereins bezwecken. Erste Voraussetzung ist hierbei jedoch, daß jedes Zollgebiet auch ein besonderes Ausgleichsgebiet bilden soll, da eine Verschleppung von Gütern aus einem Zollgebiet in das andere wegen der besonderen Behandlung der Güter an den Zollgrenzen so gut wie völlig ausgeschlossen ist. Es handelt sich also bei diesen Verhandlungen keineswegs um Schaffung einer einzigen Ausgleichstelle für das ganze Vereinsgebiet, sondern um Errichtung von Ausgleichstellen für die verschiedenen Zoll- und Verkehrsgebiete und um eine möglichst zweckmäßige Ausgestaltung der betreffenden Einrichtungen nach den Bedürfnissen der einzelnen Verwaltungen. Bemerkenswert ist, daß auch von der Bayerischen Staatsbahnverwaltung erklärt wurde, daß sie für ihren Bezirk bereits früher eine mit

dem Reklamationsbureau verbundene Ausgleichstelle errichtet habe und gegenüber der Errichtung einer einheitlichen Stelle für einen größeren Bezirk keine Bedenken hege. Auch die österreichischen und ungarischen sowie die niederländischen Verwaltungen haben sich bei den in den zuständigen Ausschüssen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gepflogenen Verhandlungen mit der Einrichtung von Zentralausgleichstellen für ihre eigenen Gebiete grundsätzlich einverstanden erklärt. Über die zu treffenden Einrichtungen sind zwischen den einzelnen beteiligten Verwaltungen Verhandlungen eingeleitet, die hoffentlich zu einem gedeihlichen Abschlusse führen werden.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Teilweise Einführung der IV. Wagenklasse auf den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.** Vom 2. Juni ab wird auf einzelnen Strecken der genannten Bahnen im Anschluß an das preußisch-hessische Netz die IV. Wagenklasse eingeführt werden. Von den reichsländischen Strecken Straßburg - Saargemünd, Saarburg - Saargemünd, Metz - Saarbrücken, Metz - Diedenhofen - Sierck laufen die Wagenzüge meistens nach den anschließenden preußischen Strecken durch. Die Züge nach Saargemünd laufen z. B. bis Saarbrücken, Trier und Cöln, die Züge Metz-Saarbrücken bis Neunkirchen und Bingerbrück, die Züge über Sierck bis Trier, Coblenz und Gießen. In umgekehrter Richtung ist das der gleiche Fall. Zur Zeit müssen daher die Wagen IV. Klasse, die auf den preußischen Strecken laufen, auf den Übergangsstationen ein- oder ausgesetzt werden. Ferner müssen die Reisenden, die in IV. Klasse von preußischen Stationen kommen oder in dieser Klasse dorthin weiterfahren wollen, auf den Übergangsstationen umsteigen, neue Fahrkarten lösen, für neue Gepäckabfertigung sorgen und dergl. mehr. Es ist daher im Interesse des reisenden Publikums und zur Erzielung eines wirtschaftlichen Bahnbetriebs die Anordnung getroffen, daß die einmal in den Zügen befindlichen Wagen IV. Klasse nach und von den Reichsbahnstrecken weiter geführt werden. Die IV. Klasse wird in diesen Zügen auch dem örtlichen Verkehr auf den Reichseisenbahnen dienen, und zwar unter Erhebung des Satzes von 2 ₰ für das Kilometer.

— **Der neue Bahnhof Sternschanze zu Hamburg** wurde in der Nacht vom Freitag, den 15. auf Sonnabend, den 16. d. M. als erster der neuen Bahnhöfe in Betrieb genommen. Dieses Ereignis ist, wie der „Hamb. Korr." schreibt, als ein weiterer Merkstein auf dem Wege zur Vollendung der Umgestaltung der Hamburger Eisenbahnanlagen von höchst erfreulicher Bedeutung. Mit der im Juni erfolgenden Inbetriebnahme des großartigen Dammtorbahnhofes, der für den Personenverkehr der inneren Stadt ebenso günstig gelegen ist, wie für den der Vororte am rechten Alsterufer, ist dann der Höhepunkt der ganzen Arbeitsleistung erreicht, und es beginnt eine Zeit der wirklichen Verbesserung der Hamburger Eisenbahn-Verkehrsverhältnisse, die während der ersten Hälfte der schwierigen Umbauarbeiten von der Verwaltung wie vom Publikum große Geduld und Nachsicht forderten. Die Herstellung des Hauptbahnhofes als Mittelpunkt des Hamburgischen Personenverkehrs bietet nicht mehr so vielseitige Schwierigkeiten, da besonders der Dammtorbahnhof sehr wohl eine Zeitlang als Hauptabfahrtsstelle für den Fernverkehr benutzt werden kann. Große Schwierigkeiten bieten nur noch die Streckenbauten beim Klostertor, wo der Verkehr jetzt schon ganz außerordentlich schwierig und kaum noch aufrecht zu erhalten ist.

Der neue Bahnhof liegt an der Schanzenstraße für St. Pauli und Eimsbüttel sehr günstig und selbst Altona hat von ihm Vorteil. Er ist ein Durchgangsbahnhof mit hochliegenden Gleisen. Die Ausgestaltung des ganzen Stationsgebäudes ist einfach aber gediegen, sämtliche Räume sind recht hell. Wände und Fußböden sind ganz hell bekleidet. Die Verblendkacheln an den unteren Teilen der Wände sind ganz weiß und die Fliesen des Fußbodens gelblich weiß. Eine ganze Anzahl Lichtschächte sorgen für den Zutritt des Tageslichts. Zu der oberen Halle flutet das Tageslicht durch die leicht getönten riesigen Glaswände. Die künstliche Beleuchtung erfolgt durch das am Bahnhof Holstentor schon erprobte „Pharaolicht" (Preßgasglühlicht). Die Betriebsanlagen, Kessel für die Niederdruck-Dampfheizung usw. sind im Keller untergebracht. Die Fußböden der geschlossenen Räume sind sämtlich mit Linoleum belegt. Vorläufig wird der Fernverkehrbahnsteig den gesamten Verkehr (Fern- und Stadtbahnzüge) aufnehmen müssen, und erst Ende Juni, also in etwa sechs Wochen, wird der Betrieb getrennt werden können. Bis dahin wird der Bahnkörper für alle vier Gleise in Ordnung gebracht sein.

— **Zugentgleisung bei Breslau.** Nach einer amtlichen Meldung sind am Sonntag, den 17. d. M. bei der Einfahrt des Personensonderzuges 1504 mit den Mitgliedern des Breslauer Eisenbahnvereins in die Haltestelle Schönborn früh 5 Uhr 30 Min. die letzten fünf Wagen, vermutlich infolge vorzeitiger Umstellung der Einfahrtsweiche, entgleist. 2 Personen wurden schwer, 9 leicht verletzt. Der Verkehr wurde bei den Personenzügen 501 und 502 durch Umsteigen aufrecht erhalten. Die nächsten Züge konnten wieder fahrplanmäßig verkehren. Nähere Nachrichten fehlen noch.

— **Breslau-Warschauer Eisenbahn.** Einer Meldung der B. B.-Ztg. zufolge hat der Königliche Eisenbahnkommissar mit Schreiben vom 15. d. M. die Direktion der genannten Bahn aufgefordert, auf wiederholtes Ansuchen der Verkehrsinteressenten die Tarife herabzusetzen; insbesondere wird mit Nachdruck die Herabsetzung der Abfertigungsgebühren und die Vermehrung der direkten, auf normaler Grundlage zu berechnenden Frachtsätze gefordert.

— **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.** In der am 16. d. M. stattgehabten Generalversammlung wurde die Dividende auf 8,5 % festgesetzt und die Direktion ihrem Antrage gemäß ermächtigt, den nach Zahlung der Dividende in der Gewinn- und Verlustrechnung verbleibenden Überschuß nach einem von dem Aufsichtsrat genehmigten Plane an die Beamten und Pensionäre und deren Hinterbliebenen zu verteilen.

— **Dem Geschäftsbericht der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft** ist zu entnehmen, daß 1902 die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 236 393 ℳ (im Vorjahre 241 806 ℳ) betragen haben. Die Erträgnisse des inneren wie direkten Verkehrs haben sich verschlechtert. Die Ursache dieses Einnahmerückganges ist hauptsächlich in der ungünstigen Witterung und der ungünstigen wirtschaftlichen Lage großer Bevölkerungskreise zu erblicken. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind um 4731 ℳ zurückgegangen, die Zahl der beförderten Personen ist etwas gestiegen. An Gütern wurden 459 443 (456 765) t befördert mit 676 998 (663 905) ℳ Einnahme. Eine beträchtliche Verkehrssteigerung weisen folgende Artikel auf: Steinkohlen und Koks, Kalk, gebrannter, Pflastersteine und Wegebaumaterialien, Steine, gebrannte, Kalk zum Düngen. Eine Verkehrsabnahme fand hauptsächlich bei folgenden Gütern statt: Rüben, Kalksteine, Eisenerze, Roheisen, Erde, Sand, Kies, Mergel und Hüttenschlacke, Sandsteine. Im Herbst wurde der Frachtenverkehr durch die Wirkung der Einschränkung des Rübenanbaues und durch frühzeitig eingetretene Kälte beeinträchtigt. Die Gesamteinnahmen der Bahn betrugen 1 057 793 (1 048 793) ℳ, während die Betriebskosten ausschließlich der Ausgaben der Erneuerungs- und Reservefonds 688 293 (668 399) ℳ erforderten. Aus dem Reinertrag wird die Zahlung einer Dividende von 3,5 % (4 %) mit 119 000 ℳ vorgeschlagen. Die fortschreitende Verschlechterung des Verhältnisses der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen, welches von 53,57 % im Jahre 1898 auf 65,07 % im Jahre 1902 gestiegen ist, führt der Bericht im wesentlichen auf die Herabsetzung der Tarife zurück. Es tue not, daß an den maßgebenden Stellen den fortgesetzten Tarifherabsetzungen nach Möglichkeit Einhalt getan und daß zukünftig bei jedem Antrage auf Tarifverbilligung mehr als bisher der finanzielle Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen in den Vordergrund gerückt werde. Was die Aussichten für das laufende Rechnungsjahr anlangt, so zeigen die Einnahmen der abgelaufenen ersten drei Monate eine erfreuliche Besserung. Die Mehreinnahmen gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres belaufen sich auf rund 25 000 ℳ, die fast ausschließlich auf den Güterverkehr entfallen. Die Beseitigung der Absatzschwierigkeiten für Baukalk aus dem Harz nach Berlin und die Wiederbelebung der Produktionstätigkeit der Harzer Kalkindustrie eröffnen die Aussicht, daß die Verkehrssteigerung sich fortsetzen und die Besserung des Ertrages der wichtigsten Verkehrsquellen anhalten werde.

— **Württembergische Eisenbahnfragen im dortigen Landtag.** Die „Schwäb. Kronik" meldet aus Stuttgart, 14. d. M.: In dem allgemeinen Überblick, den in der Kammer der Standesherren Geh. Rat Dr v. Schall als Berichterstatter über den württ. Staatshaushalt gab, wurden eingehend auch die verschiedenen, in Württemberg im Vordergrund stehenden Eisenbahnfragen behandelt. Der Berichterstatter wies besonders darauf hin, daß trotz augenblicklicher Besserung die Tatsache bestehen bleibt, daß unsere Eisenbahnerträge im Durchschnitt der

guten und schlechten Jahre nicht einmal zur Verzinsung der Eisenbahnschuld hinreichen, und daß demzufolge außer einem nicht unerheblichen Teile des Zinsenbedarfs auch die ganze Tilgung der Eisenbahnschuld durch Steuern aufzubringen ist. Bei all dem handelt es sich doch um recht beachtenswerte Summen. In den 23 Jahren von 1879 bis 1901 blieben die Ablieferungen der Eisenbahnen, wie die Verwaltungsberichte der Verkehrsanstaltenverwaltung nachweisen, im ganzen um rund 25 000 000 *M.* allein hinter dem Zinsenerfordernis zurück. Die ebenfalls aus Steuermitteln aufgebrachten Tilgungen an der Eisenbahnschuld haben bis 1901 die Höhe von rund 75 000 000 *M.* erreicht. Bei diesem Stand der Dinge kann von irgendwelchem Ertrag desjenigen Teils des Anlagekapitals der Eisenbahnen selbstverständlich keine Rede sein, der durch Grundstocksmittel, Restmittel und Betriebsüberschüsse gedeckt worden ist. Die aus den genannten Quellen geschöpften Aufwendungen à fonds perdu haben bis zum Jahre 1901 im ganzen weitere 96 000 000 *M.* verschlungen; die unter der letztgenannten Summe begriffenen Aufwendungen an Grundstocksmitteln im Betrage von rund 35 800 000 *M.* haben die Bestände der Grundstocksverwaltung nahezu erschöpft. Sie bedeuten eine entsprechende Verminderung des rentierenden Staatsvermögens und damit zugleich des von der Verfassung für unveräußerlich erklärten Kammerguts um den Betrag von 35 800 000 *M.* Solche Opfer müssen die Aufrechterhaltung der Ordnung im Staatshaushalt mehr und mehr erschweren; sie nötigen zur Hintanstellung und schließlichen Aushungerung anderer dringlicher Staatsaufgaben, wenn nicht ganz erhebliche Mehrforderungen an die Steuerkraft des Landes gestellt werden wollen.

Was die Personentarifreform betrifft, so darf die Ansicht, daß von einer weiteren Herabsetzung der Personentarife eine Besserung der Eisenbahnerträge zu erwarten sei, bei den schon jetzt zu niedrigen Personentarifen nicht nur in Württemberg, sondern auch bei den übrigen deutschen Bahnen erwiesenermaßen als eine vielleicht volksbeliebte, aber eben deswegen um so gefährlichere Illusion bezeichnet werden. Der Fehlbetrag im Personenverkehr wird im Gegenteil, wenn einmal die Einnahmen nur die Selbstkosten decken, um so höher werden müssen, je tiefer die Tarife unter diese Höhe herabsinken, und je höher infolgedessen die gehoffte Steigerung des Personenverkehrs auch in Wirklichkeit eintritt. Die Tariferhöhungen, zu welchen Ungarn, Österreich und andere Staaten in jüngster Zeit genötigt waren, welche in der Tarifermäßigung zu weit gegangen sind, mögen ebenfalls den Tarifreformfreunden zur Zeit größere Zurückhaltung nahelegen.

In seiner Schlußbetrachtung führte der Berichterstatter aus:

„Eisenbahnverträge und Reichsfinanzreform würden unzweifelhaft eine solidere Fundierung unseres Staatshaushalts wesentlich erleichtern. Mühsamer und entsagungsreicher wäre es, wenn die hierfür erforderlichen etatsmäßigen Überschüsse des Hauptfinanzetats lediglich durch eine größere Einschränkung in der Steigerung der Staatsausgaben, aus der Selbstentwicklung der bestehenden Steuern oder durch Steuererhöhungen gewonnen werden müßten. Voraussetzung einer dauernden Besserung wäre in einem wie im anderen Fall die Erkenntnis der maßgebenden politischen Parteien, daß zumal bei der Bemessung der Steuern nach der Steuerfähigkeit die Ansprüche an die öffentlichen Gelder ihre Grenze an der Leistungsfähigkeit auch der mittleren und kleineren Steuerzahler haben; denn je größer der Steuerbedarf wird, desto strenger muß an der Allgemeinheit der Steuerpflicht auch für die kleineren Steuerzahler festgehalten werden. Erforderlich wäre ferner eine richtige Bewertung der verschiedenen vom Staat zu befriedigenden Bedürfnisse, eine strengere Unterscheidung des Notwendigen und des bloß Nützlichen oder auch bloß Angenehmen sowie des Dringlichen und des weniger Dringlichen, welche zwar, wenn es not tut, auch am Pfennig und am Notwendigen zu sparen weiß, noch mehr aber sich davor hütet, für das nicht Notwendige oder minder Dringliche ungemessene Summen zu verwenden. Notwendig wäre eine gewisse Geneigtheit bei der Verwaltung der Einnahmen, zumal derjenigen aus unseren Verkehrsanstalten, wirtschaftliche und geschäftsmännische Erwägungen und die bei unrichtigen Rechnungen selbst oder von anderen gemachten ungünstigen Erfahrungen mehr zu Worte kommen zu lassen. Unerläßlich wäre endlich ein weiter Blick, der auch die Zukunft im Auge behält und den Staat auch für schwierige Zeiten und für besondere Anforderungen gewappnet und aktionsfähig wissen will. Wo auch nur eine dieser Grundvoraussetzungen guter Finanzen fehlt, nützen die besten Jahre nichts, können weder Zwangstilgung noch Wasserstraßen, noch Eisenbahngemeinschaft, noch Steuerreform, noch Reichsfinanzreform, noch sonst etwas helfen. Ein nicht mit der nötigen Vorsicht und ohne das erforderliche wirtschaftliche Augenmaß geführter Staatshaushalt wird überall auch unter den günstigsten äußeren Verhältnissen immer nur höher in die Steuern und tiefer in die Schulden führen."

— **Deutsche Lieferungen für die sibirische Bahn.** Einer großen Berliner Möbelfabrik ist, wie der „Konfektionär" erfährt, ein Lieferungsauftrag in Höhe von 500 000 R. für die sibirische Eisenbahn erteilt. Der Auftrag ist um so ehrenvoller für die Berliner Industrie, als er im schärfsten Wettkampfe gegen amerikanische Konkurrenz errungen worden ist. Die Lieferung erstreckt sich auf die Einrichtung der Wartesäle für etwa 324 Bahnhöfe und umfaßt ausschließlich Holzmöbel, darunter allein 16 000 Stühle einer Art, außerdem Tische, Diwans, Waschtische usw. in entsprechender Anzahl.

— **Sterbekassenverein pragmatisch angestellter Beamten der bayerischen Verkehrsanstalten.** Nach dem Rechenschaftsbericht verlor der Verein im Jahre 1902 durch Tod 29 Mitglieder, während 11 Mitglieder neu eintraten; dementsprechend verminderte sich der Mitgliederstand von 1036 auf 1018. Trotz dieser Minderung gestaltete sich der Rechnungsabschluß für das Jahr 1902 verhältnismäßig günstig. Die Steigerung des Vereinsvermögens am Ende 1902 betrug rund 17 000 *M.*; es hat jetzt eine Höhe von 519 931 *M.* erreicht. An die Hinterbliebenen der 29 verstorbenen Mitglieder gelangten je 1400 *M.*, zusammen 40 250 *M.* zur Auszahlung.

Nach Beschluß der vorjährigen Mitgliederversammlung hatte die Vorstandschaft gegen den s. Z. ergangenen Regierungsentscheid, wonach der Verein als sogen. „großer Verein" erklärt wurde, Rekurs zum Verwaltungsgerichtshof eingelegt. Durch den hierauf erlassenen Entscheid dieses Gerichtshofes wurde der Beschwerde der Vorstandschaft stattgegeben und der Verein als „kleiner Verein" im Sinne des § 53 des Reichsgesetzes vom 12. Mai 1901 über die privaten Versicherungsunternehmungen erklärt. Auf Grund dieser Entscheidung oblag der Vorstandschaft nunmehr die Umänderung der Vereinssatzungen, welcher Aufgabe sich diese unter Zuziehung weiterer vier Mitglieder des Vereins unterzog. In der Generalversammlung am 9. d. M. gelangte nun nach Genehmigung des Geschäftsberichts und der Rechnungslegung als wichtigster Gegenstand der Tagesordnung dieser ausgearbeitete Entwurf der neuen Vereinssatzungen zur Beratung und Annahme. Der ferner vorgelegte Antrag auf Erhöhung der Sterbefallsumme von 1400 auf 1500 *M.* wurde einstimmig abgelehnt.

Österreich.

— **Der Eisenbahnminister über das Abkommen der Südbahn mit den Prioritätenbesitzern.** Der Eisenbahnminister hat in der am 13. d. M. abgehaltenen Sitzung des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses zu dem Übereinkommen, welches die Südbahn mit ihren Prioritätsgläubigern soeben abgeschlossen hat, Stellung genommen. Den Anlaß hierzu bildete ein im Vorjahre von einem Abgeordneten gestellter Antrag. Der betreffende Abgeordnete hatte die Regierung aufgefordert, dem Abgeordnetenhause mitzuteilen, in welcher Weise sie die durch die finanziellen Zustände der Südbahn gefährdeten öffentlichen Interessen zu wahren gedenke. In dem Antrag war die Währungsfrage als die Wurzel des Übels erklärt und eine Sanierung durch die Auflassung der Goldzahlungen und Kürzung des Prioritätencoupons angeregt worden.

Der Eisenbahnminister knüpfte an die allgemein anerkannte Tatsache an, daß die Südbahn das größte und verkehrspolitisch wichtigste Privat-Eisenbahnunternehmen der Monarchie sei und die südlichen Länder das weitgehendste Interesse an der Entwicklung dieses Unternehmens und insbesondere an der rechtzeitigen Beschaffung der notwendigen Investitionsmittel haben. Seit bei dieser Unternehmung eine Schwankung in den finanziellen Verhältnissen eingetreten sei, habe die Regierung den Bestrebungen der Gesellschaft, den klaglosen Gang auch ihres finanziellen Dienstes zu sichern, mit größter Aufmerksamkeit verfolgt. Hierbei komme noch als weiterer wichtiger Gesichtspunkt der Eisenbahnkredit in Betracht, zumal es sich um eine Schuldsumme von sehr großer Höhe, deren Titel größtenteils im Auslande angelegt sind, handele. Die Regierung habe sich über den Gang der Verhandlung stets genauestens unterrichtet und von ihrem Standpunkte keinen Anlaß, dem Abschlusse des vorliegenden Übereinkommens entgegenzutreten. Selbstverständlich können die zwischen der Gesellschaft und den Prioritätsbesitzern getroffenen Vereinbarungen in keiner Richtung die rechtlichen Verhältnisse der Gesellschaft gegenüber der Staatsverwaltung berühren, und sei insbesondere nach Abschluß des Übereinkommens eine Erschwernis oder eine höhere Belastung für den Fall der Ausübung des Einlösungsrechts als ausgeschlossen zu betrachten. Ebensowenig habe die Regierung Veranlassung, von dem vorgedachten Standpunkte der in dem Übereinkommen zum Ausdruck gebrachten Anschauung in der Währungsfrage entgegenzutreten. Dagegen halte sich die Re-

gierung nicht für berufen, gegenüber der nicht ihrer Beurteilung unterliegenden rechtlichen Seite dieser Frage Stellung zu nehmen.

— **Kuratelbestellung für die fünfprozentigen Prioritäten der Österreichischen Nordwestbahn.** Wie bereits mitgeteilt wurde (vergl. Nr 37 S. 584), hat das Wiener Handelsgericht dem von einem Besitzer fünfprozentiger Prioritätsobligationen gestellten Ansuchen um Bestellung eines Kurators zur Wahrung der durch die Konvertierung gefährdeten Rechte der Prioritätenbesitzer keine Folge gegeben. Der Gesuchsteller hat gegen diesen Beschluß beim Handelsgerichte eine Vorstellung überreicht und mit ihr für den Fall ihrer Ablehnung zugleich den Rekurs an die zweite Instanz verbunden. In dieser Vorstellung wies der Gesuchsteller insbesondere darauf hin, daß der von der Verwaltung der Österreichischen Nordwestbahn erlassene Prospekt hinsichtlich der Konvertierung den Prioritätenbesitzern keine genügende Beruhigung hinsichtlich der Einhaltung des alten Tilgungsplanes biete. Aus der bezüglichen Eingabe hat das Handelsgericht Anlaß genommen, die statutenmäßige Vertretung der Nordwestbahn darüber einzuvernehmen, ob gegenüber jenen Prioritätenbesitzern, welche auf die Konvertierung nicht eingehen, der alte Verlosungsplan voll und ganz aufrecht erhalten werden würde. Die Vertreter der Nordwestbahn erklärten, der Verwaltungsrat habe zu dieser Frage vorläufig noch nicht Stellung genommen, da die nächste Verlosung erst am 1. September d. J. stattfinde. Darauf hat das Handelsgericht die Vorstellung abschlägig beschieden, da sich die Rechts- und Sachlage seit der ersten Entscheidung auch durch die Veröffentlichung des Prospektes der Nordwestbahn bezüglich der freiwilligen Konvertierung und des Angebotes zur freiwilligen Konvertierung im wesentlichen nicht geändert habe. Dieser Prospekt enthalte kein Abgehen der Nordwestbahn vom bisherigen Tilgungsplane bezüglich der etwa nicht konvertierten Prioritäten, und habe laut protokollarischer Angabe der beim Handelsgerichte vernommene Verwaltungsrat der Nordwestbahn zur Frage der Verlosung der etwa nicht zur Konvertierung gelangten 5 prozentigen Prioritäten bisher überhaupt einen Beschluß noch nicht gefaßt und könne die Frage der Gefährdung der Rechte der Besitzer der fünfprozentigen Prioritäten, deren nächste Ziehung am 1. September d. J. stattzufinden hat, wegen des Mangels einer gemeinsamen Vertretung jetzt noch nicht erörtert werden. Mit Rücksicht auf die vom Handelsgerichte erfolgte Ablehnung der Vorstellung hat dieses Gericht die in Rede stehende Eingabe als Rekurs dem Oberlandesgerichte in Wien zur Entscheidung vorgelegt.

— **Tunneldurchschlag beim Bau der Tauernbahn.** Am 10. d. M. erfolgte in dem unteren Klammtunnel, welcher den Übergang der im Bau befindlichen Tauernbahnstrecke Schwarzach-Gastein (Nordrampe) aus dem Salzachtale ins Gasteinertal bildet, der Durchschlag des Sohlenstollens, so daß nunmehr die Verbindung der Baustrecke im Salzachtale mit der Gasteiner Strecke hergestellt ist. Beim Durchschlage ergab sich hinsichtlich der Neigungs- und Richtungsverhältnisse des rund 732 m langen Tunnels keinerlei Abweichung. Der Durchschlag des Sohlenstollens für den oberen Klammtunnel dürfte in einigen Wochen erfolgen.

Übrige europäische Länder.

— **Pariser Stadtbahn.** Der in der Generalversammlung der Aktionäre erstattete Bericht des Verwaltungsrats gibt eine interessante Darstellung der Entwicklung und der Aussichten des Unternehmens. Die erste, mitten durch Paris von Ost nach West gehende Linie ist bekanntlich im Ausstellungsjahr, Juli 1900, eröffnet worden. Zur Zeit hat die Gesellschaft Konzessionen für drei Netze von insgesamt 75,5 km Länge. Im Jahre 1902 wurde die Ringlinie Nr 2 auf dem rechten Ufer fertiggestellt. Die Fristen für die Beendigung der verschiedenen Lose der Linie Nr 3, Courcelles-Menilmontant, sind von Juni 1903 bis April 1904 gereiht. Die Oberbauten auf dieser Linie sollen demnächst begonnen werden. Über die Änderung des geplanten Weges der Linie Nr 4 (Clignancourt-Porte d'Orléans) ist eine Untersuchung im Gange. Im Jahre 1902 waren bis 7. Oktober 13 km 329 m im Betrieb, von da ab bis zum Jahresschluß 17 km 335 m; jetzt rund 24 km. Die Betriebseinnahmen, einbegriffen verschiedene Nebeneinnahmen, betrugen 10 987 417 Franken, die Ausgaben 4 561 334 Fr. Der Betriebskoeffizient stellt sich auf 41,52 % gegen 47,15 % im Vorjahre. Während 6 426 082 Fr. als Betriebsüberschuß sich ergeben, mußten gemäß der Bestimmung der Konzession der Stadt Paris 3 577 836 Fr. ausgezahlt werden, so daß zugunsten der Gesellschaft ein Reinüberschuß von 2 848 246 Fr. bleibt. Der Reinertrag für das Kilometer stellt sich danach auf rund 200 000 Fr. Die Generalversammlung genehmigte einstimmig die vorgeschlagene Dividende von 15 Fr. oder 6 %. Am 31. Dezember fuhren täglich im Durchschnitt auf der Linie 1 Vincennes-Maillot nach beiden Richtungen 514 Züge zu 4 Wagen und 222 Züge zu 8 Wagen, im ganzen 736 Fahrten, die täglich 205 970 Plätze stellten, d. i. 7 mal der im Lastenheft vorgesehene Mindestsatz. Auf der Linie Nr 2 erfolgten im Durchschnitt täglich 365 Fahrten zu 8 Wagen, die 156 950 Plätze stellten, d. i. 5 mal der vorgesehene Mindestsatz. Auf Anfragen in der Generalversammlung erklärte der Vorsitzende, Herr Bénard, daß die Ergebnisse der ersten vier Monate des Jahres 1903 die allergünstigsten Schätzungen übersteigen, indem sie 1 871 268 Fr. betragen, so daß sich, wenn der Rest des Jahres ebenso günstig bliebe, ein Überschuß von 7 500 000 Fr. ergeben würde.

— **Schweizerische Bundesbahnen und Dampfschiffahrt.** Mit der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz haben sich auch verschiedene Fragen wegen der mit den Eisenbahnen in natürlicher und auch finanzieller Verbindung stehenden Dampferunternehmungen auf schweizerischen Seen ergeben. So schien die Dampfschiffahrt auf dem Zürcher See möglicherweise überhaupt vor ihrem Ende zu stehen. Die frühere Nordostbahn hat auf dem See Dampfschiffahrt unterhalten bezw. diese unterstützt. Die Zürcher Dampfbootgesellschaft arbeitet mit Fehlbeträgen. Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hatte indes mit großer Mehrheit beschlossen, daß eine rechtliche Verpflichtung zum Betriebe einer Dampfschiffahrt auf dem Zürcher See nie bestanden habe, für die Nordostbahn nicht und noch weniger für die Bundesbahnen. Schließlich haben die Bundesbahnen sich dazu verstanden, auf die Dauer von zehn Jahren die Gewähr für die Deckung eines Betriebsfehlbetrages bis zur Höhe von 18 000 Fr. jährlich zu übernehmen, womit der Regierungsrat des Kantons Zürich sich einverstanden erklärt hat. Damit ist die Dampfschiffahrt auf dem Zürcher See für ein Jahrzehnt gesichert. Wie bei dieser Gelegenheit mitgeteilt wird, verursacht der Dampfschiffbetrieb den schweizerischen Bundesbahnen einen jährlichen Fehlbetrag von 60 000 Fr., in Zukunft noch mehr.

— **Rickenbahn.** Nachdem das eidgenössische Eisenbahndepartement dem Regierungsrat des Kantons die Pläne der Generaldirektion der Bundesbahnen zur Äußerung vorgelegt, hat der Regierungsrat zu der vorgeschlagenen Richtung der Tunnelachse und zum sofortigen Baubeginn sein Einverständnis erklärt.

— **Die Pensionskassen der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen** besaßen Ende 1901 ein Vermögen von 40 250 000 Fr., das fast ausschließlich den fünf Hauptbahnen bezw. den Bundesbahnen gehörte. Der Vermögensbestand nahm in einem Jahre um 5 000 000 Fr. zu. Die Gesamteinnahmen betrugen 7 200 000 Fr., wovon auf Beiträge der Verwaltungen 4 360 000 Fr. und auf die Angestellten 1 350 000 Fr. entfallen. 2 010 000 Fr. wurden an Unterstützungen gezahlt.

— **Schweizerische Eisenbahnstatistik.** Der 29. Band für das Jahr 1901, bearbeitet vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement, ist erschienen. Einteilung und Inhalt ist im wesentlichen gleich den früheren Veröffentlichungen.

— **Venedig-Tezze.** Die italienische Regierung hat den Ausbau der Linie Venedig-Mestre-Castellfranco-Bassano-Tezze beschlossen. Die mit einem Kostenaufwande von rund 14 000 000 L. herzustellende Linie ist 81 km lang und wird in der Endstation Tezze Anschluß an die Valsuganabahn (Trient-Tezze) finden.

— **Groß-London und die Straßenbahnen.** Den vom Londoner Grafschaftsrat herausgegebenen „London Statistics" entnehmen wir u. a., daß die Einwohnerzahl dieser Riesenstadt (mit 3200 km Straßen und einem besteuerten Eigentumswert an Gebäuden von über 800 000 000 ℳ) bereits 6 500 000 erreicht hat; ihr Wachstum erfolgt gleichmäßig um den Mittelpunkt, indem sich der äußere Ring stetig erweitert. Wie früher die Bewohner die City verließen und gegen die Vorstädte zogen, streben sie jetzt aus den Vorstädten in die Vororte „Greater Londons" (Reading, St. Albans, Tunbridge Wells u. a.) hinaus. Diese neuerliche Wanderung haben in erster Reihe und in hervorragendem Maße die rasche Erweiterung des Straßenbahnnetzes sowie die „Elektrisierung" der Pferdebahnen, dann aber auch die steigende Verwendung von Automobilen bewirkt.

Lange schon wurde diese Bewegung von den in London mündenden Eisenbahnen, die mit ansehnlichen Opfern den Stadt- und Vorortverkehr pflegen, mit regem Interesse verfolgt. Es fanden auch wiederholte Besprechungen unter den Leitern verschiedener Bahngesellschaften statt, die ihr weiteres Verhalten gegenüber dieser Verschiebung zum Gegenstande hatten. Der Direktor eines der größten Bahnnetze äußerte sich hierüber

folgendermaßen: „Wenn das Publikum glaubt, daß es beim jetzigen Wettbewerb zwischen Straßen- und Eisenbahn auf die übliche Art des Gurgelabschneidens rechnen könne, ist es stark im Irrtum. Wir haben die Überzeugung gewonnen, daß, abgesehen von unwesentlichen Kleinigkeiten, unser Dienst weder verbessert, noch verwohlfeilt werden kann. Wo neue Linien noch möglich sind, werden sie auch gebaut, dann aber müssen die Straßenbahnen ihren Verkehr suchen, wo sie ihn bekommen. Das hervorragendste Merkmal unserer künftigen Eisenbahnpolitik wird das Werben um den Verkehr in der zwischen 16 bis 48 km von London entfernt liegenden Zone sein. Es ist unser Ziel, den Verkehrsdienst zwischen London und dieser am meisten tragenden Zone, in welche jetzt die Bevölkerung flüchtet, soweit als angängig zu verbessern. Die inneren durch die Straßenbahnen bedienten Vororte mögen für sich selbst sorgen." K—a.

— **Ein Rechtsstreit um 16 ₰.** Dem Lord Oberrichter der Kings Bench Division lag vor kurzem ein Rechtsfall zur Entscheidung vor, bei dem es sich um 2 d. handelte. Der Apellant H. war nämlich laut Entscheidung des Grafschafts-Gerichtshofes von Huddersfield bereits verurteilt, der London & North Western Railway Comp. den genannten Betrag, der ihr nach der Sachlage zukomme, zu zahlen. Der Sachverhalt war nachstehender: H. fuhr mit einer Fahrkarte im Preise von 1 sh. 6 d. von Huddersfield nach Stalybridge, einer zwischenliegenden Station, und setzte seine Fahrt nach Manchester gegen Entrichtung der Lokalgebühr von 7 d. fort, so daß er für diese beiden Teilstrecken zusammen nur 2 sh. 1 d. zahlte, während der Fahrpreis (III. Klasse) von Huddersfield nach Manchester 2 sh. 3 d. und der Unterschied zwischen der Durchzugs- und der geteilten Fahrgebühr sonach 2 d. beträgt. Der Oberrichter wies den Berufer kostenpflichtig ab mit der Begründung, daß, welcher Rechtstitel auch auf Grund der Railway & Canal Traffic Acte geltend gemacht werden könnte, er (der Oberrichter) den Betrag von 9 d. für die Fahrt von Stalybridge nach Manchester als angemessen erachte. Die weitere Berufung wurde dem Kläger zugestanden. K—a.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf der Londoner Untergrund-Distriktbahn.** Am 23. April d. J. fand in London eine Versammlung der Anteilscheinbesitzer unter dem Vorsitze Mr. Perks' statt, um über die Beschaffung der nötigen Geldmittel für die Elektrisierung der Linien Beschluß zu fassen. Es wurde das mit der Underground Electric Railway Comp. vereinbarte Übereinkommen genehmigt, demzufolge diese Gesellschaft einen nominellen Betrag von 1 200 000 ℳ zweiter Vorzugsaktien zum Kurse von 65, was 780 000 ℳ ergibt, ferner 4 000 000 ℳ vierprozentige Obligationen übernimmt. Diese Beträge mit den früheren Vorschüssen der Underground Electric Railway Co. belaufen sich auf 2 400 000 ℳ, die als vollkommen ausreichend erachtet werden, um die Anlage zu vollenden, Fahrmittel anzuschaffen und eine neue Ära einzuleiten.

Die neue elektrische Linie North Ealing - South Harrow dürfte voraussichtlich in der dritten Juniwoche und zwar gleichzeitig mit der Ausstellung der Königlichen Ackerbaugesellschaft eröffnet werden. Der Vorsitzende gab noch seiner bestimmten Überzeugung Ausdruck, daß die Linie einen großen Erfolg haben und der Verkehr ausschließlich nur durch ihre Leistungsfähigkeit begrenzt sein wird. K—a.

— **Anlagen zum Wassernehmen der Lokomotiven während der Fahrt.** Wie „Engineering" mitteilt, hat die Gesellschaft der englischen Midlandbahn beschlossen, auf ihren Hauptlinien zu Oakley, zu Melton Mowbray und zu Loughborough Einrichtungen zu treffen, daß dort die Lokomotiven Wasser in voller Fahrt und ohne anzuhalten einnehmen können. Nach Durchführung dieser Maßnahme wird die Verwaltung der Midlandbahn imstande sein, ihre zwischen London, Birmingham, Manchester und Leeds verkehrenden Schnellzüge ohne Aufenthalt durchfahren zu lassen, in gleicher Weise, wie die Große Nordbahn dies erforderlichenfalls auf ihrer Strecke London-Leeds würde durchführen können. Auch die Große Zentralbahngesellschaft ist beschäftigt, eine solche Anlage in Charwelton, 15 km südlich von Rugby, herzustellen, und es werden dann ihre Schnellzüge von London (Marylebone) nach Sheffield ohne Aufenthalt durchfahren, also eine Strecke von rd 264 km, ohne anzuhalten, zurücklegen können. Die längste Strecke, welche gegenwärtig in Großbritannien ohne fahrplanmäßigen Aufenthalt zurückgelegt wird, ist diejenige der Großen Westbahn zwischen London und Exeter (310 km), die zweitlängste die Strecke der Nordwestbahn zwischen Euston und Crewe (253 km). Den dritten Platz nimmt die 198 km lange Strecke der Nordostbahn zwischen Edinburgh und Newcastle ein. Vergleichsweise führen wir an, daß in Deutschland auf den Strecken München-Nürnberg (199 km), Wittenberge-Hamburg (159 km) und Hannover-Stendal (151 km) einzelne Züge ohne Aufenthalt verkehren.

— **F. W. Webb**, der rühmlichst bekannte Chefingenieur der London und North Western in Crewe, hat sich vom Dienste zurückgezogen und in dem schon seit vielen Jahren ihn vertretenden Ingenieur G. Whale einen Nachfolger erhalten.

— **Bestellung von Schienen und rollendem Inventar für die russischen Staatsbahnen.** Nach einer Mitteilung der „Kommerz-Telegraphenagentur" werden Bestellungen auf Schienen und rollendes Material für die Staatsbahnen und den dreijährigen Zeitraum von 1903—1905 zu folgenden Preisen vergeben werden: Schienen im Jahre 1903 zu 1 R. 23 Kop. für ein Pud (= 16,38 kg), 1904 zu 1 R. 17 Kop., 1905 zu 1 R. 12 Kop.; Güterwagen, gedeckte, ohne Bremse zu 1150 R. (= 2484 ℳ), Normal-Plattformen ohne Bremse zu 1126 R. (= 2432 ℳ), Herstellung einer Handbremse zu einem Güterwagen oder einer Plattform 185 R. (= 399,6 ℳ); Ergänzungsvorrichtungen zum Aufstellen einer selbsttätigen Bremse 47 R. (= 101,5 ℳ), Normal-Kesselwagen ohne Bremse 1600 R. (= 3456 ℳ), desgleichen mit Bremse 1800 R. (= 3888 ℳ), Personenwagen I. Klasse 18 000 R. (= 38 880 ℳ), II. Klasse 15 800 R. (= 34 128 ℳ), III. Klasse 12 800 R. (= 27 648 ℳ), IV. Klasse ohne selbsttätige Bremse 3520 R. (= 7603 ℳ), desgleichen mit Bremse 3920 R. (= 8467 ℳ), 8 rädrige Güterzuglokomotive mit Tender 32 000 R. (= 69 120 ℳ). Für 1906 und die folgenden Jahre wird keine Preisfestsetzung und Verteilung der Bestellungen auf die Fabriken stattfinden, sondern diese werden auf allgemeiner Grundlage erfolgen.

Wie es scheint, ist man hiernach in den leitenden Kreisen des russischen Finanzministeriums der Meinung, daß die Eisen- und Wagenbauindustrie vom Jahre 1906 ab soweit gestärkt sein wird, um eine weitere Unterstützung seitens des Staates entbehren zu können. Es wird, so hofft man, dann der Zeitpunkt gekommen sein, wo ein Schutz nicht mehr erforderlich ist und der Wettbewerb wieder in seine Rechte treten kann.

Fremde Weltteile.

— **Eine Kaiserliche Privatbahn in Peking.** Die Kaiserin von China beschäftigt sich augenblicklich mit der Ausführung einer Lieblingsidee, nämlich mit der Anlage einer etwa 16 km langen Eisenbahn, die in der Form eines Kreises den Kaiserlichen Park durchzieht. Das Interessanteste und den praktischen Sinn der Kaiserin Bezeichnende ist, daß die Kosten durch „freiwillige Beiträge" der Adeligen des Landes gedeckt werden sollen. Die eigentümliche Art dieser „zwanglosen" Beisteuer soll der Kaiserin den größten Spaß bereiten.

— **Wie der chinesische Hof mit der Eisenbahn reist.** Zum zweitenmal benutzte am 5. April der chinesische Hof die von den „fremden Teufeln" erbaute Eisenbahn, um nach der Hauptstadt der Nachbarprovinz zu gelangen. Dieser Weg Peking-Paotingfu wurde schon vorher einmal, aber in umgekehrter Richtung, von dem chinesischen Herrscherhause auf der Rückreise nach jener denkwürdigen Flucht im Jahre 1900 benutzt. Bereits damals waren vom Kaiserhofe die Vorzüge und Annehmlichkeiten einer Eisenbahn erkannt worden, und so entschloß man sich denn auch dieses Mal für jene Beförderung. Mehr als 150 Eisenbahnwagen waren nötig, um den Hof mit Gefolge und Gepäck dem Bestimmungsorte zuzuführen. Die Hauptanordnung lag in den Händen des englischen Eisenbahn-Superintendenten Mr. Foley, dessen Bemühungen es auch zu verdanken war, daß alles glatt von statten ging. Die Abreise vom Yung-ting-Tore war auf 9 Uhr Vormittags angesetzt worden. Kurz vorher entstiegen die Kaiserinwitwe und der Kaiser auf kurze Zeit nochmals dem Zuge und sandten nach Mr. Foley, welchem sie sagen ließen, daß sie mit allen seinen Anordnungen höchst zufrieden seien. Sowohl die Kaiserin, wie der Kaiser selbst machten den Eindruck, als ob ihnen die Reise großes Vergnügen bereiten würde und sie gern wieder einmal im „Feuerwagen" fahren möchten. Die Anordnung der Wagen war recht interessant: Der 1. Wagen I. Klasse war reserviert für Eisenbahndirektoren und Inspektoren, im 2. und 3. Wagen befanden sich Sänften und ähnliche Beförderungsmittel, der 4. war der Salonwagen für die Kaiserliche Leibwache, im 5. befanden sich Minister, im 6. der Generalsekretär, im 7. der Kaiser, im 8. der Vizekönig Yuan-shi-kai aus Tientsin, im 9. die Kaiserinwitwe, im 10. die junge Kaiserin mit Gefolge, im 11. Prinzessinnen und Hofdamen, im 12. und 13. Eunuchen, im 14. und 15. hohe Hofbeamte, im 16. Pferde usw. Um 11 Uhr 10 Minuten hielt der Zug in Kaopeitien, wo eine Stunde Aufenthalt war und das Mittagessen eingenommen wurde. Dann erfolgte die Weiterreise, und $1\frac{1}{2}$ Stunden darauf langte der Hofzug während eines Staubsturmes in Hsiling an. Hier wurde die Fahrt unterbrochen, um die in der Nähe befindlichen Kaisergräber zu besuchen. In Anbetracht des schlechten Wetters jedoch blieb der Hof im Palast von Hsiling über Nacht, um erst am folgenden Morgen die alten Gräber zu besichtigen. Der Weg zu diesen wurde in Sänften zurückgelegt.

— **Der Eisenbahnerstreik in Viktoria (Australien)** ist zu Ende. Die Eisenbahner ergaben sich am 15. d. M. Nachmittags bedingungslos. „Daily Chronicle“ berichtet darüber folgendes: Als das Parlament Donnerstag Abend über die Streikvorlage beriet, wurde wiederholt berichtet, die Arbeiter würden nachgeben, wenn die Regierung ihnen auf halbem Wege entgegenkommen wolle. Der Ministerpräsident antwortete aber auf solche Anerbietungen, er würde nur bedingungslose Übergabe annehmen. Dies schließliche Nachgeben der Streikenden war teils eine Folge der drastischen Bestimmungen der Streikbill, deren Annahme von vornherein feststand, teils eine Folge der Tatsache, daß jeder Angestellte, der weiter gestreikt hätte, sein Anrecht auf Pension verloren hätte, teils eine Folge der Überredung der Arbeiterführer im Parlamente. Einer der Streikführer erklärte, sie wollten nicht die der Sache treu Gebliebenen zum besten derer, die sie verlassen hätten, opfern. Der Beschluß, den Streik aufzugeben, wurde in einem Briefe des Präsidenten und Sekretärs des Maschinenführerverbandes, welchen der Ministerpräsident im Parlamente vorlas, angekündigt. Das ganze Parlament erhob sich darauf und bejubelte den Minister und die Führer der Gegenparteien nacheinander. Die Bevölkerung ist über die Beendigung des Streiks außerordentlich froh, aber die Arbeiterpartei und die Radikalen befürchten, daß das Mißlingen des Streiks eine fortschrittliche Gesetzgebung auf lange Zeit erschweren wird. Die weitere Beratung der Streikbill wurde auf den 19. Mai verschoben. Es verlautet bestimmt, daß keiner der Streikführer in den Eisenbahndienst zurückgenommen wird. Man ist allgemein darüber befriedigt, daß es dem Staate Viktoria gelungen ist, ohne Eingreifen der Bundesregierung über die Schwierigkeiten hinwegzukommen.

Rechtsprechung.

— **Über den Rückgriff der Eisenbahnverwaltungen unter sich** bei Transportbeschädigungen hat das Zentralamt zu Bern in einer zwischen der preußischen und belgischen Staatsbahnverwaltung streitigen Sache eine schiedsgerichtliche Entscheidung von grundsätzlicher Bedeutung abgegeben, der folgender Sachverhalt zugrunde liegt. Eine von Stolberg im Rheinland nach Brüssel abgefertigte Wagenladung Spiegelglas war auf der belgischen Bahnstrecke zwischen Herbesthal und Dolhain dadurch zu Schaden gekommen, daß ein Brett des Wagenbodens, der zum Teil aus verfaultem Holz bestand, eingebrochen war. Infolgedessen waren die Kisten, in denen sich das Spiegelglas befand, umgefallen und hatten im Tunnel von Ruyff das Tunnelgewölbe gestreift, wodurch das Glas derartig beschädigt wurde, daß ein Schaden in Höhe von rund 5500 Fr. entstand. Auf Grund dieses durch gerichtliche Untersuchung festgestellten Tatbestandes hat das Zentralamt wie folgt entschieden: „Wenn ein Bestandteil des Wagens an einem unsichtbaren Fehler leidet, der sich der Entdeckung auch bei gehöriger Untersuchung entzieht, wenn z. B. im Holz ein verborgener Ast steckt, so wird nicht von einem Verschulden gesprochen werden können, falls dieser Wagen dennoch benutzt wird. Und wäre im vorliegenden Fall der Wagen, auf welchem die Spiegel befördert wurden, ein neuer gewesen, wäre ein Stück des Kastens des neuen Wagens innerlich faul gewesen und der Unfall unter solchen Umständen eingetreten, so hätte es sich fragen können, ob ein Verschulden der Versandbahn anzunehmen sei. Hier liegt aber die Sache anders. Der Wagen war offenbar alt, und das Holz ist offenbar erst nach und nach, während des langen Gebrauchs des Wagens, verfault. Ein alter Wagen bedarf natürlich sorgfältigerer Prüfung als ein neuer. Es muß also ein Verschulden der Aufgabebahn, bestehend in nicht gehöriger Untersuchung des Wagens, angenommen werden. Allerdings ist dieses Verschulden nur ein leichtes. Allein gemäß Art. 47 (1) Ziffer 1 Int. Üb. genügt jedes Verschulden zur Anwendung dieser Gesetzesstelle. Demnach hat die Aufgabebahn allein für den Schaden aufzukommen.“

Der Inhalt dieser Entscheidung dürfte für die beteiligten Dienststellen eine dringende Mahnung sein, bei der Wagengestellung mit äußerster Vorsicht zu verfahren und die Untersuchung der Wagen auf ihre Brauchbarkeit mit größter Sorgfalt vorzunehmen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 23,987 km lange Strecke Pr. Stargard-Skurz der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 14. Juni dieses Jahres dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die an der Strecke Berlin Anh. Bhf. - Elsterwerda zwischen den Stationen Hohenleipisch und Rückersdorf gelegene Haltestelle Rückersdorf=Oppelhain, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr diente, wird am 1. Juni d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Badische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Heidelberg-Basel gelegene Station Kleinkems wird am 1. Juni d. J. für den Wagenladungsgüterverkehr der mit ihr durch Anschlußgleis verbundenen Anwesen eröffnet.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 15. d. M. sind eröffnet worden: die an der Strecke Kufstein-Ala zwischen den Stationen Kundl und Brixlegg gelegene Personenhaltestelle Rattenberg als Abfertigungsstelle für Holzsendungen in ganzen Wagenladungen und die an der Linie Marburg-Franzensfeste zwischen den Stationen Thal und Abfaltersbach gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Mittewald a. d. Drau für den Gesamtverkehr.

Bahnhof Hamburg=Sternschanze.

Am 15. d. M. ist der seitherige Personenbahnhof Hamburg=Sternschanze (Direktionsbezirk Altona) geschlossen und gleichzeitig der an der Schanzenstraße erbaute neue Bahnhof Hamburg=Sternschanze in Benutzung genommen worden. Die Entfernung des neuen Bahnhofs nach den Nachbarstationen beträgt: Hamburg=Sternschanze-Hamburg=Dammtor 1,81 km, Hamburg=Sternschanze - Altona=Holstenstraße 1,21 km. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 36 — Inser.-Nr 1182 — d. Ztg.)

Verzeichnis gleichnamiger Eisenbahnstationen.

Den Vereinsverwaltungen ist mit Rundschreiben vom 9. Mai d. J. Nr III 276 der Entwurf des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung zur Prüfung usw. übersandt worden. Die geprüften bezw. berichtigten Entwürfe sind spätestens bis zum 15. Juni d. J. zurückzusenden.

Vereins-Kilometerzeiger.

Zu dem Kilometerzeiger Nr 36 (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld) ist der I. Nachtrag, zu dem Kilometerzeiger Nr 43 (Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion Mainz) der II. Nachtrag, zu dem Kilometerzeiger Nr 32 (Königliche Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin) der V. Nachtrag und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ der IV. Nachtrag erschienen. Durch den II. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr 43 wird der im September 1901 ausgegebene Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr 43 und der im Dezember 1899 ausgegebene Kilometerzeiger Nr 20 aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zu der Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen ist der VII. Nachtrag erschienen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr III 271 vom 4. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 11. Mai d. J.).

Nr III 272 vom 4. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. Mai d. J.).

Nr III 276 vom 9. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichnis gleichnamiger Eisenbahnstationen (abgesandt am 11.—13. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Berichtigung des Nachtrages VI zum Tarifhefte 2.

In dem mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 eingeführten, in der Überschrift bezeichneten Tarifnachtrage VI sind folgende Berichtigungen zu bewirken:

Auf Seite 41, 66 und 67 sind die Stationen Coblenz Moselb, Coblenz Rheinb., Gießen und Wetzlar mit dem Zeichen*) zu versehen; auf Seite 66 ist folgende Fußnote anzubringen: „*) Für den Umschlagsverkehr in Korneuburg finden diese Frachtsätze keine Anwendung."

Auf Seite 42 ist im Kopf die Station Marchegg zu streichen.

Auf Seite 49 sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6/B wie nachstehend zu berichtigen:

nach	Eisenbahn-direktions-bezirk	Von Altkladno B. E. B. a	b	Buschtêhrad B. E. B. a	b	Duby B. E. B. a	b	Smecna-Sternberg B. E. B. a	b
		Frachtsätze für 100 kg in Mark							
Ruhrort-Rhein . . .	Essen	—	1,69	1,69	1,69	—	1,69	1,65	1,65

Auf Seite 50 ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 13/b von Budweis nach Bochum Nord von 1,07 auf 2,07 zu berichtigen.

Wien, am 11. Mai 1903. (1292)

K. K. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Die durch die Nachträge 9, 18 und 4 zu dem Gütertarif (Heft 1, 2 und 3) durchgeführte Aufhebung der Bestimmung über die Nachnahmeprovision tritt erst vom 1. Juli d. J. ab in Kraft.

Münster, 13. Mai 1903. (1293)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Ostpreußische Südbahn.

Am 20. Mai 1903 wird die Haltestelle Wosczellen für den Stückgutverkehr eröffnet. Sendungen von der Haltestelle werden nur unfrankiert, nach derselben nur frankiert angenommen. Ausgeschlossen von dem Verkehr mit der Haltestelle sind 1. abgesehen von den in § 50 A 1—4 der Eisenbahnverkehrsordnung aufgeführten Gütern die nach den örtlichen Einrichtungen ungeeigneten Gegenstände, wie durch Seitentüren nicht zu verladende Equipagen, Vieh — nicht in Käfigen —, nur mit besonderen Schwierigkeiten und Hilfsmitteln (Kranen etc.) zu ver- und entladende Sachen; 2 Güter, welche mit Nachnahme belastet sind; 3. Güter nach dem Auslande. Die für den Verkehr zwischen unseren Stationen und der Haltestelle Wosczellen gültigen Frachtsätze sind auf unseren Stationen und in unserem Tarifbureau zu erfahren.

Direktion. (1294H&V)

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Aktivierung des Eilgutdienstes für Wagenladungen in „Wien Matzleinsdorf".

Am 20. Mai l. J. wird die auf der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Wien Südbahnhof und Meidling gelegene, bisher nur für den Frachtgüterverkehr eingerichtete Abfertigungsstelle

„Wien Matzleinsdorf"

auch für die Auf- und Abgabe von Eilgütern in Wagenladungen eröffnet.

Wenn die Abgabe von Eilgütern in Wagenladungen in dieser Abfertigungsstelle erfolgen soll, so muß im Frachtbriefe im Sinne der Bestimmungen des Artikel 6 c) des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr bezw. des § 51 c) des österr. Betriebsreglements als Bestimmungsstation

„Wien Matzleinsdorf"

angegeben sein.

Ebenso sind alle dienstlichen Korrespondenzen, nachträglichen Anweisungen etc., welche die nach Wien Matzleinsdorf abgefertigten Eilgutsendungen betreffen, zur Unterscheidung von Wien Südbahnhof nach „Wien Matzleinsdorf" zu adressieren.

Wien, am 13. Mai 1903. (1296)

3. Änderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Erweiterung des bisher im beschränkten Umfange zugelassenen Personenhaltepunktes Beyendorf für den gesamten Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg-Thale zwischen den Stationen Magdeburg-Buckau und Dodendorf belegene Haltepunkt Beyendorf, der bisher nur im beschränkten Umfange bestanden hat, für den gesamten Personen- und Gepäckverkehr erweitert werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Magdeburg, den 13. Mai 1903. (1295)

Königliche Eisenbahndirektion.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse für die Station Essen Nord.

Am 1. Juli d. J. wird die Station Essen Nord für den Freiladeverkehr — mit Ausnahme der Vieh- und Fahrzeugsendungen — geschlossen.

Essen, den 15. Mai 1903. (1297)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer, deutsch-niederländischer, niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr und niederländischer Verkehr mit den preußisch-bayerischen und sächsisch-bayerischen Grenzstationen.

Am 1. Juli d J. werden die in den vorgenannten Verkehren bestehenden Bestimmungen, betreffend Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10000 kg unter II B 2 a von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung usw." bis „überweisen" aufgehoben. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 16. Mai 1903. (1298)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. wird die Station Dransfeld als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 a für Mergel zum Düngen des Gruppentarifs VI, der Wechseltarife mit der Gruppe VI und des Oldenburg-hessischen Tarifs aufgenommen.

Cassel, den 12. Mai 1903. (1299)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. treten im Gruppentarif IV Ausnahmefrachtsätze für Schiffsbaueisen von Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster nach der Station Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn in Kraft.

Hannover, den 16. Mai 1903. (1300)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif.
Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird Rathenow, Station des Direktionsbezirks Hannover, in den Ausnahmetarif 9 s für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen als Empfangsstation neu aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 14. Mai 1903. (1301)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österr.-ungar. Verband.

Am 1. Juni d. J. treten im Tarif Teil II, Heft 1 nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Brünn St. E. G. und	Spezialtarif A 2	I
	Pfennige für 100 kg	
Blankenstein (Saale) K. E. D. E. . . .	316	304

Breslau, den 15. Mai 1903. (1302)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird im obenbezeichneten Tarifhefte Seite 243 die Station Endersdorf K. K. St. B. in den Ausnahmetarif Nr 42 A und B (Steine usw.) aufgenommen.

Der Schnittsatz in Schnittafel A unter II beträgt für die genannte Station 9 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 16. Mai 1903. (1303)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. Juni 1903 gelangt im obengenannten Tarifhefte zwischen Hohenbocka B. G. und Oberl. Bhf. und Teplitz A. T. E. für Güter des Spez.-Tar. III ein direkter Frachtsatz von 54 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 16. Mai 1903. (1304)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Ab 1. August 1903 wird „Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)" auf den schweizerischen Bahnen wieder zu den Frachtsätzen und Bestimmungen der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B oder zur Stückgutklasse 1 abgefertigt.

Auf den genannten Zeitpunkt ist Ziffer 1 der O. Z. 380a in Nachtrag I zu den allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation zu streichen.

Die allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften usw. sind auch anzuwenden auf den Güterverkehr Basel, Schaffhausen und Singen bad. Bahn sowie Waldshut-Schweiz.

Karlsruhe, den 14. Mai 1903. (1305)
Großh. Generaldirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.
Teil II, Heft 1.

Am 1. Juni d. J. tritt zu vorbezeichnetem Tarifheft 1 der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält außer Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen die bereits veröffentlichten Tariferhöhungen der Ausnahmetarife Nr 14 (Petroleum), Nr 15 (Benzin) und Nr 41 (Nutzholz). Ferner werden durch den Nachtrag ermäßigte Frachtsätze für eiserne Werkzeuge in Sendungen von 3000 kg — Ausnahmetarif Nr 3 A — und für einzelne Maschinenbestandteile — Ausnahmetarif Nr 4 — eingeführt und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 70 für eingedickte Abfallauge der Sulfitcellulosefabrikation ermäßigt. Der Ausnahmetarif Nr 20 ist durch Erstellung besonderer Frachtsätze für gesägte, nicht geschliffene oder polierte Marmorplatten ergänzt worden. Schließlich werden durch den Nachtrag IV einige neue Ausnahmetarife in Geltung gesetzt, und zwar:

Ausnahmetarif Nr 71 für Braunkohlenbriketts von mehreren Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Halle nach Bukarest, Ausnahmetarif Nr 72 für leere, gebrauchte Säcke von Altona, Hamburg und Harburg nach einer größeren Anzahl rumänischer Stationen und Ausnahmetarif Nr 73 für Salzsäure von den Stationen Idaweiche und Schoppinitz der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz nach Bukarest.

Soweit der Ausnahmetarif Nr 15 A für Rohbenzin nach einigen Stationen der sächsischen Staatsbahnen keine Frachtsätze mehr vorsieht, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1903 in Kraft.

Nähere Auskunft über die einzelnen Tarifänderungen geben die beteiligten Verwaltungen.

Exemplare des Nachtrages IV können vom 20. Mai d. J. ab zum Preise von 25 ₰ für das Stück durch die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau in Berlin bezogen werden.

Breslau, den 10. Mai 1903. (1306)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif VI, Gruppenwechseltarife mit Gruppe VI, Frankfurt - hessisch-südwestdeutscher Verband und Main-Neckarbahn-pfälzischer Gütertarif.

Am 1. Juni d. J. wird die Haltestelle Erzhausen des Direktionsbezirks Mainz für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewichte bis zu 100 kg eröffnet und im oben genannten Tarife einbezogen. Die für die Beförderung von Stückgütern von und nach den Stationen Erzhausen und Louisa am 1. Juli 1894 eingeführten besonderen Vorschriften treten für die Station Erzhausen außer Kraft.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau.

Mainz, den 9. Mai 1903. (1307)
Königl. preußische und Großh. hessische Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Güterverkehr
(Tarifhefte 1, 2 und 3) und
Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr
(Tarifhefte D 1 und D 2).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 treten in der Leitung des Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehrs von und nach Stationen der Niederländischen Staats- und Zentralbahn Änderungen ein und zwar:

1. im deutsch-niederländischen Verkehr, soweit der Weg über Salzbergen in Frage kommt, für die Hefte 1 bis 3. Diese Änderungen sind in einem Gemeinsamen Nachtrage zu diesen Tarifheften, welcher bei den Abfertigungsstellen käuflich zu haben ist, zusammengestellt;
2. im rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehr, soweit der Weg über Salzbergen oder Gronau in Betracht kommt, für die Tarifhefte D 1 und D 2; nähere Auskunft hierüber erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 16. Mai 1903. (1308)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zu dem Heft 7 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. Juni d. J. direkte Frachtsätze für Eilgut, Frachtstückgut und Güter des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter im Verkehr mit Essen-Segeroth zur Einführung. Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage unser Tarifbureau.

Straßburg, den 14. Mai 1903. (1309)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. Juni 1903 treten im südostpreußischen Gütertarif direkte Frachtsätze für den Stückgutverkehr zwischen Pr. Stargard einerseits und Widminnen und Wöterkeim anderseits in Kraft. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., 14. Mai 1903. (1310)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1903 wird die Station Clotten der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken in den Tarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze und die Abfertigungsbefugnisse der Station geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

München, den 15. Mai 1903. (1311)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1903 wird die Station Forchheim (Bayern) in den Ausnahmetarif 2b für Brennholz einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

München, den 15. Mai 1903. (1312)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1902.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, wird die Station Pécs der Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr VIII des obenbezeichneten Tarifes einbezogen:

Nach	von Pécs bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen Centimes für 100 kg	
Bregenz transit*)	525	496
Buchs (Reintal) transit*) und Feldkirch transit*)	525	488
St. Margrethen trs.*)	532	498
Basel S. B. B. und Bad. Bahn / Basel-St. Johann	712	654
Bern	844	778
Biel (Bienne)	834	768
Frauenfeld	630	587
Konstanz S. B. B. und Bad Bahn	580	539
Langenthal	781	719
Luzern	724	668
Olten	754	694
Romanshorn	563	526
Rorschach	558	522
St. Gallen	582	547
Schaffhausen S. B. B. und Bad. B.	634	583
Singen S. B. B. und Bad. B.	618	570
Wädenswil	652	605
Weinfelden	602	562
Winterthur	650	604
Zürich Hauptbahnhof	682	632
Zürich-Tiefenbrunnen	680	631

Wien, am 14. Mai 1903. (1313)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Wiener Überfuhrtarif.
Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juli 1903 gelangt der Wiener Überfuhrtarif, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien zur Einführung.

Mit gleichem Tage treten die nachbezeichneten Tarife und Frachtsätze außer Wirksamkeit:

1. der Gebührentarif (Teil II) für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, gültig vom 1. Mai 1894, samt Nachtrag I und II;
2. die direkten Frachtsätze für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn im Transitverkehre mit den Bahnhöfen der in Wien einmündenden Bahnen, gültig vom 1. Oktober 1900 bezw. 1. November 1900, samt Nachtrag I;
3. der Abschnitt C des Lokal-Gütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, mit Ausschluß der in diesem Abschnitte enthaltenen:
   a) allgemeinen Bestimmungen und
   b) der Tarifgrundlagen für die normalen Tarifklassen, sowie die Ausnahmetarife;
4. die im Verordnungsblatte für Eisenbahn und Schiffahrt Nr 62 vom 1. Juni 1899 Seite 1219 und in Nr 76 vom 4. Juli 1899, Seite 1462 enthaltenen Kundmachungen vom 31. Mai bezw. 30. Juni 1899, betreffend die Frachtberechnung für Eilgüter im Verkehre zwischen den Wiener Bahnhöfen.

Exemplare des neuen Tarifes sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 5 Kr. zu beziehen.

Wien, am 15. Mai 1903. (1314)

K. k. österr. Staatsbahnen, zugleich namens der am „Wiener Überfuhrtarif" beteiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel. (Ergänzung des Tarifes Teil I, Abteilung B, Abschnitt B—II—f.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. hat die Nomenklatur des Ausnahmetarifes IX, Ziffer 1 des Lokal-Gütertarifes, Teil II zu lauten: „lebende Tiere (ausnahmlich Pferde, Fohlen, Maultiere, Hornvieh und Geflügel)" und es wird für ledig zur Aufgabe gebrachtes lebendes Geflügel, welches in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zum Versand gelangt, die Fracht wie folgt berechnet:

A. Rücksichtlich des Hauptbahnnetzes.

a) Bei Aufgabe als Eilgut: zu den unter b) festgesetzten Gebühren mit einem Zuschlage von 50 %;

b) bei Aufgabe als Frachtgut:
   1. Bei Benutzung von nicht mehr als zwei Etagen desselben Wagens: zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes IX, 1 a),
   2. bei Benutzung von drei oder vier Etagen desselben Wagens: zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes IX, 1 b) und
   3. bei Benutzung von fünf oder mehr Etagen desselben Wagens zu den doppelten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes IX, 1 a) des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. Januar 1898.

Bei Berechnung der Transportgebühren pro Quadratmeter der einfachen Bodenfläche wird nur die Ladefläche eines Bodens (einer Etage) zugrunde gelegt. Wenn die auf einem mehrbödigen (Etage-) Wagen angeschriebene Ladefläche zwei oder mehr (sämtliche) Etagen umfaßt, wird die hiervon auf einen Boden (eine Etage) entfallende Ladefläche der Gebührenberechnung zugrunde gelegt.

B. Rücksichtlich der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz.

Für das Effektivgewicht der Sendung, mindestens jedoch für 2400 kg pro Frachtbrief und Wagen, und zwar bei Aufgabe als Eilgut zu den Frachtsätzen für ermäßigtes Eilgut und bei Aufgabe als Frachtgut zu den Frachtsätzen der Klasse II.

Prag, am 9. Mai 1903. (1315)

Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn.

Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel. (Ergänzung des Tarifes Teil I, Abteilung B, Abschnitt B—II—f.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird für lebendes, ledig zur Aufgabe gebrachtes Geflügel, welches in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zum Versand gelangt, die Frachtgebühr für das Effektivgewicht der Sendung, mindestens jedoch für 2400 kg pro Frachtbrief und Wagen, und zwar bei Aufgabe als Eilgut zu den Frachtsätzen für ermäßigtes Eilgut und bei Aufgabe als Frachtgut zu den Frachtsätzen der Klasse II berechnet.

Prag, am 13. Mai 1903. (1316)

Die Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Im Übergangsverkehre der sächsischen Schmalspurbahnen mit den Vollspurbahnen wird vom 1. Juni 1903 an den Begleitern solcher Sendungen lebender Tiere, die auf den Vollspurbahnen nicht begleitet zu werden brauchen, die Benutzung von einfachen und Rückfahrkarten sowie von zusammengestellten Fahrscheinheften auf den schmalspurigen Linien gestattet.

Dresden, am 15. Mai 1903. (1317)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Rheinischer Personenverkehr, Teil II.

Infolge Änderung der Anteile für die badischen und württembergischen Strecken treten in den Fahrpreisen für den Verkehr von und nach württembergischen Stationen ab 1. Juli d. J. Erhöhungen ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 15. Mai 1903. (1318)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

6. Verdingungen.

Verdingung

von 10 eisernen Überbauten zu 8 Brücken zwischen Eversburg und Rheine. Verdingungstermin am 3. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr. Bedingungen und Angebotsformulare sind gegen postfreie Einsendung von 2 M. bar, mit Zeichnungen gegen Einsendung von 6 M. bar von hier zu beziehen. Letztere liegen auch während der Dienstzeit in unserem Geschäftsraume aus. (1319)

Zuschlagsfrist 8 Wochen.

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 Osnabrück.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von

ca 5000 t Schienen und Verbindungsteilen

vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 M. vom Bureau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 8. Juni 1903, Nachmittags um 2 Uhr, im erwähnten Bureau.

Kopenhagen, Mai 1903. (1320)

Der Bahnchef.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eines neuen eisernen Überbaues von 8,0 m Stützweite, sowie von Eisenkonstruktionsteilen zur Vervollständigung und Montage von 31 Stück vorhandenen, auf dem Freiburger Außenbahnhof in Breslau lagernden alten eisernen Überbauten von 6,85 m Stützweite behufs Wiederverwendung auf der Strecke Schweidnitz-Charlottenbrunn soll mit allen Nebenarbeiten, wie Aufladen auf Eisenbahnfahrzeuge, Abladen und Transport bis zur Baustelle, Montage und Anstrich, in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferung umfaßt 9842 kg Flußeisen und 628 kg Flußstahlguß.

Angebote hierfür sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 3. Juni, Vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Claassenstraße Nr 11, einzureichen.

Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnung liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,5 M. in bar von dort bezogen werden.

Breslau, den 14. Mai 1903. (1321)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir verkaufen in 5 Losen in öffentlicher Verdingung: 112 Stück abgängige Radsätze, und zwar: 100 Stück mit Scheibenrädern und 12 Stück mit Speichenrädern, zum Untersetzen unter Fabrikwagen, große Transporteure und dergleichen noch verwendbar.

Die Verkaufsbedingungen und Angebotsbogen mit Beschreibung der einzelnen Lose werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Radsätze können bei unserem Hauptmagazin III hier besichtigt werden.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger Radsätze" spätestens bis Dienstag, den 26. Mai d. J., Vormittags 9 Uhr bei uns einzureichen.

Karlsruhe, den 29. April 1903. (1322)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

8. Offene Stellen.

Stations-Assistent

sofort gesucht. Bewerber muß in allen Zweigen des Stations- und Abfertigungsdienstes ausgebildet sein. Einkommen zunächst 1200 M. pro Jahr.

Crefeld, den 16. Mai 1903. (1323)

Direktion der Crefelder Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 40. 23. Mai 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Newyork und sein Stadtverkehr.

(Schluß aus Nr 39.)

Nächst den Straßenbahnen sind für den Verkehr Groß-Newyorks die **Hochbahnen** das wichtigste Verkehrsmittel. Die Hochbahnen auf der Manhattan-Insel, deren erste Strecke im Jahre 1878 eröffnet wurde, sind die ältesten und ersten auf der ganzen Welt.*) Sie sind als eiserne Viadukte in den Straßen erbaut und zeichnen sich durch besondere Häßlichkeit aus. Ihre bauliche Durchbildung läßt vieles zu wünschen übrig, was nicht zu verwundern ist, da zur Zeit ihrer Erbauung der Eisenbau noch sehr wenig entwickelt war und alle Erfahrungen und Vorbilder fehlten. Das Netz der Hochbahnen, das in Abb. 1 größerer Deutlichkeit wegen fortgelassen, aber in Abb. 2 (s. vor. Nummer) dargestellt ist, umfaßt vier Linien, die in der 2., 3., 6. und 9. Avenue liegen und von dem Harlemfluß bis in das Geschäftsviertel führen. Die südlichen Endbahnhöfe liegen nicht weit von der Battery bezw. dem Endpunkt der Brooklyner Brücke. Nach Norden zu ist in den letzten Jahren eine Verlängerung angeschlossen worden, die hauptsächlich zur Aufschließung der Vorstadt Bronx dienen soll. Eine kleine, eingleisige Querlinie mit Pendelbetrieb vermittelt den Verkehr mit dem Hauptbahnhof, dem früher erwähnten Grand Central-Depot, eine andere mit einer East-River-Fähre. An den nördlichen Endpunkten sind Übergangsstationen zu den hier mündenden Eisenbahnen angelegt; ein durchgehender Verkehr von Zügen findet aber nicht statt.

Die Hochbahnen sind größtenteils zweigleisig, nur die nördlichen Teile der Linien in der 3. und 9. Avenue sind dreigleisig. Auf dem mittleren (dritten) Gleise verkehren in den Stunden stärkeren Verkehres besondere Stadtschnellzüge und zwar Morgens zum Geschäftsviertel und Abends zum Wohnungsviertel; das Gleis wird also in beiden Richtungen befahren aber zu ganz getrennten Stunden). Die Schnellzüge halten nur auf wenigen Stationen und geben an den Endpunkten der dreigleisigen Strecke auf das betreffende Gleis der zweigleisigen Strecke über. Das dritte Gleis ist also gewissermaßen als ein nach beiden Richtungen benutztes Überholungsgleis anzusehen.

Die Hochbahnen sind lange Zeit mit **Dampf** betrieben worden, wobei die Züge aus einer Lokomotive und zwei bis fünf Wagen bestanden. Die Reisegeschwindigkeit betrug bei einer höchsten Fahrgeschwindigkeit von 40 km/Std. etwa 23 km/Std. Mit der Einführung des **elektrischen Betriebes**, die von vielen unverantwortlichen Ratgebern schon seit vielen Jahren als unbedingt notwendig hingestellt wurde, ging man erst vor, nachdem sich die elektrische Betriebsweise in Chicago, Boston und Brooklyn voll bewährt hatte. Zur Zeit ist die Umwandlung im wesentlichen beendet. Der Betriebsstrom wird als Wechselstrom von 11 000 Volt Spannung in einem großen Kraftwerk erzeugt, das mit 64 Dampfkesseln, 8 Dampfmaschinen von zusammen 64 000 Pferdestärkenleistung und 4 Dynamomaschinen ausgerüstet ist und sich durch seine vollendete Durchbildung und großartige Ausnutzung des teuren Grundstücks auszeichnet.*) Der erzeugte Wechselstrom hoher Spannung wird den aus Abb. 2 zu ersehenden Unterstationen zugeführt, dort in Gleichstrom von niedrigerer Spannung (von etwa 600 Volt) umgewandelt und mittels dritter Schiene den Zügen zugeführt. — Die elektrischen Züge bestehen aus 5 bis 6 Wagen, deren Abmessungen etwa denen der Berliner Hochbahn entsprechen. Sämtliche Wagen sind mit Motoren ausgerüstet, die durch elektrische, am ganzen Zug entlang führende Leitungen vom Führer sämtlich gleichzeitig ein- und ausgeschaltet werden; durch diese Anordnung (das sog. Multiple-Unit-System, Betrieb mit selbstfahrenden Einheiten) ist ein sehr rasches Anfahren und damit eine hohe Geschwindigkeit ermöglicht.

Die **Hochbahnen Brooklyns**, die in Abb. 1 mit gestrichelten Linien dargestellt sind, gehen ähnlich wie die Straßenbahnen vom Ufer des East-River aus; vier von den fünf Linien beginnen unmittelbar an der Brooklyner Brücke. Über die Brücke selbst geht eine besondere Hochbahn, auf die die Züge der übrigen Hochbahnen aber nicht übergehen. Um den

*) Das ist zutreffend, soweit es sich um Eisenviadukte handelt. Die London- und Blackwallbahn, die London- und Greenwichbahn und andere gemauerte Hochbahnen in der englischen Hauptstadt sind indessen sehr viel älter. Die Schriftl.

*) Näheres hierüber siehe „Street Railway Journal“, Januar 1901, und Zeitschrift für Kleinbahnen, Juni 1901.

Umsteigeverkehr bequem abzuwickeln, ist auf der Brooklyner Seite ein großer, zweigeschossiger Übergangsbahnhof angelegt.

Die Hochbahnen Brooklyns werden elektrisch betrieben. Sie stehen an einzelnen Stellen mit den Straßenbahnen, die derselben Gesellschaft gehören, in unmittelbarer Verbindung, was besonders für den beträchtlichen Ausflugverkehr nach dem Seestrand von Coney-Island (siehe Abb. 1) wichtig ist.

Die Entwicklung des Stadtverkehrs ist aus den folgenden Zusammenstellungen II bis V zu ersehen.

Zusammenstellung II.

Länge der Gleise der Straßen- und Hochbahnen in Kilometern.

Jahr	Straßenbahnen: Manhattan-Insel	Straßenbahnen: Brooklyn	Straßenbahnen: Bronx	Straßenbahnen: Queens	Straßenbahnen: zusammen	Hochbahnen: Manhattan-Insel	Hochbahnen: Brooklyn*)	Hochbahnen: zusammen	Straßen- und Hochbahnen zusammen
1860	96	114	—	—	210	—	—	—	210
1870	250	290	16	—	556	—	—	—	556
1880	290	460	24	30	804	128	—	128	932
1890	400	480	34	63	977	150	98	248	1226
1894	450	510	45	74	1079	160	108	268	1347
1898	490	720	104	150	1464	175	109	284	1748
1901	490	820	117	165	1592	176	109	285	1877

Hier sind die Längen der einzelnen Gleise angegeben die meist zweigleisigen Strecken sind also doppelt gezählt Bemerkenswert ist hierbei besonders, daß die Straßenbahnen Brooklyns die der Manhattan-Insel an Länge bedeutend überragen, was in der verhältnismäßig geringen Ausdehnung des eigentlichen Newyork begründet ist.

Zusammenstellung III.

Zahl der Reisenden in Millionen im Jahre.**)

Jahr	Straßenbahnen: Manhattan-Insel	Straßenbahnen: Brooklyn	Straßenbahnen: Bronx	Straßenbahnen: Queens	Straßenbahnen: zusammen	Hochbahnen: Manhattan-Insel	Hochbahnen: Brooklyn	Hochbahnen: zusammen	Straßen- und Hochbahnen zusammen
1860	38,5	12,4	—	—	50,8	—	—	—	50,8
1870	111,0	36,5	1,0	—	148,6	—	—	—	148,6
1880	148,6	75,2	1,8	1,0	226,7	60,8	—	60,8	287,5
1890	217,8	107,2	3,4	2,9	331,4	190,0	81,7	271,7	603,1
1891	226,2	115,2	3,6	3,3	348,4	201,2	89,9	291,1	639,5
1892	232,8	123,3	3,7	3,8	363,7	213,7	94,4	308,1	671,8
1893	233,3	137,7	6,5	4,0	384,6	221,4	100,2	321,6	703,1
1894	242,2	142,5	9,5	4,3	398,5	202,7	90,2	292,9	691,4
1895	285,9	153,4	8,7	4,8	452,9	187,6	97,4	284,9	737,9
1896	343,5	172,1	10,6	7,1	533,3	184,7	94,7	279,4	812,7
1897	385,1	200,2	12,0	8,4	605,7	182,9	90,2	273,2	878,9
1898	429,2	217,4	23,3	9,9	679,9	183,4	82,8	266,1	946,1
1899	504,3	216,7	22,0	10,7	753,7	174,3	57,6	231,9	985,7
1900	533,1	243,2	27,5	12,9	816,7	184,2	66,9	251,1	1067,8
1901	550,6	271,6	36,5	13,1	871,8	190,0	62,6	252,6	1124,4
1902	537,2	273,0	41,2	15,2	866,7	215,3	69,6	284,9	1051,6

Die Schlußsummen zeigen, daß der Verkehr ständig zunimmt und daß er sich in je zehn Jahren ungefähr verdoppelt, während die Bevölkerung sich in denselben Zeitabschnitten nach Zusammenstellung I jedesmal um ungefähr 30 % vermehrt hat. Der Zuwachs des Verkehrs verhält sich also zu dem der Bevölkerung ungefähr wie 3 : 1, eine Beobachtung, die auch in anderen Großstädten gemacht wird. — Der Verkehr der Hochbahnen zeigt vom Jahre 1894 ab einen Rückgang, der auf die Einführung des elektrischen Betriebes bei den Straßenbahnen und ihre damit gesteigerte Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit zurückzuführen ist. Die Hochbahnen der Manhattan-Insel haben sich von dem Niedergang jetzt annähernd erholt. die Brooklyner Bahnen sind aber noch weit hinter ihrer früheren Höhe zurück, wenn sie sich auch wieder auf der aufwärts gehenden Linie befinden. Der Rückgang in der Zahl der Reisenden auf den Straßenbahnen im Jahre 1902 ist nur ein scheinbarer. Infolge Einführung von Umsteigkarten sind viele Reisende jetzt nur einfach gezählt, die früher doppelt gezählt wurden.

Zu einem Vergleich dieser Verkehrsgrößen mit dem Berliner Verkehr sei angegeben, daß die Große Berliner Straßenbahn im Jahre 1901: 282 800 000 Reisende beförderte, also ungefähr ebensoviel wie die Straßenbahnen Brooklyns und halbsoviel wie die der Manhattan-Insel und etwas mehr als die Hochbahnen beider Städte zusammen.

Wie stark das Verkehrsbedürfnis angewachsen ist, geht aus der folgenden Zusammenstellung hervor.

Zusammenstellung IV.

Zahl der Reisen auf den Kopf der Bevölkerung im Jahre auf der Manhattan-Insel.

Jahr	Zahl der Reisenden	Zuwachs	Zuwachs in Prozenten für ein Jahr
1853	13	—	—
1855	30	17	65
1860	47	17	28,5
1865	113	66	28
1870	118	5	0,88
1875	150	32	5,4
1880	182	32	4,3
1885	220	38	4,2
1890	283	63	5,8
1895	333*)	50*)	3,6*)
1900	388	55	3,4

Um die Leistungen der Beförderungsmittel richtig würdigen zu können, genügen die bisher gegebenen Zahlen aber noch nicht; man muß sich dabei vielmehr vergegenwärtigen, daß der Hauptverkehr, wie früher angedeutet, sich an jedem Tag auf zwei kurze Zeitspannen zusammendrängt: Morgens von 7.30 bis 9.00 Uhr strömen die Menschenmassen in die Geschäftsstadt und Nachmittags von 5.00 bis 6.00 Uhr, vor allem von 5.30 bis 6.00 Uhr, nach ihren Wohnungen zurück.

Wie groß dieser Teil des Verkehrs ist, geht aus folgendem hervor. Wie Zusammenstellung III zeigt, betrug auf der Manhattan-Insel im Jahre 1902 die Zahl der Reisenden auf den Hochbahnen 215 259 000, dies ergibt für den Tag im Durchschnitt 590 000 in beiden Richtungen und 295 000 in einer Richtung. Für die Straßenbahnen sind die entsprechenden Zahlen 537 231 000, 1 470 000**) und 735 000. Als durchschnittliche Verkehrsstärke für die Geschäftstage können diese Zahlen aber nicht ohne weiteres gelten, sie bedürfen vielmehr einer Berichtigung, um den Einfluß der verkehrsschwachen Feiertage auszuschalten. Nach genauen Zählungen betrug die Zahl der Reisenden im Dezember 1902 an Wochentagen auf den Hochbahnen 749 000 und auf den Straßenbahnen 1 520 000 nach beiden Richtungen, also 374 000 bezw. 760 000, zusammen 1 134 000 nach einer Richtung. Wie stark sich dieser Verkehr auf einige wenige Stunden zusammendrängt, geht aus Zusammenstellung V hervor, in die auch der Verkehr der Brooklyner Brücken und der Fähren aufgenommen ist.

---

*) Einschließlich der über die Brooklyner Brücke führenden Hochbahn.

**) Die Dezimalstelle ist abgerundet. Daraus erklären sich kleine Unstimmigkeiten zwischen den Einzel- und Schlußsummen.

*) Diese Zahlen sind nur geschätzt.

**) Der tägliche Verkehr betrug im Jahre 1901 auf den Strecken der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft 774 800 Reisende, also etwas mehr als die Hälfte des Verkehrs auf den Straßenbahnen der Manhattan-Insel.

Zusammenstellung V.
Zeitliche Verteilung des Stadtverkehrs.

Der Verkehr wird vermittelt von	tägliche Zahl der Reisenden einer Richtung	davon entfallen auf die Zeit von 5 bis 6 Uhr Nachmittags	dies ergibt in Prozenten
den Hoch- und Straßenbahnen der Manhattan-Insel	1 134 000	154 000	13,6
der Brooklyner Brücke	150 000	33 000	22
den Fähren von Long Island und Staten Island	119 000	31 000	26
den Fähren von New Jersey	150 000	32 000	21,4
zusammen	1 553 000	250 000	16

Etwa derselbe Verkehr muß in der Zeit von 7.30 bis 9.00 Vormittags abgewickelt werden, woraus hervorgeht, daß rund 25 % des Gesamt-Tagesverkehrs in zwei Stunden bewältigt werden muß.

Die Zahlen der letzten Zusammenstellung geben auch ein Bild von der räumlichen Verteilung des Verkehrs. Es kommen nämlich täglich Reisende zum Geschäftsviertel:

von dem nördlichen Teil der Manhattan-Insel . . . . 154 000 = 61,5 %
von Long Island . . . . 64 000 = 25,5 „
von New Jersey . . . . 32 000 = 13,0 „

Trotz der vielen Straßen- und Hochbahnen leidet der Stadtverkehr Groß-Newyorks an erheblichen Mängeln; es sind nämlich an manchen Stellen zu wenig Verkehrsmittel vorhanden und auf den bestehenden ist die Geschwindigkeit vielfach zu gering. Man muß daher neue Verkehrsmittel schaffen, die für hohe Geschwindigkeit anzulegen sind, und die Geschwindigkeit der vorhandenen Verkehrsmittel vergrößern.

Um die Verbindung nach dem nördlichen Teil der Manhattan-Insel, nach dem, wie oben gezeigt, 61,5 % des Gesamtverkehrs gehen, zu verbessern, wird z. Z. eine „Schnellverkehrslinie“ gebaut, deren Linienführung aus Abb. 1 zu ersehen ist. Diese Linie durchzieht als viergleisige Tiefbahn die ganze Manhattan-Insel von der Battery bis zum Nordende des Zentralparkes, wo sie sich in zwei zweigleisige Äste gabelt. Von diesen verläuft der eine in der Nähe des Hudson, während der andere in nordöstlicher Richtung in die Vorstadt Bronx hinüberführt. Die Zweiglinien werden teils als Tief-, teils als Hochbahnen ausgeführt, was durch die hügelige Geländegestaltung bedingt ist. Die Tiefbahn ist so geführt, daß sie 400—600 m Entfernung angelegt werden, die Außenbahnsteige erhalten (wie die elektrische Hoch- Tiefbahn in Berlin). Auf den beiden inneren Gleisen — Gleis II und III — verkehren Stadtschnellzüge, die nur an wenigen Punkten halten. Diese sind als Doppelhaltestellen mit Inselbahnsteigen ausgerüstet,

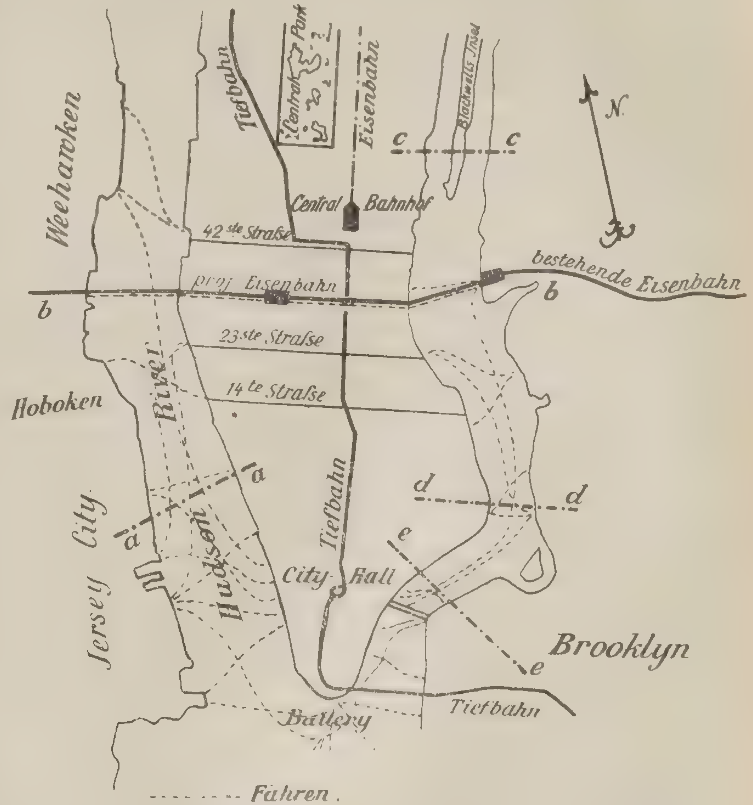


Abb. 4.
Verbesserungen des Verkehrs zwischen Manhattan, New Jersey und Brooklyn.

so daß sich in ihnen der Übergangsverkehr zwischen den Orts- und Stadtschnellzügen in bequemster Weise abwickeln kann.

Im südlichen Teil des Geschäftsviertels — an der City-Hall (Rathaus) — wo der größte Teil des Verkehrs endigt, sollen die beiden äußeren Gleise, wie Abb. 3 zeigt, schleifenförmig ineinander übergeführt werden, damit die hier endigenden Züge in bequemster Weise ohne Verschiebebewegungen wieder

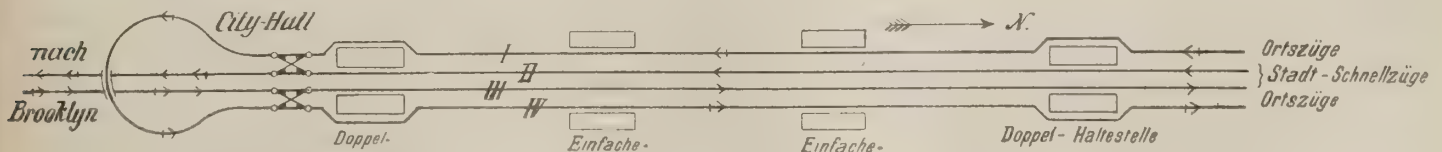


Abb. 3.
Betriebsweise auf der im Bau begriffenen Tiefbahn in Newyork.

möglichst wenig tief unter der Straße liegt, da hierdurch die Bauausführung vereinfacht wird und die Stationen über kurze Treppenläufe bequem zu erreichen sind.

Der Betrieb auf der viergleisigen Strecke soll in folgender Weise gehandhabt werden: Wie Abb. 3 zeigt, dienen die beiden östlichen Gleise der Richtung Süd-Nord, die beiden westlichen der Richtung Nord-Süd, die vier Gleise werden demnach nach „Richtungen“ betrieben, also nicht so wie die Berliner Stadtbahn. Auf den beiden äußeren Gleisen — Gleis I und IV — verkehren Ortszüge, für die einfache Haltestellen in etwa

zurück fahren können. Die beiden inneren Gleise sollen dagegen bis zur Battery fortgesetzt werden, um in einem Tunnel unter dem East-River hindurch nach Brooklyn geführt zu werden, wo sie unmittelbaren Anschluß an eine Eisenbahn finden sollen.

Diese neue „Schnellverkehrslinie“ wird besonders deshalb von hohem Werte sein, weil die auf ihren inneren Gleisen verkehrenden Schnellzüge viel rascher werden fahren können als die Züge der Hochbahnen (von den Straßenbahnen ganz zu schweigen).

Die Verbindungen mit New Jersey und Brooklyn kranken besonders daran, daß man hier mehrere Verkehrsmittel hintereinander benutzen, also viel Geld ausgeben muß und durch das Umsteigen Zeit verliert. Hier müssen vor allem die Fähren ausgeschaltet und durch Landverbindungen ersetzt werden, also durch Brücken oder Unterwassertunnel.

Zur Verbindung mit New Jersey ist ein Tunnel (in Abb. 4 mit *a—a* bezeichnet) zur Zeit bereits im Bau, der hauptsächlich dem Verkehr von Straßenbahnen dienen soll.

Ferner wird die Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft in nächster Zeit mit dem Bau einer Tiefbahn beginnen, die in Abb. 4 mit *b—b* bezeichnet ist und von Hoboken unter dem Hudson hindurch nach Manhattan und von dort unter dem East-River hindurch nach Long Island führen wird. Die Bahn schließt an beiden Enden an bestehende Eisenbahnen an und stellt damit eine bisher vollkommen fehlende unmittelbare Verbindung zwischen den Eisenbahnen von Westen mit denen nach Osten dar; sie ähnelt also in dieser Beziehung der Berliner Stadtbahn. Die Tiefbahn soll in Newyork an dem Schnittpunkt der 7. Avenue mit der 33. Straße einen gewaltigen, dem Fern- Stadt- und Vorortverkehr dienenden Bahnhof erhalten.

Diese Bahn und die obengenannte Fortsetzung der Schnellverkehrslinie sind gleichzeitig Landverbindungen mit Brooklyn. Für diesen Stadtteil sind bessere Verbindungen mit Manhattan noch wichtiger als für Jersey-City, denn seine Bevölkerung ist viel größer und außerdem verschiebt sich der Bevölkerungsschwerpunkt immer mehr hierher, und von Leuten, die die Verhältnisse sehr genau kennen, wird behauptet, daß in wenigen Jahren die Bevölkerung von Brooklyn und Queens die von Manhattan überflügelt haben werde. Zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen sind drei Brücken geplant, von denen die mit *e—e* bezeichnete bereits nahezu fertig, die mit *d—d* bezeichnete begonnen ist.

Die Kosten dieser sicher zur Ausführung kommenden Bauten und ihre Vollendungsfrist sind aus Zusammenstellung VI zu ersehen. Danach gibt Groß-Newyork 161 000 000 D., das sind rund 700 000 000 ℳ, in etwa einem Jahrzehnt zur Verbesserung seiner Verkehrsmittel aus.

Von der Größe des Verkehrs, der sich über die neuen Brücken nach Manhattan hinein ergießen kann, kann man sich einen Begriff machen, wenn man hört, für wie viele Verkehrsarten auf der neuen East-Riverbrücke gesonderte Wege geschaffen werden. Die Brücke wird aufnehmen: zwei Straßendämme für Fuhrwerk, eine zweigleisige Hochbahn, eine viergleisige Straßenbahn, zwei Fußgängerwege und zwei Radfahrerwege.

Zusammenstellung VI.

Kosten und Vollendungsfristen der neuen Verkehrswege.

Name des neuen Verkehrsweges	in Abb. 4 bezeichnet mit	Jahr der wahrscheinlichen Vollendung	Kosten in Dollars (1 Dollar = 4,25 ℳ)	Bemerkungen
Schnellverkehrslinie nordwärts von City-Hall	Tiefbahn	1904 Januar	36 500 000	im Bau.
Fortsetzung dieser nach Brooklyn	Tiefbahn	1906	13 000 000	Bau begonnen.
Tunnel nach New Jersey	a—a	1904 Januar	10 000 000	im Bau.
Pennsylvania-Long Island-Tiefbahn	b—b	1908	50 000 000	mit dem Bau wird bald begonnen.
East-River-Brücke Nr 2	e—e	1904 Januar	20 000 000	im Bau.
East-River-Brücke Nr 3	d—d	1907	19 500 000	Bau begonnen.
East-River-Brücke Nr 4 (über Blackwells-Insel)	c—c	1908	12 500 000	Bauverträge sind abgeschlossen.
		zusammen	161 500 000	



Abb. 5.
Vorschlag zur Anlage von Hochbahnen im Süden der Manhattan-Insel.

Ob die Straßen- und Hochbahnen der neuen Brücken unmittelbaren Anschluß an die bestehenden Anlagen erhalten werden, steht noch nicht fest. Nach früheren Vorschlägen*) eines zum Studium des städtischen Verkehrswesens eingesetzten Ausschusses sollen die über die Brücken geführten Hochbahnen im Geschäftsviertel nach Abb. 5 so mit einander verbunden werden, daß die Züge über die eine Brücke hin- und über eine andere zurückfahren. Dadurch wird die Anlage von Kopfbahnhöfen am Ende der Brücken vermieden, deren große Nachteile für die rasche Betriebsabwicklung bei dem bestehenden Bahnhof der Brückenhochbahn der alten Brooklyner Brücke immer schwerer empfunden werden. Um diesen Bahnhof zu verbessern, ist auch der Vorschlag gemacht worden, die Brückenhochbahn weiter in das Geschäftsviertel in der mit *f—f* bezeichneten Linienführung zu verlängern. Man würde dadurch den doppelten Vorteil erreichen, daß ein großer Teil des Verkehrs von dem jetzigen Endbahnhof abgelenkt und nach anderen neu anzulegenden Stationen hingeleitet würde und daß der betrieberschwerende Kopfbahnhof in einen für flotten Betrieb bequemen Durchgangsbahnhof umgewandelt würde.

*) Vergl. „Railroad Gazette“ 1901, S. 718; Zeitschrift für Kleinbahnen 1902, S. 224.

Die Ausführung dieser neuen Hochbahnen dürfte aber wohl noch einige Zeit auf sich warten lassen, besonders da sich gegen den Bau weiterer Hochbahnen eine entschiedene Abneigung bemerkbar macht, die auch berechtigt wäre, wenn sie ebenso häßlich gebaut werden sollten wie die alten.

Neben der Anlage dieser neuen Verkehrsmittel müssen nun noch Maßnahmen getroffen werden, um die Betriebsverhältnisse der vorhandenen zu verbessern, vor allem den Verkehr rascher und pünktlicher zu gestalten.

Auf den Hochbahnen wird durch Einführung des elektrischen Betriebes viel gebessert, denn der Dampfbetrieb war sehr mangelhaft und belästigte durch Rauch usw. in hohem Grade, da die Bahnen in den Straßen selbst liegen (er kann mit dem Dampfbetrieb der Berliner Stadt- und Vorortbahnen nicht verglichen werden).

Die größten Mißstände zeigen sich im Betrieb der Straßenbahnen, da er durch den übrigen Straßenverkehr in einem sonst nicht bekannten Maße beeinträchtigt wird. In dieser Beziehung scheinen allerdings nette Zustände zu herrschen: über die Benutzung der linken oder rechten Straßenseite für die beiden Verkehrsrichtungen gibt es anscheinend keine Bestimmungen oder diese werden nicht beachtet; wenn etwas ein- oder ausgeladen werden soll, so stellt sich der Wagen nicht längs, sondern quer zur Straße an die Bürgersteigkante, so daß also bei schmaleren Straßen die Gleise gesperrt werden; die Fuhrwerke benutzen grundsätzlich die Straßenbahngleise, da die Straßen vielfach sehr schlecht gepflastert sind, und wenn dann ein Fuhrwerk von den Pferden eine starke Steigung nicht hinaufbefördert werden kann, so wartet der Kutscher ruhig, bis ein Straßenbahnwagen kommt und schieben hilft.

Gegen diesen Unfug erhebt sich nun — schrecklich im Lande der Freiheit! — der Ruf nach der Polizei. Nicht nur die Straßenbahngesellschaften, sondern auch kaufmännische Körperschaften fordern nachdrücklich, daß Straßenpolizeivorschriften erlassen werden, wobei ausdrücklich auf Londoner und deutsche Verhältnisse hingewiesen wird; einzelne Stimmen verlangen sogar, daß der Verkehr von Lastfuhrwerken in den wichtigeren Straßen während der Stunden des starken Stadtverkehrs ganz verboten werde.

Im Straßenbahndienst selbst sollen dadurch Verbesserungen erzielt werden, daß nur noch vierachsige Drehgestellwagen mit möglichst großem Fassungsraum verkehren und daß Anhängewagen grundsätzlich ausgeschlossen werden; denn man glaubt sich überzeugt zu haben, daß der Betrieb mit Einzelwagen im Innern der Städte leistungsfähiger ist als der mit Anhängewagen, während man bekanntlich in Berlin mit den seit etwa 2 Jahren gestatteten Anhängewagen recht günstige Erfahrungen gemacht hat. Ferner sollen, um unnützes Halten zu vermeiden und Unglücksfällen vorzubeugen, alle Haltestellen vor die Querstraße gelegt werden (was jetzt auch in den meisten deutschen Städten eingeführt ist). Weiterhin sollen die südlichen Teile der wichtigsten „Avenuelinien" viergleisig ausgebaut und die schlimmsten Kreuzungen durch Unterführungen, also kurze Tiefbahnen mit beiderseitigen Rampen, ersetzt werden.

Auch noch in anderer Hinsicht können die Verkehrsverhältnisse gebessert werden: die größte Schwierigkeit und der schlimmste Mißstand liegt ja darin, daß sich der gesamte Geschäftsverkehr in dem südlichen Teil der Manhattan-Insel zusammendrängt. Da man sich in diesem räumlich begrenzten Stadtteil nicht nach den Seiten ausdehnen konnte, so ging man in die Höhe und baute, um die teuren Grundstücke auszunutzen, die Himmelskratzer, deren stolzem Emporstreben keine Baupolizei eine Schranke setzte. Wie gewaltig der Verkehr eines einzigen solchen Gebäudes ist, geht aus folgendem hervor: Kürzlich wurde ein Geschäftshaus von 29 Stockwerken errichtet, in dem 1129 (!) verschiedene Bureaus untergebracht, annähernd 6000 (!) Menschen beschäftigt sind und die Aufzüge täglich etwa 15 000 Personen befördern. Um die in diesem einen Haus Beschäftigten in ihre Wohnungen zu befördern, sind allein 20 Hochbahnzüge zu 6 Wagen erforderlich, wenn alle Sitzplätze finden sollen. Aber man begnügt sich noch nicht einmal mit 29 Stockwerken, jetzt wird ein Haus gebaut, das 35 Geschosse erhalten soll.

Auch hier erhebt sich der Ruf nach der Polizei und man fordert sehr mit Recht die Festsetzung einer Höchstgrenze. Dies würde zur Folge haben, daß sich das Geschäftsviertel nach Norden hin mehr ausdehnen und sich dadurch der Verkehr mehr verteilen würde.

O. Bl.

Die elektrischen Vollbahnen in Italien.

In der unter Vorsitz des Geheimen Regierungsrats Professor Goering abgehaltenen Februarsitzung des Vereins für Eisenbahnkunde ist einem in Nr 18, S. 273 der Voss. Ztg. wiedergegebenen Berichte zufolge von dem Oberingenieur Dr. Ing. W. Reichel der Siemens & Halske-A.-G. ein Vortrag über „Neues auf dem Gebiete elektrischen Betriebes für Vollbahnen" gehalten und dabei in bezug auf die in Italien mit dem Betriebe elektrischer Bahnen erzielten Erfolge angeführt worden, daß die mit Gleichstrom betriebene Bahnlinie Mailand-Porto Ceresio mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 85 km und die mit Drehstrom betriebene Bahnlinie Lecco-Colico-Sondrio-Chiavenna mit 60 km stündlicher Geschwindigkeit befahren werde. Bei der Wichtigkeit, die der weiteren Ausbildung des elektrischen Bahnbetriebes zugewendet werden muß, möchte es wohl angebracht sein, einen Beitrag dazu zu liefern, wie derartige Mitteilungen über die Geschwindigkeitsleistungen elektrischer Bahnen richtig zu beurteilen sein werden, um nicht zu unzutreffenden Schlüssen daraus zu gelangen.

In dem Zeitungsberichte ist nicht näher ausgeführt, wann und bei welchen einzelnen Zugbeförderungen die angegebenen Geschwindigkeitsleistungen ermittelt worden sind, ob sie etwa nur ganz vereinzelt und nur auf ganz kurzen Strecken der Bahnlinien stattgefunden haben, ob sie nur bei Versuchsfahrten, deren Zweck die Ermittlung des höchsten Grades der erreichbaren Geschwindigkeit war, wirklich erreicht worden sind, oder ob man, da von einer stündlichen Fahrgeschwindigkeit von 85 und 60 km schlankweg gesprochen ist, annehmen darf, daß dies die Durchschnittsgeschwindigkeiten seien, mit denen die am schnellsten beförderten Bahnzüge nach den amtlichen Fahrplänen zwischen je zwei Stationen ohne Anhalten unterwegs regelmäßig gefahren werden oder gefahren werden sollen. Im allgemeinen wird man wahrscheinlich das letztere, das regelmäßige Einhalten der Durchschnittsgeschwindigkeitsgrade von 85 und 60 km, aus dem Zeitungsberichte herauslesen zu sollen glauben. Eine solche Voraussetzung wäre aber nicht berechtigt, da so hohe Geschwindigkeitsleistungen auf den beiden Bahnlinien nach der Gestaltung der Fahrpläne seit dem Sommer 1902 nicht stattgefunden haben und in Wirklichkeit auch zur Zeit nicht auszuführen sind. Die Geschwindigkeiten, mit denen die Züge auf der Linie Mailand-Porto Ceresio nach den Fahrplänen zu befördern sind, erscheinen aber gleichwohl recht beachtenswert, da sie über die Geschwindigkeiten, die die mit Dampf betriebenen Eisenbahnen in Italien erreichen, sehr erheblich hinausgehen und da sich auf der Linie seit Einführung des elektrischen Betriebs überhaupt ein so ausgedehnter regelmäßiger Schnellzugdienst entwickelt hat, wie er im italienischen Eisenbahnverkehr nicht wieder angetroffen wird.

Die der Mittelmeerbahngesellschaft zugehörige Eisenbahnlinie Mailand-Gallarate-Varese-Porto Ceresio von 75 km Länge wird schon seit dem Herbst 1901 und die der adriatischen Bahn zugehörige Veltlinlinie Lecco-Bellano-Colico-Sondrio mit Abzweigung von Colico nach Chiavenna von zusammen 107 km Länge seit September 1902 elektrisch betrieben. Die Personenwagen auf der ersteren Linie haben nur die I. und III. Klasse, während in den Zügen der Veltlinlinie Wagen mit allen drei Klassen geführt werden.

Der Verkehr auf der Linie Mailand-Porto Ceresio hat sich seit Einführung des elektrischen Betriebs zu einem recht lebhaften gestaltet. Im Sommer 1901 beim Dampfbetrieb sind auf der Linie in jeder Richtung täglich nur 10 Personenzüge gefahren worden, davon die beiden schnellsten Züge zwischen

Mailand und Gallarate (41 km) in 52 und 57 Minuten, d. i. mit einer Reisegeschwindigkeit von 47,3 und 43,2 km auf die Stunde. Im Sommer 1902 dagegen haben nach dem Fahrplan der Linie in beiden Richtungen täglich je 32 Züge verkehrt, darunter 14 sehr beschleunigt gefahrene Züge (treni direttissimi). Nach dem Winterfahrplan für 1902/03 ist die Zahl der in jeder Richtung beförderten Züge zwar auf täglich 24 eingeschränkt gewesen, es verkehren aber seit dem 1. April d. J. schon wieder in jeder Richtung 28 Züge, von denen je 11 die ganze Strecke Mailand-Porto Ceresio (75 km) und je 18 die Strecke Mailand-Varese (60 km) durchlaufen. Von den auf der Strecke Mailand-Gallarate (41 km) im ganzen gefahrenen Zügen werden ohne Anhalten unterwegs zwei Züge in je 33, 10 Züge in je 34, ein Zug in 35 und noch ein Zug in 36 Minuten befördert, und es erreichen diese treni direttissimi sonach durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten von 74,6, 72,4, 70,3 und 68,3 km auf die Stunde. Die Strecke Gallarate-Varese (19 km) wird von den treni direttissimi ohne Anhalten unterwegs in 19 Minuten und die Strecke Varese-Porto Ceresio (15 km) ebenfalls ohne Anhalten unterwegs in 17 Minuten durchfahren, und es sind sonach die auf den beiden Teilstrecken erreichten höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten nur mit 60 und 52,9 km/Std. zu berechnen.

Im Sommer 1902 ist die Beförderung der besten Züge der Linie nur auf der Strecke Gallarate-Varese eine etwas schnellere gewesen, als gegenwärtig, da fünf dieser Züge fahrplanmäßig nur in 17 Minuten, d. i. mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 67,1 km/Std., zu befördern gewesen sind.

Der Verkehr auf der Veltlinlinie steht hinter dem der Linie Mailand-Porto Ceresio erheblich zurück. Nach dem Winterfahrplane für 1902/03 verkehren auf der Strecke Lecco-Colico-Sondrio in beiden Richtungen täglich nur 18 und auf der Strecke Colico-Chiavenna nur 12 Personenzüge. Die schnellsten Züge davon (treni diretti) durchfahren ohne Anhalten unterwegs die Strecke Lecco-Perledo (22 km) in 27 Minuten mit 48,9 km/Std., die Strecke Bellano-Lecco (14 km) in 18 Minuten mit 46,7 km/Std. und die Strecke Colico-Chiavenna (27 km) in 42 Minuten mit 38,6 km/Std. Durchschnittsgeschwindigkeit. Es ist aber gleichwohl auch bezüglich dieser Bahnlinie bemerkenswert, daß die Zahl der beförderten Züge seit dem Sommer 1902, wo noch Dampfbetrieb statthatte, jetzt beim elektrischen Betriebe um beinahe das Doppelte vermehrt worden ist und auch die Züge schneller befördert werden, da im Sommer 1902 die schnellsten Züge zwischen Lecco und Perledo 31 Minuten gegen jetzt nur 27 Minuten Fahrzeit gehabt haben.

Nach dem vorstehenden wird es nicht zweifelhaft sein, daß die von dem Herrn Oberingenieur Reichel angegebenen stündlichen Geschwindigkeiten von 85 und 60 km nur mit Vorsicht aufgenommen und sie namentlich nicht auf die größten Geschwindigkeiten, die fahrplanmäßig auf den beiden Bahnlinien zu leisten sind, bezogen werden dürfen. Die wirklich erreichten Geschwindigkeiten der Züge zwischen je zwei Stationen mögen immerhin noch um eine Kleinigkeit höher zu schätzen sein, als oben ausgerechnet ist, da bei den von mir ermittelten Durchschnitten die Zeitverluste nicht gerechnet sind, die durch das langsamere Abfahren der Züge von einer Station bis zur Erreichung der vollen Geschwindigkeit und durch die dem Anhalten auf der folgenden Station vorangehende Verlangsamung der Fahrt entstehen; es ist indessen nach allen Mitteilungen über die Leichtigkeit des Ab- und Anfahrens beim elektrischen Betriebe nicht anzunehmen, daß diese Zeitverluste bei den elektrischen Zügen in Italien von genügend großer Bedeutung sein könnten, um für die Unterschiede zwischen den Reichelschen Angaben und den von mir nach den Fahrplänen ermittelten Höchstgeschwindigkeiten, also zwischen 85 und 74,6 km/Std. und zwischen 60 und 48,9 km/Std., eine genügende Erklärung zu liefern.

W. A. Schulze.

Die Betriebsergebnisse Rußlands von 1885—1900.

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen in den Jahren 1885—1900, die in Nr 32 d. Ztg. einander gegenübergestellt worden sind und im besonderen die Eisenbahnen Deutschlands einerseits und anderseits die Bahnen Österreich-Ungarns, Hollands, Belgiens, Frankreichs, der Schweiz und Großbritanniens und Irlands behandeln, haben die Veranlassung gegeben, der Vergleichsreihe auch noch die Betriebsergebnisse Rußlands anzuschließen. Rußland ist mit dem Ausbau seines Eisenbahnnetzes in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte so außerordentlich kraftvoll vorgegangen, daß gerade das Gegenüberstellen der auf Rußland bezüglichen Zahlenangaben nicht uninteressante Vergleichspunkte liefert.

Die Tabellen sind in den nachfolgenden Zeilen, soweit die amtlichen Berichte des Ministeriums der Verkehrsanstalten hierzu das Material boten, genau denjenigen, zu deren Ergänzung sie dienen sollen, angepaßt, wobei die hauptsächlichsten Zahlen auf Kilometer bezw. Tonnen umgerechnet worden sind, um einen Vergleich mit den bereits veröffentlichten Zahlen möglichst zu erleichtern.

Tabelle 1.

Die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes betrug:

Betriebslänge in Werst (1 Werst = 1067 m)			Zunahme 1900 gegen		zwei- und mehrgleisige Strecken 1900	
1885	1899	1900	1885 %	1899 %	Werst	%
24 003 (= 25 611 km)	47 176 (= 50 337 km)	50 007 (= 53 357 km)	108,3	5,9	9451 (= 10 084 km)	18,9

Tabelle 2.

Davon entfallen auf:

	Hauptbahnen	vollspurige Nebenbahnen	schmalspurige Nebenbahnen	die Gesamtheit der Bahnen	100 □-Werst im europäischen Rußland
	Werst (1 Werst = 1067 m)				
Ende 1900 . gegen	49 069	—	938	50 007	1,02
Ende 1885 .	24 003	—	—	24 003	0,49

Es mußte in der vorstehenden Tabelle in der letzten Spalte die Abweichung vorgenommen werden, daß die Zahlen auf das europäische Rußland bezogen wurden, weil anderenfalls bei Berücksichtigung auch der asiatischen Besitzungen Rußlands ein Ergebnis gefunden worden wäre, das kein zutreffendes Bild gegeben hätte.

Im übrigen zeigen die vorstehenden beiden Zusammenstellungen, die über Ausdehnung und Wachstum des Eisenbahnnetzes Auskunft geben, wie rüstig Rußland an der Arbeit gewesen ist, um sich möglichst ausgiebig in den Besitz des modernen Verkehrsmittels zu setzen und damit der Entwicklung der materiellen Kräfte des Landes die Wege zu bahnen. Vergleicht man die hier gefundenen Zahlen mit denen für die übrigen Staaten, so hat Rußland in der Beobachtungszeit außerordentlich viel mehr geleistet, um das allerdings unverhältnismäßig viel größere Gebiet zunächst mit den notwendigsten Eisenbahnen auszustatten. Es würde an diesem Ergebnis auch nichts ändern, wenn man von der Gesamtlänge der vorhandenen Eisenbahnen die rund 7500 Werst asiatischen Bahnen in Abzug bringen würde. Rußland hätte immer noch in den Jahren 1885 bis 1900 weitaus am meisten auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues geleistet.

Im weiteren Verlaufe der nachfolgenden Zusammenstellungen werden die Bahnen von örtlicher Bedeutung (Nebenbahnen) nicht Berücksichtigung finden.

Tabelle 3.

Beförderte Züge in 24 Stunden auf 1 Werst					geleistet wurden Wagenachswerst auf 1 Werst				
			davon					darunter von	
1885	1899	1900	Personen-Züge	Güter-Züge	1885	1899	1900	Personen-Wagen	Güter-Wagen
12,17	15,43	16,05	5,64	9,46	224300	309690	324870	56700	259750

(Tabelle 4 siehe nächste Seite.)

Tabelle 5.

Auf 100 Werst Betriebslänge kamen

Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
25	33,7	599,5

Tabelle 4.

geleistete Personenwerst auf 1 Werst							gefahrene Güter-Pudwerst auf 1 Werst								
Anzahl			Vermehrung auf 1900				Anzahl in Tausend Werst			Vermehrung auf 1900				dagegen Vermehrung von 1898 auf 1899	
			von 1885		von 1899					von 1885		von 1899			
1885	1899	1900	im ganzen	%	im ganzen	%	1885	1899	1900	im ganzen	%	im ganzen	%	im ganzen	%
156 501	258 233	268 972	112 471	41,8	10 739	4,0	27 307	43 397	56 568	29 261	51,7	13 171	23,3	— 99	— 0,2

Tabelle 6.

Von den Fragen dieser Tabelle können nur beantwortet werden:

1. Personenzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Personenzuges 32,93
2. Güterzugbetrieb:
   a) durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit . . . . 49,82 %
   b) durchschnittliche Achsenzahl einer Güterzuges 68,99

Tabelle 7.

	Anlagekapital			
	Millionen		auf 1 Werst (1 Werst = 1067 m)	
	Ende 1885 R.	Ende 1900 R.	Ende 1885 R.	Ende 1900 R.
Staatsbahnen	136	3382	69 538	99 168
Eisenbahngesellschaften	2370	1123	112 220	87 476

Tabelle 8.

Gesamteinnahme für 1 Werst			Gesamtausgabe für 1 Werst			Überschuß für 1 Werst		
1885 R.	1899 R.	1900 R.	1885 %	1899 %	1900 %	1885 R.	1899 R.	1900 R.
9959	11 884	12 134	60	64	66	3953	4307	4111

Tabelle 9.

Von der Gesamteinnahme für 1 Werst entfallen:

auf den Personen- und Gepäckverkehr				auf den Güterverkehr			
1900 R.	1885 %	1899 %	1900 %	1900 R.	1885 %	1899 %	1900 %
1954	—	16,85	16,29	8729	—	73,83	74,46

Tabelle 10.

Durchschnittsertrag für					
1 Person und 1 Werst (= 1067 m)			1 Pud (= 16,38 kg) und 1 Werst (= 1067 m)		
1885 Kop.	1899 Kop.	1900 Kop.	1885 Kop.	1899 Kop.	1900 Kop.
1 19	0,81	0,78	0,0266	0,020	0,019

Beim Lesen und Vergleichen der für die Eisenbahnen Rußlands gefundenen Werte findet man leicht, daß fast ausnahmslos die Richtung, in der sich die Zahlenreihen bewegen, die gleiche ist. Es wächst der Verkehr im allgemeinen und damit steigen zugleich die Zahlen für die in 24 Stunden beförderten Züge und die geleisteten Achswerste; das gleiche Ergebnis zeigen die geförderten Personen- bezw. Pudwerste. Annähernd gleichen Schritt halten die Einnahmen. Nur die Ausgaben wachsen verhältnismäßig schnell an und auch schneller, als das bei den deutschen Bahnen beobachtet werden kann. Ebenso fallen in Rußland die Durchschnittserträge aus dem Personen- bezw. Güterverkehr, zurückgerechnet auf Personenwerst und Pudwerst. In ungewöhnlicher Weise überwiegt die Einnahme aus dem Güterverkehr gegenüber der aus dem Personenverkehr.

Im übrigen läßt sich aus diesem Ergebnis wohl der Schluß ziehen, daß das Eisenbahnwesen Rußlands sich im allgemeinen in den wirtschaftlich z. Z. überhaupt gültigen Bahnen bewegt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** Am 23./24. Juni d. J. findet in Freudenstadt die 80. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Beratungsgegenstände: 1. Ergänzung der Zusatzbestimmung IV zu § 58 der Verkehrsordnung (Verpackung von Einstreupulver zu Düngezwecken); 2. Aufnahme von Vorschriften über die Verhütung von Beschädigungen der Laderampen in den deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung A; 3. Tarifierung von Holzkistchen und alter Watte; 4. Aufnahme von Terpentinöl in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; 5. Zulassung von Käse zur Beförderung in Privatgüterwagen; 6. Änderung der Position „Marmormehl“ des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter; 7. Änderung der Position „Felle und Häute“ des Spezialtarifs I; 8. Aufnahme von Flußsäure in den Spezialtarif I; 9. Aufnahme von Maniokaknollen in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 10. Tarifierung von Rohbenzin; 11. Aufnahme von Flaschenhülsen aus Packpappe in die Spezialtarife I und II; 12. Ergänzung der Position „Leimleder“ des Spezialtarifs II; 13. Tarifierung verschiedener Artikel, als Lithoponeweiß, Abstoßfett (Gerberei-Abfallfett), Abfall-Chromoxydhydrat, Abfälle von Wirkwaren (Trikotagen), kristallisiertes Barythydrat und Bleiglanz; 14. Aufnahme von gedörrten, nicht zu Speisezwecken bestimmten Kartoffeln in den Spezialtarif III; 15. Frachtberechnung für Abfälle von neuen Zeugstoffen; 16. Tarifierung von Schamottewaren und Retorten aus Ton; 17. Aufnahme von Teerkoks in den Spezialtarif III; 18. Änderung der Positionen „Tonwaren“ der Spezialtarife II und III; 19. Versetzung von gemeinem Töpfergeschirr und Steinzeug in den Spezialtarif III; 20. Tarifierung von Zucker und Melasse; 21. Fahrpreisermäßigungen im Interesse der öffentlichen Krankenpflege.

— **Etatsarbeiten für das Etatsjahr 1904 bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten beabsichtigt im Hinblick darauf, daß die neuerworbenen Bahnen Marienburg-Mlawka, Altdamm-Kolberg, Stargard-Cüstrin, Kiel-Eckernförde-Flensburg, Dortmund-Gronau-Enschede, Ostpreußische Südbahn vom Staate vor dem 1. Juli dieses Jahres sich nicht übernehmen lassen, über die Betriebseinnahmen und -Ausgaben dieser Bahnen für 1904 von den beteiligten Eisenbahndirektionen demnächst besondere Nachtragsetats einzufordern. Bei der Aufstellung der von sämtlichen Eisenbahndirektionen zu den vorgeschriebenen Terminen einzureichenden Etatsarbeiten für 1904 ist deshalb nach einem soeben ergangenen Ministerialerlaß auf die neuerworbenen Bahnen und die dadurch entstehenden Ab- und Zugänge (bei den Verkehrseinnahmen und Wagenmieten, für bisherige Gemeinschaftsstationen, bei den Beamtenstellen usw.) keine Rücksicht zu nehmen, sondern die Veranschlagung lediglich für die sonstigen Staatsbahnen durchzuführen.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Übersicht dieser Ergebnisse im Monat April d. J. ergibt für 76 Bahnen, die schon im April 1902 im Betriebe waren, folgendes:

Gesamtlänge: 46 206,57 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im April 1903					
aus dem Personenverkehr	45 114 849	+ 4 448 841	999	+ 84	+ 9,18
aus dem Güterverkehr	95 146 984	+ 2 160 417	2066	+ 11	+ 0,54
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende April 1903					
aus dem Personenverkehr	38 721 019	+ 3 782 751	1001	+ 83	+ 9,04
aus dem Güterverkehr	83 655 315	+ 2 013 250	2121	+ 15	+ 0,71
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April 1903					
aus dem Personenverkehr	20 715 631	+ 996 559	3197	+ 106	+ 3,43
aus dem Güterverkehr	44 946 126	+ 3 114 280	6808	+ 356	+ 5,52

Bei den Mehreinnahmen des Berichtsmonats aus dem Personenverkehr kommt in Betracht, daß das Osterfest im Jahre 1902 in den Monat März, im Jahre 1903 in den Monat April fiel.

Eröffnet wurden: am 1. April d. J. Lorsch-Heppenheim 5,87 km und Isenburg-Neu-Isenburg 2,56 km (Direktionsbezirk Mainz); am 19. April d. J. Gütersloh-Hövelhof 24,74 km (Teutoburger Waldeisenbahn).

— **Direkte Abfertigungen im Personen- und Gepäckverkehr.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Eisenbahndirektionen unter Hinweis auf einen früheren Erlaß wiederholt veranlaßt, auf die Ausdehnung der direkten Abfertigung im Personen- und Gepäckverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen nachdrücklich hinzuwirken und insbesondere auch im Verkehr mit Stationen der neu verstaatlichten Eisenbahnen die direkte Abfertigung mit Beschleunigung durchzuführen.

— **Verdübelung altbrauchbarer hölzerner Schwellen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird beabsichtigt, in diesem Jahre mit der Verdübelung altbrauchbarer hölzerner Schwellen Versuche in größerem Umfange anzustellen. Der Minister hat daher die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin beauftragt, mit der Gesellschaft m. b. H. „Dübelwerke" in Frankfurt a. M. über Lieferung der gemäß Anmeldung der einzelnen Direktionen erforderlichen Dübel und Werkzeugkasten einen Vertrag abzuschließen und den Verwendungsdirektionen unter Übersendung einer Vertragsabschrift die Anzahl der für sie vorgesehenen Dübel und Werkzeuge mitzuteilen. Nach dem von den Verwendungsdirektionen an die Direktion Berlin einzusendenden Verteilungsplan werden dann die Dübel und Werkzeuge unmittelbar an die in Frage kommenden Betriebsinspektionen versendet werden. Die Unterweisung des Arbeitspersonals erfolgt durch Beauftragte der Lieferantin. Über Zeit und Reihenfolge der einzelnen Unterweisungen wird die Direktion Berlin die Verwendungsdirektionen benachrichtigen. Bis zum 1. April 1904 ist zu berichten, wie viele Schwellen in den einzelnen Direktionsbezirken verdübelt und wie viele neue Schwellen infolge der Verdübelung gebrauchter Schwellen im Jahre 1903 weniger verbraucht worden sind oder im Jahre 1904 voraussichtlich weniger verbraucht werden. Ferner ist anzugeben, wie hoch sich die Kosten der Verdübelung gestellt haben.

— **Eisenbahnunfall.** Ein in seinen Folgen schwerer Zugunfall hat sich am Mittwoch, den 20. d. M. gegen Mittag auf der am 15. November 1902 dem Betriebe übergebenen Teilstrecke Schmentau (Czerwinsk) -Skurz der Nebenbahn Pr. Stargard-Schmentau ereignet, indem ein aus Maschine und 13 Wagen bestehender Arbeitszug anscheinend infolge Gleissenkung entgleiste und den Bahndamm hinabstürzte. Hierbei wurden 3 Personen sofort getötet, 9 Personen schwer und 20 Personen leichter verletzt. Die schwer Verletzten haben zumeist Arm- und Beinbrüche, schmerzhafte Quetschwunden und Kopfverletzungen erlitten. Unverletzt geblieben sind nur der Lokomotivführer und der zugführende Schaffner. Nur mit großer Mühe gelang es, die Verunglückten aus ihrer zumeist entsetzlichen Lage zu befreien. Der Materialschaden ist jedenfalls erheblich, da die Wagen fast sämtlich zertrümmert wurden. Nach dem Eintreffen der Unfallmeldung in Dirschau um 12.05 Mittags konnte der daselbst stationierte Hilfszug bereits um 12.34 N. mit dem erforderlichen Personal aus Dirschau zur Unfallstelle abfahren, wo nach Ankunft den Verletzten zunächst Notverbände angelegt wurden und darauf sofort ihre Überführung mit dem Hilfszuge nach Dirschau behufs Aufnahme in das Johanniter-Krankenhaus, in welchem auf Grund vorheriger telegraphischer Anmeldung bereits alles zur Aufnahme vorbereitet worden war, erfolgte. In Dirschau traf der Hilfszug mit den Verletzten um 3,20 N. ein. Von Bromberg war gleichfalls ein Hilfszug zur Unfallstelle abgegangen.

— **Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft.** Die jetzt vorliegende Bilanz der Gesellschaft für das erste Jahr nach ihrer Umwandlung ergibt, wie schon angekündigt, nur einen Überschuß von wenigen 9271 ℳ. Die Direktion weist in ihrem über 200 Druckseiten umfassenden Bericht darauf hin, daß sich ihre Tätigkeit in der Hauptsache auf die Förderung des Baues und die günstigere Gestaltung des Betriebes der der Gesellschaft nahestehenden Bahnen erstreckt habe, ferner auf die Verbesserung der finanziellen Grundlagen schwebender Beteiligungen sowie auf die Vereinfachung und Verbilligung der allgemeinen Verwaltung. Die Verzinsung der Obligationen erforderte einen Betrag von 642 909 ℳ. Die gesamten Einnahmen betrugen 937 342 ℳ, die Ausgaben mit Dotierung der Rücklagen usw. 918 070 ℳ. Zu beachten ist hierbei, daß die eingehenden Dividenden für 1902 erst dem laufenden Jahre zugute kommen. Das Konto für Aktien und Geschäftsanteile von Bahngesellschaften steht mit 33 302 755 ℳ unter den Aktien, das zeigt gegen das Vorjahr eine Verringerung in Höhe von 1 700 000 ℳ. Die Bahnen, die sich im unmittelbaren Besitz der Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft befinden, sind mit 6 389 976 ℳ bewertet. Die Einstellung der Wertpapiere und Beteiligungen in der Bilanz ist zu den Anschaffungswerten erfolgt. Als kursmäßigen Minderwert der darunter befindlichen börsengängigen Wertpapiere sind 9 450 549 ℳ abzusetzen. Dieser Betrag ist in die Passiven eingestellt, und zwar in das allgemeine Abschreibungskonto, das jetzt 12 526 395 ℳ enthält. Das größte Schmerzenskind der Gesellschaft ist die Schlesische Kleinbahngesellschaft, von der man im laufenden Jahre nach Beendigung des Wiederaufbaus und nach Verwendung der noch zur Verfügung stehenden restlichen Garantiefonds mindestens die Verzinsung ihrer Obligationen erwartet.

Die noch im Umlauf befindlichen Obligationen der Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft betrugen am Jahresschluß 22 016 700 ℳ, darunter 21 445 200 ℳ auf 60 % abgestempelte und mit 3 % verzinsliche (Modus B des Kompensationsplanes). Die Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft erklärt sich bereit, diejenigen Obligationen, die nicht zur Abstempelung eingereicht sind und die auf die Dauer von 12 Jahren nicht verzinst werden, zurückzukaufen, und zwar die früher vierprozentigen Obligationen zu 50 %, die früher 4,5 prozentigen zu 52 %. Der Gesamtbericht schließt mit folgenden Ausführungen: „Bis zum Schluß des vorliegenden Berichts hat sich im laufenden Geschäftsjahre in unseren Verhältnissen wesentliches nicht geändert. Nach den inzwischen aufgestellten Betriebsvoranschlägen für 1903 ist für unsere eigenen Bahnen kein geringeres Erträgnis als im Vorjahre zu erwarten. Auch die Vergütungen für Bau- und Betriebsleitungen fremder Bahnen werden voraussichtlich nicht wesentlich von den vorjährigen abweichen. Die Dividenden unserer ungarischen und österreichischen Bahnen für das Jahr 1902, welche im laufenden Jahre zur Auszahlung gelangen, stehen noch nicht fest, indessen ist nach den bis einschließlich November 1902 vorliegenden Betriebsberichten anzunehmen, daß sie hinter dem Vorjahre nicht zurückbleiben."

— **Braunschweigische Landeseisenbahn.** Das Ergebnis des Jahres 1902 ist kein erfreuliches. Der im Berichtsjahre immer noch andauernde allgemeine wirtschaftliche Niedergang in Verbindung mit den ungünstigen Verhältnissen des Kali- und Zuckermarktes sowie mit der schlechten Rübenernte haben sich empfindlich bemerkbar gemacht. Es sind im ganzen 18 911 t und nach Abrechnung des als besonderen Zuwachs anzusehenden Verkehrs der Stationen der Schuntertalbahn (einschließlich des Durchgangsverkehrs) im Verkehr von und nach den Stationen der Stammstrecke sogar 58 444 t weniger befördert als im Vorjahre. Den hauptsächlichsten Rückgang zeigen die Artikel Kohlen, Düngesalze und Rüben. Dagegen sind 30 966 Personen mehr befördert, welche jedoch fast ausschließlich auf den Verkehr der Stationen der Schuntertalbahn

entfallen, während der Verkehr der Stammstrecke der gleiche geblieben ist wie im Jahre 1901. Befördert wurden 462 008 (im Vorjahre 431 042) Personen und daraus 180 324 (170 253) ℳ vereinnahmt. Die Menge der beförderten Güter betrug 853 207 (872 118) t und die daraus erlöste Fracht 778 531 (798 563) ℳ. Nach der Betriebsrechnung ergibt sich eine Einnahme von 1 253 619 ℳ, und verbleiben nach Absetzung der dem Erneuerungsfonds zufließenden 15 973 ℳ an reiner Betriebseinnahme 1 237 645 ℳ. Dieser Betrag zeigt gegen das Vorjahr ein Mehr von 21 662 ℳ, nämlich: aus dem Personenverkehr 10 071 Mark, aus den sonstigen Einnahmen 31 622 ℳ, aus dem Güterverkehr dagegen weniger 20 032 ℳ. Die Ausgaben betragen nach der Betriebsrechnung 682 882 ℳ. Nach Absetzung der dem Erneuerungsfonds zur Last fallenden Ausgaben von 41 240 ℳ verbleiben an Betriebsausgaben 641 642 ℳ. Die Ausgaben haben sich danach gegen 1901 um 1876 ℳ erhöht. Die Entstehung der Mehrausgaben trotz des Rückganges des Güterverkehrs erklärt sich durch den Zugang der Ausgaben für den Betrieb auf der Schuntertalbahn, welche höher sind, als die mit dem Verkehrsrückgang auf der Stammstrecke zusammenhängenden Minderausgaben. Der Überschuß stellt sich auf 649 127 ℳ gegen 603 449 ℳ im Vorjahre. Davon erhält der Erneuerungsfonds I 41 033 (40 213) ℳ, Erneuerungsfonds II 16 274 (15 266) ℳ, zur Prioritätenverzinsung sind 226 688 (210 143) ℳ, zur Prioritätentilgung 33 500 (32 000) ℳ, für Eisenbahnsteuer 3549 (3890) ℳ und für den Erneuerungsfonds der Schuntertalbahn 2528 ℳ erforderlich; außerdem werden diesmal der Reserve 2000 (0) ℳ zugewiesen, so daß einschließlich der aus dem Vorjahr übernommenen 53 123 ℳ noch 313 555 (301 937) ℳ bleiben. Davon erhalten die Aktionäre 275 000 (237 250) ℳ als Dividende von 5,5 (6,5) % auf das erhöhte Grundkapital von 5 000 000 ℳ, wobei sich nach Absetzung der Tantiemen und Gratifikationen der Gewinnvortrag von 53 123 ℳ auf 41 109 ℳ ermäßigt.

— **Tarife der Breslau-Warschauer Eisenbahn.** Über das von uns in Nr 39 S. 613 d. Ztg. erwähnte Schreiben des Königlichen Eisenbahnkommissars an die Direktion der genannten Bahn erfährt die B. B.-Ztg. noch folgendes Nähere: Das Schreiben verlangt wiederholt die Herabsetzung der Tarife und Abfertigungsgebühren. Von den Verkehrsinteressenten der Breslau-Warschauer Eisenbahn sei, so führt das Schreiben aus, seit langem und so auch in der Petition vom 5. April 1903 an das Herrenhaus lebhafte Klage über die Höhe der Gütertarife dieser Bahn geführt. Der Eisenbahnkommissar erachte die Klagen insofern für begründet, als die Breslau-Warschauer Eisenbahn trotz ihrer Länge von nur 56 km die Abfertigungsgebühren der preußischen Staatseisenbahnen für Entfernungen über 100 km und damit, abgesehen von der Stationsverbindung Öls-Wilhelmsbrück, in doppelter Höhe der Staatsbahnsätze erhebe, als sie ferner direkte Tarifsätze mit den preußischen Staatsbahnen, insbesondere für die Artikel des Rohstofftarifs, in ganz unzureichender Weise eingeführt habe. „Dieses Schreiben wird", so schreibt die B. B.-Ztg. weiter, „voraussichtlich die Veranlassung sein, daß diejenigen Aktionäre, die immer noch gegen die Verstaatlichung der Bahn waren, nunmehr gleichfalls zu der Überzeugung gelangen werden, daß in Anbetracht der obwaltenden Umstände es für die Aktionäre und Stammprioritätenbesitzer das klügste ist, die bekannte Offerte anzunehmen. Insbesondere wird der Inhalt des erwähnten Briefes den letzteren klar vor Augen führen, daß nach Durchführung der geforderten Tarifermäßigung usw. die Rentabilität ihrer Prioritätsaktien einen starken Rückgang erfahren muß."

— **Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Cöln.** Die Betriebsüberschüsse sind trotz der in der ersten Hälfte des Jahres 1902 andauernden ungünstigen Einwirkungen der allgemeinen Wirtschaftslage etwa 250 000 ℳ höher gewesen als im Jahre 1901. Die in der zweiten Hälfte des Jahres 1902 eingetretene Besserung der Allgemeinverhältnisse hat bis jetzt auch im Jahre 1903 fördernd auf den Verkehr eingewirkt, so daß auf eine befriedigende Weiterentwicklung der Bahnen gerechnet werden kann. Es soll der Generalversammlung vorgeschlagen werden, 287 305 ℳ (259 058 ℳ im Vorjahre) zu Abschreibungen zu verwenden, dem Delkrederekonto 130 000 (30 000) ℳ, der Reserve für Projekte und Vorarbeiten 40 000 (60 000) ℳ zu überweisen und nach Deckung des gesetzlichen Reservefonds eine Dividende von 4,5 % (wie im Vorjahr) zu verteilen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 13 Arbeitstagen 231 082 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 775 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 193 417 und auf den Arbeitstag 16 118 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1657 und im ganzen 37 665 Doppelwagen oder 19,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 32 839 Doppelwagen gegen 28 636, in Oberschlesien 71 589 Doppelwagen gegen 63 628 und in den drei Bezirken zusammen 335 510 Doppelwagen gegen 285 681 und war demnach im Saarbezirk 4203 Doppelwagen oder 14,6 %, in Oberschlesien 7961 Doppelwagen oder 12,5 % und in den drei Bezirken zusammen 49 829 Doppelwagen oder 17,4 % größer als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt am 14. d M. 18 059 Wagen gegen 16 028 am selben Tage im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 47 790 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 36 sowie von anderen Gütern 71 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 47 470 offene Wagen gegen 37 015 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 10 455 oder 28,2 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** haben auch im Monat April ein günstiges Ergebnis geliefert, und zwar sowohl im Personen- wie im Güterverkehre. Nach vorläufiger Zusammenstellung wurden vereinnahmt: 3 469 520 ℳ im Personenverkehr (+ 409 430 ℳ gegen den gleichen Monat im Vorjahre). Diese starke Mehreinnahme ist zum Teil darauf zurückzuführen, daß in den diesjährigen April das Osterfest fiel, während im Vorjahre der Osterverkehr dem Monat März zugute kam. Im Güterverkehr wurden 6 340 450 ℳ vereinnahmt (+ 112 750 ℳ) und im ganzen 9 809 970 (+ 522 180) ℳ. In der Zeit vom 1. Januar bis 30. April wurden vereinnahmt: 11 448 396 ℳ im Personenverkehr (+ 538 289 ℳ gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), 24 404 270 ℳ im Güterverkehr (+ 1 602 419 ℳ), 35 852 666 ℳ im ganzen (+ 2 140 708 ℳ). Die Mehreinnahme beträgt 489 ℳ auf ein Bahnkilometer im Durchschnitt.

— **Mitteilungen an die Geologische Landesanstalt zu Berlin.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat die Direktion der Königlichen Geologischen Landesanstalt und Bergakademie zu Berlin wiederholt den Wunsch ausgesprochen, von den beim Bau neuer oder bei der Erweiterung bestehender Eisenbahnen geschaffenen, zum Teil nur vorübergehend der Beobachtung zugänglichen Aufschlüssen so zeitig Kenntnis zu erhalten, daß die Entsendung eines Geologen zur Untersuchung der Aufschlüsse möglich wird, ehe diese durch Wiederzuschüttung oder Verwitterung der Erforschung entzogen werden. Bei der Wichtigkeit, welche die Aufschlüsse in Eisenbahneinschnitten und Tunneln vielfach haben, hat der Minister die Königlichen Eisenbahndirektionen nun beauftragt, der Angelegenheit ihr Interesse zuzuwenden und alljährlich zum 1. März der Direktion der Geologischen Landesanstalt eine Mitteilung über die in dem betreffenden Jahre bevorstehenden größeren Eisenbahnbauten dieser Art zu machen, damit es der Direktion ermöglicht wird, sich wegen etwaiger Aufschlüsse mit dem die Bauausführung leitenden Beamten unmittelbar oder durch die kartierenden Geologen in Verbindung zu setzen. Gleichzeitig wird den Königlichen Eisenbahndirektionen unter Bezugnahme auf einen früheren Erlaß aufgegeben, sich bei neuen, durch schwieriges Gelände führenden Bahnen wegen der Beschaffenheit des durch Tunnel oder tiefe Einschnitte zu durchbrechenden Gebirges mit der Geologischen Landesanstalt rechtzeitig in Verbindung zu setzen.

— **Beschlüsse des Deutschen Kolonialrats in bezug auf den Bau von Kolonialbahnen.** Der z. Z. in Berlin tagende Deutsche Kolonialrat beriet den Etat für das ostafrikanische Schutzgebiet. Nachdem Herr von der Heydt die unbedingte Notwendigkeit des Baues der Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro betont und der Kolonialverwaltung nahegelegt hatte, für Bewilligung der betreffenden Vorlage im Reichstage mit aller Entschiedenheit einzutreten, wurde eine vom Staatssekretär a. D. v. Jacobi beantragte Resolution einstimmig angenommen, durch die der Kolonialrat in Bestätigung seiner früheren Beschlüsse wiederholt die Überzeugung ausspricht, daß ohne weiteren Ausbau der gänzlich ungenügenden Verkehrsmittel, namentlich der Eisenbahnbauten, Fortschritte von Bedeutung in der inneren Entwicklung der Schutzgebiete nicht erwartet werden können.

— **Über die Motorwagenverbindung vom Bahnhof Grevenbrück nach dem Hüttenheinschen Kalkbruche** im Lennetale haben wir bereits in Nr 18 S. 270 und Nr 20 S. 306 d. Ztg.

nähere Mitteilungen gemacht. Jetzt bringt die im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene Zeitschr. f. Kleinbahnen eine eingehende Beschreibung der genannten Anlage aus der Feder ihres Erbauers, des Zivilingenieurs Stobrawa zu Cöln. Er weist darauf hin, daß sich in neuerer Zeit durch die günstige Entwicklung des Selbstfahrerwesens die Möglichkeit ergeben hat, einen Verkehr auf den Landstraßen mit mechanischen Mitteln auch ohne Schienen herzustellen, daß aber die verwickelten Triebwerke der Benzin- und Dampfmotoren infolge ihrer Kostspieligkeit und Empfindlichkeit sich bisher nur in beschränktem Maße haben Eingang verschaffen können. Es ist klar, so führt er weiter aus, daß der um vieles einfachere und leistungsfähigere Elektromotor günstigere Ergebnisse als Antriebmaschine von Triebfuhrwerken liefern muß, sobald die Frage der unmittelbaren Stromzuführung gelöst ist. Denn das Mitführen elektrischer Sammler hat sich bei ihrem hohen Gewicht und ihrer geringen Leistungsfähigkeit und Haltbarkeit nicht bewährt und wird auf den leichten Droschkenverkehr in den Städten beschränkt bleiben müssen. Deshalb wird dort, wo es sich um regelmäßige und schwere Transporte auf einer bestimmten Strecke handelt, der elektrische Betrieb mit unmittelbarer Stromzuführung im schienenlosen Betriebe der leistungsfähigste und billigste bleiben, sofern der Betriebsstrom zu mäßigem Preise zur Verfügung steht. Gegenüber einer Schienenbahn aber wird eine so betriebene Anlage auf guter Landstraße immer dort wirtschaftlich überlegen sein, wo die Herstellungskosten einer Gleisanlage so bedeutende sein würden, daß der auf die Zugeinheit entfallende Tilgungs- und Verzinsungsbetrag, verbunden mit den Unterhaltungskosten des Schienenweges, die Kosten des Mehrverbrauchs an Strom, welchen der gleislose Betrieb allerdings erfordert, übersteigen würde. Eine Schienenbahn gebraucht, um einträglich zu sein, eine gewisse Frachtmenge und Verkehrsdichtigkeit, sonst kann sich der kostspielige Schienenweg nicht genügend verzinsen. Daß die hierdurch gegebene Grenze bei vielen unserer Kleinbahnen leider überschritten ist, zeigt die Statistik, indem sie unter 147 Kleinbahnen in Preußen nur 31 Bahnen nachweist, die eine Verzinsung von 4 % und darüber aufbringen. Bei mehreren Bahnen ist sogar zur Deckung der Betriebskosten eine Zubuße erforderlich gewesen, und für manche industrielle Anlage ist der Eisenbahnanschluß in ähnlicher Weise nur allzu teuer erkauft. Viele industrielle Werke, kleinere Städte und Landgemeinden haben daher auf die lange erstrebte Bahnverbindung schließlich Verzicht leisten müssen, weil ihnen die Anlagekosten zu hohe Lasten aufgebürdet hätten. Es bleibt daher ein unbestreitbares Verdienst des Zivilingenieurs Max Schiemann in Dresden, daß er aus den Erfahrungen der von ihm hergestellten Motorwagenverbindung im Bielatal bei Königstein in der sächsischen Schweiz und aus ihrem seit anderthalb Jahren geführten Betriebe diejenigen Einrichtungen abgeleitet hat, die jetzt den Verfasser in den Stand setzten, bei Grevenbrück in Westfalen eine ausschließlich für den großen Lastenverkehr bestimmte Motorwagenverbindung herzustellen. In einem Zeitraum von drei Monaten hat er für den Elektrizitätswerkbesitzer Hüttenhein eine 1,5 km lange Motorwagenverbindung für die tägliche Beförderung von 20 Bahnwagen von dessen Kalkbruch zum Bahnhof hergestellt. Die landespolizeiliche Abnahme der Anlage erfolgte am 3. Februar d. J. und seitdem ist sie mit bestem Erfolge in Gebrauch. Der vierrädrige Triebwagen ist 4,8 m lang und 1,9 m breit und besitzt eine vom Führer zu betätigende Lenkvorrichtung. Jede Achse wird durch einen besonderen Elektromotor von 25 PS angetrieben. Zur Verladung der Steine sind sechs Anhängewagen mit festem Kasten von 3 cbm Rauminhalt vorhanden, die zu Zügen von je drei Wagen zusammengestellt werden. Sämtliche Räder sind mit glatten eisernen Reifen versehen, deren Breite beim Triebwagen 15 cm, bei den Anhängewagen 12 cm beträgt.

Die Abfuhr der Steine mit Fuhrwerken und Pferden kostete bislang für den Bahnwagen 4 bis 4,50 ℳ.; demgegenüber ist durch die neue Einrichtung eine Ersparnis von $33^1/_3$ % erzielt, wobei der Strompreis mit 25 ₰ für die Kilowattstunde in Rechnung gestellt ist. Da, wie wir bereits früher erwähnten, die eigenartig geformten Abnehmerschuhe den Wagen gestatten, bis zu 3,5 m nach jeder Seite aus der Achse der Leitung herauszutreten, so kann der Zug auf der Straße jedem entgegenkommenden Fuhrwerk rechts ausweichen und jedes langsamer fahrende Fuhrwerk links überholen; die bestehenden fahrpolizeilichen Bestimmungen kann er mithin genau so einhalten, wie jedes andere Fuhrwerk. Die Wagen sind untereinander so gekuppelt, daß jeder Wagen genau den Spuren seines Vorderwagens folgt. Dieser genauen Spurhaltung, die bei 20 m Zuglänge eine ganz überraschende Erscheinung bildet, hat bei der im Februar d. J. erfolgten Abnahme der Anlage die besondere Anerkennung der Abnahmebehörde gefunden.

— Dem Jahresberichte der Handelskammer zu Dresden für 1902 entnehmen wir u. a., daß die Kammer den vom sächsischen Eisenbahnrat gestellten Antrag, „die IV. Wagenklasse an Sonntagen einzuführen", empfiehlt. Welcher Steigerung der Verkehr in der IV. Klasse fähig sei, lasse sich einigermaßen daraus schließen, daß im Jahre 1901 in der III. Klasse auf den preußisch-hessischen Eisenbahnen nicht ganz siebenmal so viel, in der IV. Klasse aber über zwanzigmal so viel Personenkilometer wie in den entsprechenden Wagenklassen bei den sächsischen Staatseisenbahnen zurückgelegt wurden (IV. Klasse in Preußen: 6245 Millionen, Sachsen: 311 Millionen Personenkilometer).

— Personalnachrichten. Im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Personalveränderungen eingetreten: Dem Eisenbahnbauinspektor Kleimenhagen in Cassel ist die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst verliehen. — Ernannt sind: zum Eisenbahnbauinspektor der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Georg Strahl in Breslau, zu Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches die Regierungsbauführer Gustav Uflacker aus Elberfeld, Wilhelm Stellfeld aus Braunschweig, Eduard Meckelburg aus Dessau und Ernst Sauer aus Berlin. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist erteilt: den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Wilhelm Engelking in Frankfurt a/M. und Johannes Braams in Hamburg.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden berufen: der Vorstand der zur Aufhebung gelangten Eisenbahnbausektion Wasserburg a/I., Oberbauinspektor Georg Ehrne v. Melchthal, als Staatsbahningenieur nach Schweinfurt Z. B., die Direktionsassessoren Max de Cillia in Regensburg als Staatsbahningenieur nach Buchloe und Andreas Gullemann bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Regensburg zu jener in Nürnberg; befördert: die Direktionsassessoren bei der Generaldirektion Maximilian Koch und Johann Göllner, und zwar ersterer zum Direktionsrat bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Regensburg, letzterer zum Oberbauinspektor bei der Generaldirektion.

Österreich.

— Staatseisenbahnrat. Der Eisenbahnminister hat den Staatseisenbahnrat zur diesjährigen regelmäßigen Frühjahrssitzung für den 3. und 5. Juni einberufen. Auf der Tagesordnung stehen u. a. die Grundzüge für die Winterfahrordnung 1903/04 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien, der Bericht über das Ergebnis der Beratungen des vom Staatseisenbahnrat in der Frühjahrssitzung 1902 eingesetzten „Spezialkomitees des Staatseisenbahnrats für die Vorberatung der bei der nächsten Revisionskonferenz zum Internationalen Übereinkommen über den Frachtverkehr zu stellenden Anträge", ferner der Bericht über das Ergebnis der Beratung des vom Staatseisenbahnrat in der Herbstsitzung 1902 eingesetzten Spezialkomitees zur Feststellung der Grundzüge für die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommenen abgeänderten „Vorschriften in Ansehung der Berechnung des Wagenstandgeldes bezw. der Ladefristen für Wagen auf den an die österreichischen Staatsbahnen anschließenden Industriegleisen".

— Die Lokalbahnen im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen. Die österreichische Staatsbahnverwaltung hat seit dem Jahre 1900 eine Reihe von Maßnahmen zu dem Zwecke getroffen, um eine Besserung der Betriebsergebnisse der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen herbeizuführen. Diese Maßnahmen hatten schon in den Jahren 1900 und 1901 einen erfreulichen Erfolg, und weist das Jahr 1902 unter dem Einflusse der in Frage stehenden Maßnahmen eine weitere erfreuliche Besserung der Ergebnisse der Lokalbahnen auf. Die Betriebslänge der Lokalbahnen, welche sich am Ende des Jahres 1901 auf 3078 km (hierunter 216 km mit Schmalspur) stellte, erhöhte sich mit Ende des Jahres 1902 durch das Hinzukommen von 12 neuen Lokalbahnen mit der Gesamtlänge von 369 km auf 3447 km (hierunter 373 km mit Schmalspur).

Was das Anlagekapital betrifft, so sind die Baurechnungen für 74 Linien abgeschlossen und ergibt sich ein Gesamtaufwand von 335 896 104 Kr. (worunter 235 127 300 Kr. oder 70 % sogenanntes Vorzugskapital). Der Bauaufwand für 1 Bahnkilometer beläuft sich im Durchschnitte auf 109 842 Kr. Berechnet man die Baukosten der bis Ende 1902 in Betrieb genommenen Linien nach diesem Durchschnitte, so stellt sich der Bauwert annähernd auf 354 144 580 Kr. mit 247 911 200 Kr. Vorzugskapital.

Die Betriebseinnahmen betrugen im Jahre 1902: 18 732 349 Kronen (gegen 17 325 284 Kr. im Jahre 1901, 15 513 662 Kr. im Jahre 1900 und 12 211 649 Kr. im Jahre 1899). Auf 1 Betriebskm berechnet ergibt sich eine Einnahme von 5866 Kr. im Jahre 1902 (1901 5835 Kr., 1900: 5650 Kr., 1899: 5400 Kr.).

In betreff der Betriebsauslagen zeigt sich der Erfolg der Reformen zur Verbilligung des Betriebes am deutlichsten darin, daß die Kosten für 1 Betriebskm im Jahre 1902 um 298 Kr. gegen 1901 und um 810 Kr. gegenüber dem Jahre 1899 gesunken sind. Es ergibt sich daher eine Ersparnis von 793 600 Kr. gegenüber den Kosten des Jahres 1901 und von 2 592 000 Kr. gegenüber jenen des Jahres 1899. Für das Jahr 1903 ist eine weitere Herabminderung der Betriebskosten im Hinblicke auf die geringeren Kohlenpreise und den voraussichtlichen Erfolg der Ersparnisse im Zugförderungsdienste zu gewärtigen.

Der Betriebsüberschuß bezifferte sich im Jahre 1902 auf 8 517 559 Kr. gegen 7 070 885 Kr. im Jahre 1901, 5 303 659 Kr. im Jahre 1900 und 3 120 061 Kr. im Jahre 1899 oder für 1 Betriebskm auf 2667 Kr. (1901: 2370 Kr., 1900: 1926 Kr., 1899: 1375 Kr.). Der Reinertrag beträgt 6 432 255 Kr. im Jahre 1902 gegen 5 081 277 Kr. im Jahre 1901, 3 696 990 Kr. im Jahre 1900 und 1 965 828 Kr. im Jahre 1899, was einem Reinertrage von 2014 Kr. (1901: 1707 Kr., 1900: 1343 Kr., 1899: 866 Kr.) für 1 Betriebskm entspricht. Der Reinertrag ist seit dem Jahre 1899 für 1 Bahnkm um 1148 Kr., d. i. um rund 133 %, gestiegen. Der Betriebskoeffizient hat sich durchschnittlich von 72,81 % im Jahre 1899 auf 64,69 % im Jahre 1900, 58,31 % im Jahre 1901 und 53,97 % im Jahre 1902 ermäßigt. Die Betriebsüberschüsse der Lokalbahnen entsprechen einer durchschnittlichen Verzinsung des Anlagekapitales von 2,4 % im Jahre 1902 gegen 2,16 % im Jahre 1901, 1,75 % im Jahre 1900 und 1,25 % im Jahre 1899 und der Reinertrag einer solchen von 1,82 % (1901: 1,55 %, 1900: 1,22 %, 1899: 0,82 %).

Was die Schmalspurbahnen betrifft, so betrugen die Einnahmen für 1 km 3566 Kr. gegen 3548 Kr. im Jahre 1901, 3404 Kr. im Jahre 1900 und 2990 Kr. im Jahre 1899; die Betriebsunkosten für 1 km 2469 Kr. (1901: 2686 Kr., 1900: 3007 Kr., 1899 3200 Kr.); ferner die Gesamtausgaben für 1 km 2796 Kr. (1901 3054 Kr., 1900: 3328 Kr., 1899: 3544 Kr.) und der Betriebskoeffizient, bezogen auf die Gesamtausgaben, 78,4 % (1901: 86,1 %, 1900 97,8 %, 1899: 118,5 %).

Die Staatsverwaltung führt den Betrieb der Lokalbahnen zum geringen Teil gegen Pauschvergütung, zum überwiegenden Teil gegen Selbstkostenvergütung. Bei der Anrechnung der Selbstkosten werden alle nachweisbaren Auslagen, welche die Betriebführung verursacht, voll berücksichtigt und nur fallweise auf Grund der Bestimmungen des Lokalbahngesetzes von der Anrechnung der Kosten in den Anschlußstationen und für die Mitbenutzung der Bahnanlagen abgesehen.

Die vertragsmäßige Befreiung der Lokalbahnen von den Kosten der Anschlußstationen ergab 1902 für die Staatsbahnen einen Gewinnentgang von 278 260 Kr. und die Nichtverrechnung von Kosten für die Mitbenutzung von Stationsanlagen einen Gewinnentgang von 15 710 Kr., d. i. zusammen 293 970 Kr.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im März d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 12 198 535 Personen und 8 971 549 t Güter befördert; die erzielte Gesamteinnahme beträgt 48 885 249 Kr., das ist für 1 km 2427 Kr. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme bei einem Verkehr von 12 951 688 Personen und 8 444 159 t Güter 47 783 159 Kr. oder für 1 km 2424 Kr.; daher ergibt sich für den Monat März d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0,1 %.

Im ersten Vierteljahre 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 33 149 617 Personen und 25 202 687 t Güter, gegen 34 171 746 Personen und 23 995 865 t Güter im Jahre 1902 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1903 auf 167 402 152 Kr., im Jahre 1902 auf 135 460 456 Kr. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 20 128 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 711 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitabschnitt 1903 auf 6826 Kr., gegen 6872 Kr. im Vorjahre, d. i. um 46 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1903 auf 27 304 Kr., gegen 27 488 Kr. im Vorjahre, d. i. um 184 Kr., mithin um 0,7 % ungünstiger.

Die größte Mehreinnahme erzielten im ersten Vierteljahre 1903 die Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) (14,8 %) und die Eisenbahn Wien-Aspang (5,5 %).

Der größte Ausfall ergibt sich bei der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn (8,3 %), bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (13,4 %) und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn (25,0 %).

— **Das zweite Gleis der österreichischen Nordwestbahn.** Am 18. d. M. fand vor dem Verwaltungsgerichtshofe die Verhandlung über die Beschwerde der Nordwestbahn gegen jenen Erlaß des Eisenbahnministeriums statt, mit welchem die Einrechnung der Kosten für die der Nordwestbahn aufgetragenen Investitionen, und zwar insbesondere für das zweite Gleis in die Betriebsrechnung des garantierten Netzes als nicht zulässig erklärt wurde. Nach den eingehenden Ausführungen der Vertreter der beschwerdeführenden Gesellschaft und des Eisenbahnministeriums zog sich der Gerichtshof zur Beratung zurück und gab der Vorsitzende nach deren Abschluß bekannt, daß das Urteil am 9. Juni verkündet werden wird.

— **Das Übereinkommen mit den Besitzern der Südbahnprioritäten.** Das Handelsgericht Wien hat das von der Prioritätenversammlung der Südbahn beschlossene Übereinkommen zwischen dem Kurator der 3 prozentigen Prioritäten der Südbahngesellschaft und der Bahnverwaltung kuratelbehördlich genehmigt und den Kurator zum Abschlusse und zur Unterfertigung des Übereinkommens ermächtigt.

Der Geschäftsbericht der Südbahn verbreitet sich u. a. in ausführlicher Weise über den Abschluß des bekannten Abkommens mit den Besitzern der dreiprozentigen Prioritätsobligationen. Es wird im Bericht hervorgehoben, daß der Kurator und die Vertrauensmänner ihre Aufgabe von dem höheren Gesichtspunkte erfaßt haben, daß es sich bei der ganzen Aktion nicht um einen Streit zwischen den Aktionären und Prioritätenbesitzern, sondern um ein ersprießliches Zusammenwirken beider in der Verfolgung des ihnen gemeinsamen Zieles der Sanierung des Unternehmens gehandelt habe. Der Bericht bespricht sodann den Inhalt des Übereinkommens und bemerkt hinsichtlich der im Übereinkommen ausgesprochenen Anerkennung der Verpflichtung zur Zahlung des Kapitals und der Zinsen der dreiprozentigen Obligationen in Gold, daß die Verwaltung in einer solchen Anerkennung mit Rücksicht auf die bestehenden rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse ein materielles Zugeständnis umsoweniger erblicken könne, als diese seit jeher die Verpflichtung der Gesellschaft zur Verzinsung und Rückzahlung der dreiprozentigen Obligationen in Franken oder Pfund Sterling anerkannte und alle bisherigen Generalversammlungen durch Genehmigung der Jahresrechnung dieser Zahlungsweise ihre Zustimmung erteilt haben. Die gegenwärtige Zusicherung könne demnach lediglich als ein Zugeständis formeller Natur angesehen werden. Der Bericht schließt mit folgenden Sätzen: „Wir haben Ihnen im vorstehenden das Wesen des beantragten Übereinkommens ausführlich auseinandergesetzt. Nach der innigsten Überzeugung der Verwaltung sind die Zugeständnisse so weitgehend, als sie nur überhaupt im Wege der langen und schwierigen Verhandlung erreichbar waren. Diese Zugeständnisse werden die Gesellschaft in die Lage setzen, jeder Geldbeschaffungssorge ledig, sich unbehindert und mit voller Kraft der gedeihlichen Entwicklung des Unternehmens zu widmen, welches gerade wieder im verflossenen Jahre durch die trotz allgemein ungünstiger Verhältnisse erzielte bedeutende Einnahmensteigerung den Beweis für die ihm innewohnende Lebenskraft erbracht hat. Wir können Ihnen daher im Interesse des Unternehmens und in Ihrem eigenen Interesse, welches mit jenem so innig verknüpft ist, nur wärmstens empfehlen, die Verwaltung zum Abschlusse des vorliegenden Übereinkommens mit dem Prioritätenkurator zu bevollmächtigen."

— **Die Lokalbahnen in Böhmen.** Dieser Tage sprachen mehrere Abgeordnete beim Eisenbahnminister und dem Ministerpräsidenten vor, um diesen eine Masseneingabe der Bezirksvertretungen und sämtlicher Gemeinden der Bezirke Luditz, Buchau, Petschau und Manetin zu überreichen, in welcher die Verstaatlichung der Lokalbahnlinie Rakonitz-Petschau verlangt wird. Der Eisenbahnminister verwies auf die Schwierigkeit dieser Verstaatlichung, da, wenn die Regierung eine der Lokalbahnen in Böhmen zu verstaatlichen beginne, achtzig Lokalbahnen mit demselben Ansuchen kommen werden. Es sei seinerzeit der Lokalbahnbau in Böhmen zu überstürzt durchgeführt worden und infolgedessen seien der Bevölkerung große Lasten aufgebürdet worden. Es würden aber der Regierung heftige Vorwürfe gemacht werden, wenn sie jetzt an die Verstaatlichung aller dieser ertraglosen Bahnen schreiten würde. Im übrigen werde er den Inhalt der Eingabe genau studieren und die Sache gewiß im Auge behalten. Dem Ministerpräsidenten legten die Abgeordneten klar, daß nur die Verstaatlichung der Linie Rakonitz-Petschau den Bezirk vor dem gänzlichen wirtschaftlichen Ruin retten könne, da jetzt schon viele Grundbesitzer ihre Höfe einfach zusperren und auswandern und die Bevölkerungszahl seit der letzten Volkszählung um Tausende zurückgegangen sei. Der Ministerpräsident erklärte, er werde sich genauen Bericht über diese Frage erstatten lassen und gewiß das Möglichste tun, um den geäußerten Wünschen der Abgeordneten entgegenzukommen.

— **Förderung der Bienenzucht durch die Eisenbahnverwaltungen.** Auf Anregung der zum Osterkongresse in Wien versammelten Vertreter sämtlicher bienenwirtschaftlicher Landesvereine Österreichs hat das Eisenbahnministerium den Staatsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen auf das dringendste empfohlen, zur Bepflanzung von Bahndämmen und Böschungen vorzugsweise honigspendende Pflanzengattungen zu verwenden. Durch solche Anpflanzungen, welche auch für die Erhaltung und Festigung des Bahnkörpers sehr geeignet sind, soll die infolge der gründlichen Bodenbestellung immer mehr verringerte Bienenweide verbessert und zugleich auch der

in der Nähe der Eisenbahnen wohnenden Bevölkerung und besonders den Bahnmeistern Gelegenheit geboten werden, ihr Einkommen mittels Bienenzucht zu erhöhen.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Der für das Jahr 1902 erstattete Geschäftsbericht macht vorerst über die von der letzten Generalversammlung dem Verwaltungsrat zur Durchführung übertragenen Maßnahmen folgende Mitteilungen: 1. die Beteiligung der Bozen-Meraner Bahn an der Kapitalsbeschaffung für die Vintschgaubahn durch Übernahme von Stammaktien dieser Lokalbahn im Betrage von 1 500 000 Kr. ist vorläufig noch nicht erfolgt, weil die bezügliche Aktiengesellschaft noch nicht gebildet ist; 2. für die Ausgabe des Prioritätsanlehens von 3 400 000 Kr. wurde die staatliche Genehmigung erteilt und ein Teil des Anlehens im Betrage von 1 400 000 Kr. zum Kurse von 97 % verkauft; 3. der Vertrag über die Besorgung des Betriebes der Bozen-Meraner Bahn durch die Staatseisenbahnverwaltung wurde abgeschlossen und erhielt die Genehmigung des Eisenbahnministeriums; 4. desgleichen wurde der mit der Überetscher-Bahn abgeschlossene Vertrag über das Mitbenutzungsrecht für die Teilstrecke Bozen-Gries abgeändert. Mit der Südbahngesellschaft schweben Verhandlungen wegen Abschlusses eines neuen Vertrages über die Ausführung des gemeinschaftlichen Betriebsdienstes in der Anschlußstation Bozen-Gries. Auf die Verkehrsergebnisse des abgelaufenen Jahres übergehend, wird im Berichte eine Besserung derselben verzeichnet. Sowohl Personen- wie Güterverkehr wiesen namhafte Steigerungen auf und sind die Einnahmen aus diesen Verkehren um 65 139 Kr. oder rund 8 % gestiegen. Nach Deckung aller Lasten und Abstattung des Tilgungsbetrages für das Prioritätsanlehen erübrigt ein Reingewinn von 162 840 Kr.; hiervon wird zufolge Beschlusses der Generalversammlung eine 5 prozentige Dividende und eine 2 prozentige Superdividende an die Aktionäre bezahlt.

— **Dachsteinbahn.** Die technischen Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Gröbming oder Öblarn auf den Stoderzinken mit einer etwaigen Fortsetzung bis zum Dachstein sind bereits soweit gediehen, daß mit dem Baue dieser Gebirgsbahn bereits im kommenden Herbste begonnen werden kann. Der 2047 m hohe Stoderzinken wird von Gröbming in 4½ Stunden bestiegen. Die Abzweigung der eigentlichen Dachsteinbahn von der Stoderzinkenbahn ist im Ahornkaar in Aussicht genommen.

— **Personalveränderungen im Eisenbahnministerium.** Der Vorstand der technischen Sektion des Eisenbahnministeriums, v. Pichler, tritt nach mehr als 40 jähriger Tätigkeit in den Ruhestand, und wurden die hervorragenden Verdienste, welche er sich auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik erworben hat, durch eine hohe Ordensauszeichnung anerkannt. An Stelle des Sektionschefs v. Pichler tritt der zum Sektionschef ernannte bisherige Vorstand des Departements für Bau und Bahnerhaltung im Eisenbahnministerium, Ministerialrat Stane. Letzterer wird durch den bisherigen Staatsbahndirektor in Triest, Hofrat Freiherr von Borowiczka, ersetzt.

Ungarn.

— **Eisenbahn Komorn-Neuhäusel.** Der ungarische Handelsminister hat die ungesäumte Inangriffnahme des Baues der als erstklassige Linie herzustellenden Eisenbahn Komorn-Neuhäusel angeordnet, durch welche die beiden Hauptlinien Budapest-Neuhäusel-Marchegg(-Wien) und Budapest-Komorn-Bruck a. d. L. (-Wien) und damit die zu beiden Seiten der Donau liegenden Eisenbahnnetze im Bereiche der westlichen Gebiete Ungarns auf kürzestem Wege miteinander verbunden werden. Von besonderer Bedeutung ist die hierdurch zu erzielende Vermeidung des Umweges über Budapest oder Preßburg für Sendungen, welche aus dem Gebiete nördlich von Neuhäusel herrühren und nach südlich von Komorn gelegenen Orten bestimmt sind.

— **Steuerprozeß der Ungarisch-galizischen Eisenbahn.** Die ungarische Regierung hat, als schon die Einlösung der ungarischen Linie dieser Bahn in Aussicht stand, namens der Ungarisch-galizischen Bahn behufs Deckung der Auslagen verschiedener Investitionen ein Anlehen im Betrage von 6 200 000 ℳ aufgenommen, wofür eine 60 jährige Garantie bewilligt wurde. Diese Anleihe bildete einen Teil derjenigen aus dem Jahre 1888, an welcher außer der Nordostbahn auch die Kaschau-Oderberger Bahn beteiligt war, und wurde sowohl für die Obligationen als für die Coupons die volle Steuer- und Stempelfreiheit gewährt. Vor einiger Zeit erhielt die Ungarisch-galizische Eisenbahn einen Zahlungsauftrag des Wiener Zentraltaxamtes zur Zahlung sowohl der Emissionsgebühr für die ausgegebenen Obligationen, als auch der Couponstempelgebühren, zusammen in der Höhe von 115 000 Kr., und endlich der aufgelaufenen Verzugszinsen. Die Gesellschaft hat dagegen den Rekurs ergriffen mit dem Hinweis, daß es sich um kein Anlehen der Gesellschaft, sondern um ein solches des ungarischen Staates handle, daß überdies für die Anleihe samt Coupons volle Steuer- und Gebührenfreiheit bewilligt worden sei. Der Rekurs wurde von der Finanzlandesdirektion mit Rücksicht auf die formell auf den Namen der Gesellschaft lautenden Obligationen, ferner auf den Umstand, daß der ungarische Staat nur im Namen der Gesellschaft das Anlehen ausgegeben hat, abgewiesen. Nunmehr hat die Gesellschaft einen Rekurs an das Finanzministerium ergriffen.

— **Lagerzinsfreie Zeit für Abgabegüter.** Die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen hat die seit 1. April l. J. von den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen eingeführte Bestimmung, wonach für die vom Empfänger abzuladenden Güter, sofern deren Lagerung überhaupt gestattet ist, außer der Frist zum Ausladen und Abholen eine lagergeldfreie Zeit nicht gewährt wird, hinsichtlich der in die Ausnahmetarife der ungarischen Staatseisenbahnen eingereihten sowie der auf Grund von Tarifbegünstigungen beförderten Güter dahin abgeändert, daß für diese Güter nach Ablauf der Entladefrist die gleiche Lagerfreiheit zugestanden wird, wie sie für die seitens der Eisenbahn ausgeladenen Güter besteht.

— **Ergebnisse einer ungarischen Waldbahn.** Im Jahre 1892 wurde eine Waldbahn zur Station Malaczka der Marchthalbahn mit Lokomotivbetrieb gebaut, um das zur Ausfuhr bestimmte Holz aus den reichen Forsten der Besitzung Malaczka der genannten Station zuzuführen. Die Länge der Bahn beträgt 10,6 km, die Spurweite 600 mm. Die Baukosten waren mit 106 920 Kr. veranschlagt und berechnete man bei einer Verfrachtung von 16 000 cbm Scheitholz und 6000 cbm Nutzholz nach Abzug der Betriebskosten und einer 6 prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals eine Ersparnis an Fracht von 12 805 Kr. Der Bau wurde in einem Zeitraume von sechs Monaten durchgeführt und betrugen die tatsächlichen Baukosten 111 097 Kr.

Was die Leistungen der Waldbahn betrifft, so wurden vom Jahre 1893 bis 1900 insgesamt verfrachtet: 172 772 cbm Brennholz, 27 304 cbm Klotzholz, 180 444 Stück verschiedene Schwellen und 205 716 q sonstige Güter. An Fracht wurden erspart 305 885,46 Kr. Ausgaben: 146 905,64 Kr. (rein 158 934,82 Kronen). Wenn das Jahr 1902 außer acht gelassen wird, so ergibt sich abzüglich aller Ausgaben eine Frachtersparnis von 156 075 Kr. oder auf acht Jahre verteilt ein durchschnittlicher Überschuß von 19 508 Kr., was einer jährlichen Verzinsung des rund mit 112 000 Kr. angenommenen Anlagekapitals von 17,41 % entspricht.

Luxemburg.

— **Prinz Heinrichbahn.** Nach dem Bericht der Verwaltung hat im Jahre 1902 die Krisis in der Eisenindustrie weiterhin den Bahnverkehr im allgemeinen beeinflußt. Trotzdem zeigte sich eine leichte Besserung, die ihren Ursprung namentlich in dem Ausstand der französischen Kohlengrubenarbeiter hatte. Diese Besserung wurde inzwischen noch ausgesprochener und hält noch jetzt an dank der sehr beträchtlich gewordenen Ausfuhr der Erzeugnisse der Eisenindustrie. Die Einnahmen betrugen 4 522 323 Fr. gegen 3 965 405 Fr. im Jahre 1901. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 2 620 308 Fr. gegen 2 517 887 Franken im Vorjahre, wovon 426 661 Fr. auf die Linie Luxemburg-Petingen entfallen. Für die alten Strecken allein betrug die Ausgabe 2 193 647 Fr. Alle Erzgruben werden jetzt gegen feststehende Jahreszahlungen ausgebeutet. Die Gesamtförderung während des abgelaufenen Jahres betrug zusammen 810 734 t gegen 674 841 t im Vorjahr. Das Gewinn- und Verlustkonto schließt mit einem Gewinn von 1 395 000 Fr. ab (im Vorjahre 1 318 834 Fr.). Es soll eine Dividende von 18 Fr. für die Aktie (17 Fr. im Vorj.) verteilt und eine Summe von 5000 Fr. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Der Tunnel von Braine-le-Comte in Belgien.** Seit langen Jahren bildet der Tunnel von Braine-le-Comte (vlämisch: s'Gravenbrakel), in der Provinz Hennegau an den Linien Brüssel-Mons und Charleroi-Gent, ein Schmerzenskind der belgischen Eisenbahnen. Er soll von Anfang an verfehlt angelegt sein und nicht die genügende Sicherheit bieten, auch den modernen Verkehrserfordernissen nicht entsprechen. Die verschiedenartigsten Abänderungsvorschläge sind im Laufe der Zeit gemacht und wiederholt hat man sich darüber auch in der belgischen

Kammer unterhalten. So geschah es neuerdings in der Sitzung vom 12. d. M., wo eine Interpellation über den Tunnel auf der Tagesordnung stand und verhandelt wurde. Die Abgg. Dufrane und Paternoster trugen die Geschichte des Tunnels und allerhand Legenden dazu vor, Dufrane befürwortete eine Ausweichungslinie. Der Eisenbahnminister Libaert erklärte zunächst, daß Tunnel und Gleis (es ist nur ein Gleis vorhanden) in vollkommen gutem Zustande seien; die Fahrt durch den Tunnel sei nicht gefährlicher als die Einfahrt in irgend einen Bahnhof unter freiem Himmel, natürlich abgesehen von überall möglichen Unfällen. Der Minister erkennt jedoch an, daß der Tunnel von Braine-le-Comte einen „Anachronismus" darstelle, schon seit seiner Errichtung im Jahre 1841 als solcher angesehen worden sei und daß er verschwinden könne. Dabei kommt aber hauptsächlich die Kostenfrage ins Spiel. Schon Herr Vandenpeereboom als Verkehrsminister scheute vor den Kosten zurück. Später hatte Minister Libaert aus Anlaß der Linie Schaerbeck-Hal einen Seiteneinschnitt vorgesehen, der aber eine riesige Arbeit verursacht und wegen schwimmenden Sandes, wie man behauptet, vielleicht gefährlich gewesen wäre. Nach vielen Wandlungen wird die Frage jetzt auf Grund einer Erhöhung des Bodens in einem Seiteneinschnitt geprüft, und der Minister hat versprochen, einen ersten Kredit dafür in das nächste Budget einzustellen, ohne aber eine Frist für den Beginn der Arbeiten anzugeben. Die ministerielle Antwort wurde von dem Interpellanten Dufrane als verhältnismäßig befriedigend bezeichnet; er sieht darin eine eingegangene Verpflichtung, von der Akt zu nehmen sei, obwohl er eine deutlichere Verurteilung dieses ewigen Tunnels gewünscht hätte, der seit mehr als 50 Jahren allen Angriffen widerstehe, „selbst denen der Presse". Es sei doch verwunderlich, daß man in Mons den kurzen Aufenthalt der Schnellzüge unterdrückt habe, den unnützen Aufenthalt am Eingange des Tunnels aber aufrecht erhalte, dessen Schädlichkeit aber doch zu leugnen wage. Seine Schadhaftigkeit sei drohender als man glaube. Der radikale Abgeordnete von Mons suchte die Kammer gruseln zu machen mit der Bemerkung: Wenn nun das Unheil heute Abend den Schnellzug, welcher die Abgeordneten des Hennegau heimführt, als Opfer erfassen würde! In den letzten Jahren seien viel kostspieligere und vielleicht weniger notwendige Eisenbahnarbeiten ausgeführt worden. Damit verließ das Parlament bis auf weiteres den Gegenstand.

— **Französische Ostbahngesellschaft.** Da das französische Ostbahnnetz am nächsten mit den deutschen Eisenbahnen zusammenhängt, so mögen aus dem Verwaltungsbericht für 1902 noch einige Mitteilungen gemacht werden. Der Verwaltungsrat bezeichnete die Ergebnisse als ganz befriedigend. Der Eilfrachtenverkehr entwickelt sich lebhaft und der Lastgutverkehr bessert sich erheblich, obwohl die Krise in der Eisenindustrie noch nicht vorüber ist. Die Betriebseinnahmen betrugen nach Abzug der Steuern 181 600 000 Fr., etwa 3 800 000 Fr. oder 2,18 % mehr als im Vorjahre. Die Einnahme für das Kilometer war 37 251 Fr. gegen 36 585 Fr. Die Betriebsausgaben stiegen um fast 3 000 000 Fr., wovon nahezu die Hälfte auf Mehrausgaben für Gehälter, Löhne und Altersversorgungskasse entfällt. Der Bericht betont die großen Lasten, welche aus den jüngsten Vorschriften des Verkehrsministers erwachsen, und hofft, daß man den Eisenbahnen keine unerträglichen Opfer für die Alterspensionen auferlegen werde. In den letzten fünf Jahren seit 1898 ist das Erträgnis des Personenverkehrs gestiegen von rund 55 000 000 Fr. auf rund 60 000 000 Fr., des Eilgutverkehrs von rund 15 500 000 Fr. auf 18 750 000 Fr., des Frachtgutverkehrs von 165 750 000 Fr. auf 181 2/3 Millionen Franken. Hinter dem glänzenden Ausstellungsjahre 1900 bleibt die Gesamteinnahme noch um etwa 7 500 000 Fr. zurück. Der Betriebskoeffizient für das Jahr 1902 stellt sich auf 56,425 % gegen 55,68 % im Vorjahre. Nach allen inneren Verrechnungen, Zinsen, Tilgungen usw. bleibt ein Reinerträgnis von 17 908 140 Fr. Gemäß der Konvention von 1883 sind den Aktionären 20 750 000 Fr. vom Staate garantiert, so daß die Staatsgewähr mit 2 841 859 Fr. in Anspruch genommen wird, während für 1901 der Staat nur 1 855 701 Fr. draufzuzahlen brauchte. Die Vorschüsse des Staates betragen nunmehr 168 300 000 Fr., das Aktienkapital und die Anleihen 2144 Millionen Franken. Der Vorsitzende erklärte u. a. betreffs des Einflusses der Simplonbahn, die Lage der Gesellschaft werde vielleicht nach Beendigung des Tunnels eine etwas weniger gute sein, doch brauche man sich nach dieser Richtung keine übermäßigen Besorgnisse zu machen.

— **Eine elektrische Eisenbahn auf die Aiguille du Goûter (Montblanc).** Der Generalrat des Departements Haute-Savoie hat die Konzession zum Bau einer elektrischen Trambahn erteilt, die le Fayet-Saint-Gervais mit der Aiguille du Goûter, einer Nebenkuppe des Montblanc, in der ungewöhnlichen Höhe von 3840 m verbinden soll. Die Linie wird von le Fayet über Saint-Gervais, Motiron, le cot de Voza, den Pavillon de Bellevue, den Mont Lachat, Les Rogues, die Tête Rousse gehen und ihren Endpunkt auf dem Gipfel der Aiguille du Goûter haben. Diesen letzten Punkt erreicht sie durch einen 2230 m langen, gekrümmten Tunnel, der sich im Innern der Aiguille hinschlängelt und sich von Zeit zu Zeit den Felswänden soweit nähert, um weite, mit Balkons versehene Öffnungen hindurchschlagen zu können, die ihn erleuchten, lüften und als Aussichtspunkte dienen. Die fast 18,5 km lange Bahn wird außer diesem einzigartigen Tunnel noch eine Anzahl kleinerer Tunnel und zahlreiche Viadukte erhalten. Jenseits von Les Rogues muß die Bahn einem sehr engen, felsigen Grat folgen und wird wahrhaft schwindelerregend. Die Zahnradbahn nach dem System Strub wird elektrisch betrieben und ist mit einem Kostenaufwand von 10 000 000 Fr. veranschlagt. Die Unternehmer rechnen auf einen Mindestverkehr von 278 Reisenden täglich bei 40 Fr. Fahrgeld für Hin- und Rückfahrt. Die Einnahmen werden also auf etwa 1 000 000 Fr. jährlich, die Betriebsausgaben auf 40 % geschätzt. Der Besuch des Montblanc, den man von der Aiguille du Goûter in wenigen Stunden erreicht, kann mit dieser neuen Bahn von le Fayet aus in 13 Stunden hin und zurück ausgeführt werden. Die Station Aiguille du Goûter öffnet sich nach der Ostseite auf den großen, vom Dôme du Goûter sich hinabziehenden Gletscher und wird eine der herrlichsten Alpenaussichten, namentlich auf den Montblanc und seine Umgebungen, bieten.

— **Rickenbahntunnel.** Im Anschluß an die Mitteilung in Nr 39 S. 615 ist noch zu erwähnen, daß die Generaldirektion der Bundesbahnen in Bern bis zum 20. Juni d. J. Angebote auf den Bau eines 8604 m langen Tunnels (für 1 Gleis) in der Nähe von Ricken, zwischen Kaltbrunn und Wattwil, sowie auf die Ausführung des Unterbaues von Zugangsgleisen von 1290 m und 506 m Länge auf der Süd- und Nordseite des Tunnels entgegen nimmt.

— **Reiseverkehr in England.** Den gewaltigen Umfang dieses Verkehrs zeigt ein soeben herausgegebener parlamentarischer Bericht. Im Jahre 1902 sind 1 188 568 000 Reisende von den Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs befördert worden. Das ist gegen 1901 eine Zunahme von 16 162 100 und gegen 1900 eine solche von 46 291 314. Es gab etwa 14 mal soviel Reisende III. Klasse als solche II. Klasse und zweimal soviel in der II. als in der I. Klasse. Die gesamte zurückgelegte Meilenzahl betrug 399 853 000 und die Gesamteinnahme aus allen Quellen betrug 1902: 2 190 680 000 ℳ gegen 2 132 315 060 ℳ im Vorjahre. Nach Abzug der Ausgaben bleibt für 1902 ein Reingewinn von 832 540 000 ℳ gegen 781 381 420 ℳ im Jahre 1901.

Fremde Weltteile.

— **Die Bagdadbahn.** Der bekannte Kenner des Orients Dr Paul Rohrbach entwickelt in den „Preuß. Jahrbüchern" eine sehr interessante Ansicht über die Gründe der auffallenden Wendung in der englischen Politik gegenüber dem Unternehmen der Bagdadbahn. Während noch am 8. April d. J. der Ministerpräsident Balfour erklärte, eine Beteiligung Englands an der Bagdadbahn sei erwünscht, da diese Bahn sonst auch ohne England gebaut würde und ihr beabsichtigter Endpunkt in Kuweit ein unter englischem Einfluß stehender Ort sei, war er am 23. April so völlig anderer Ansicht, daß er mitteilte, die Verhandlungen wegen finanzieller Beteiligung Englands an der Bagdadbahn seien abgebrochen worden. Rohrbach weist nun nach, daß mit hoher Wahrscheinlichkeit der Einfluß der indischen Regierung und ihres Vizekönigs Lord Curzon hier im Spiele sei und die Umstimmung bewirkt habe. Diesen sei es allerdings weniger um die Hintertreibung der Bagdadbahn, als darum zu tun, das Stück vom Persischen Golf bis Bagdad als ausschließlich englische Bahn zu gestalten. Lord Curzon hat seine feindliche Stellung zu dem Plan einer unter deutschem Einfluß stehenden Bagdadbahn in seiner indischen Budgetrede am 25. März kundgetan. Den Schlüssel zu dem Gedanken einer englischen Bahn vom Persischen Golf nach Bagdad findet Rohrbach in den weitaussehenden Plänen, die der frühere Generaldirektor der ägyptischen Bewässerungswerke Sir William Willcocks in einem Vortrage vor der Geographischen Gesellschaft in Kairo kürzlich entwickelt und deren Hauptinhalt in der Neuschöpfung des alten Chaldäas (the Recreation of the Chaldaea) durch Wiederherstellung der alten Bewässerungswerke am Tigris besteht. Dieser Vorschlag wird von Willcocks aufs sorgfältigste technisch, wirtschaftlich und finanziell begründet; er berechnet, daß man innerhalb der alten Kanalsysteme erstklassiges Land in einer Ausdehnung von 500 000 ha gewinnen würde, auf dem rund 10 000 000 Menschen leben könnten, während jetzt kaum 500 000 Menschen dort wohnen. Die aufzuwendenden 8 000 000 £ würden sich mit rund 25 % jährlich verzinsen! Willcocks will aber, daß das zu bauende Kanalsystem mit britischem Gelde von Indien her und

nicht mit deutschem Gelde von Westen hergestellt werde, und daß die Menschen, die dieses alte Land wiederum bevölkern und erneuern sollen, aus dem Osten, aus Indien, und nicht aus dem Westen kommen. Es soll dort aus dem alten Babylonien für England ein zweites Ägypten erstehen! Willcocks regt daher zunächst die Entsendung von Technikern an, die die Grundlagen und den Plan für die vorzunehmenden Arbeiten schaffen. Rohrbach ermahnt nun Deutschland, auf der Hut zu sein und mit dem Bau der Bagdadbahn keine Zeit zu verlieren. Er kommt dann auf seine schon früher, u. a. auf dem Kolonialkongreß, entwickelten Vorschläge zurück, deutsche Schulen im Orient zu gründen und deutschen Ärzten die Niederlassung in der Türkei zu ermöglichen. Er mahnt zu schleunigem Handeln namentlich auch durch Entsendung einer Studienexpedition zur Untersuchung Ober-Mesopotamiens und Aufstellung von Kulturplänen.

Wir beschränken uns auf diese kurze Wiedergabe der Rohrbachschen Gedanken und möchten an dieser Stelle nur betonen, daß das englische Verhalten jedenfalls für Deutschland ein Sporn sein sollte, die Erbauung des großen Kulturwerkes der Bagdadbahn mit verdoppelten Kräften zu fördern.

— **Erweiterung der Söul-Fusan-Eisenbahn (Korea) und Einrichtung einer direkten Verkehrsvermittlung mit der Sanyobahn (Japan).** Am 25. Februar d. J. beschloß die Söul-Fusan-Eisenbahngesellschaft, die Söul-Chemulpo-Linie für 641 580 Yen zu erwerben und alle Passiven derselben einschließlich der Schulden bei dem japanischen Schatzamt, welche durch jährliche Abzahlungen getilgt werden müssen, mitzuübernehmen. Eine Summe von 800 000 Yen soll durch Ausgabe von Obligationen aufgebracht werden, wovon 641 580 Yen zum Ankauf der Söul-Chemulpo-Strecke Verwendung finden sollen, während der Restbetrag zu Neubauten und zur Ausbesserung von Brücken bestimmt ist. Aus den Einkünften der beiden Eisenbahnlinien sollen alle Überschüsse außer den 90 000 Yen, welche jährlich an das japanische Schatzamt behufs Tilgung der Schuld bei diesem in 20 Jahren abzuführen sind, zur Einlösung der Obligationen angesammelt werden.

Ferner ist, wie „The London and China Telegraph“ mitteilt, das Projekt einer Verkehrsvermittlung zwischen der japanischen Sanyo Railway Company und der Söul-Fusan-Eisenbahngesellschaft in Erwägung gezogen. Zu dem Zwecke wird beabsichtigt, Expreßzüge zwischen Chemulpo und Fusan über Söul, welche die Strecke in 10 Stunden durchlaufen, und eine Dampferverbindung zwischen Fusan und Moji einzurichten. Die Dampfer können diese Strecke in vier Stunden zurücklegen.

Für die Söul-Fusanbahn selbst sollen Obligationen in Höhe von 4 000 000 Yen zu einem Zinsfuß von höchstens 8 % ausgegeben werden. Die Regierung hat Garantie für Zahlung von 6 % Zinsen übernommen, während volle 2 % so lange aus den Fonds für die Baukosten gedeckt werden, bis die Erträge der Eisenbahn 6 % übersteigen.

Rechtsprechung.

— **Die Haftpflicht der Beamten für Erteilung unrichtiger Auskunft** (vgl. Nr 32 S. 508 d. Ztg.) wird in der D. Eisenbahnbeamten-Ztg. vom Landrichter Dr Boethke-Berlin zum Gegenstande einer weiteren Erörterung gemacht. Er weist zunächst darauf hin, daß eine solche Haftpflicht immer nur denjenigen Beamten treffen könne, der bei Erteilung einer Auskunft böswillig oder fahrlässig, d. h. unter Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, gehandelt habe. Ein Beamter, der sich in einem entschuldbaren Irrtum befand oder dem nach seiner Dienststellung und Vorbildung nur ein beschränktes Maß von Kenntnissen zugemutet werden kann, würde also nicht ohne weiteres für eine unrichtige Auskunft verantwortlich gemacht werden können. Sodann geht der Verfasser auf die Frage ein, ob sich die Beamten bei Auskunftserteilungen durch den Zusatz „ohne Gewähr für Richtigkeit“ oder durch eine ähnliche Wendung von der Haftbarkeit befreien können, und bejaht dies unter folgender näherer Begründung. Wenn der § 276 B. G.-B. am Schlusse sagt: „Die Haftpflicht wegen Vorsatzes kann dem Schuldner nicht im voraus erlassen werden“, so folge daraus, daß der Schuldner (hier der Beamte) sich vor der Haftung wegen Fahrlässigkeit durch eine Vereinbarung schützen kann. Aber auch wenn etwa § 276 gegenüber dem § 839 nicht anwendbar sein sollte, so folge die Bejahung obiger Frage doch aus einem anderen Grunde. „Wer eine unrichtige Auskunft erhalten hat, kann nur den Schaden ersetzt verlangen, der durch die Auskunft verursacht ist, d. h. falsche Auskunft und Schaden müssen in ursächlichem Zusammenhange stehen. Fügt der Beamte seiner Auskunft sofort einen Vermerk bei, aus welchem der Auskunftsucher entnehmen muß, daß die Auskunft möglicherweise unrichtig ist, so darf er sich auf die Auskunft nicht verlassen. Tut er es dennoch, so ist der Schaden nicht durch die falsche Auskunft, sondern durch seine eigene Fahrlässigkeit oder durch sonstige Verhältnisse veranlaßt. Es fehlt dann also an dem erforderlichen ursächlichen Zusammenhange.“

Bücherschau.

— **Vorschriften für die Verwaltung der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen.** Ausgabe vom 1. Oktober 1902. Berlin 1903. Carl Heymanns Verlag. Preis 20 ℳ.

Die „Vorschriften für die Verwaltung der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen“ sind ein amtliches Sammelwerk der in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für die Verwaltung der Staatseisenbahnen sowie der in Preußen für die staatliche Beaufsichtigung der Privateisenbahnen und der Kleinbahnen vornehmlich maßgebenden Bestimmungen. Das Werk ist eine Neuauflage der im Jahre 1895 herausgegebenen „Vorschriften für die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen“ und lehnt sich daher im allgemeinen an die alte Ausgabe an. In der äußeren Anordnung ist insofern eine Änderung eingetreten, als die früher im Anhang enthaltenen Gesetzesvorschriften und allgemeinen Anordnungen in einen besonderen (zweiten) Teil verwiesen sind. Teil I, der in der Hauptsache die in dem früheren Hauptteil abgedruckten Bestimmungen umfaßt, hat einen Anhang erhalten, der unter 99 Nummern Erlasse und Ausführungsbestimmungen enthält, die im Laufe der Zeit zu den einzelnen allgemeinen Anweisungen ergangen sind. Teil II hat gegenüber dem früheren Anhange manche Umgestaltungen erfahren. Herausgeblieben sind verschiedene Gesetze und Verordnungen, die sich mehr auf gewisse Spezialgebiete der Verwaltung beschränken und daher ein allgemeines Interesse nicht beanspruchen können. Wir erwähnen insbesondere das Disziplinargesetz, das Zivilpensionsgesetz, das Gesetz betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen, die Gesetze betreffend die Umzugskosten und die Tagegelder und Reisekosten der Staatsbeamten. Auf der anderen Seite finden wir dafür jetzt im Teil II unter anderem die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Vorschriften der Reichsverfassung, das Gesetz betreffend Errichtung eines Reichseisenbahnamts, das Gesetz über die Bahneinheiten sowie die Staatsverträge zwischen Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes und zwischen Preußen, Baden und Hessen über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn. Neu ist auch für den Teil II die Aufnahme wichtigerer erläuternder Erlasse, die hier den einzelnen grundlegenden Gesetzes- und sonstigen Vorschriften unmittelbar angeschlossen sind. Namentlich zu dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1898, zu dem Regulativ betreffend die Eisenbahnkommissariate und zu dem Kleinbahngesetz ist eine größere Anzahl von Erlassen abgedruckt. Durch die Aufnahme der mannigfachen Ausführungsbestimmungen ist der Umfang des Werkes, das durch ein alphabetisches Sachregister abgeschlossen wird, von 788 auf 1033 Seiten gewachsen. Die Sammlung der bisher zerstreuten Ausführungsbestimmungen wird das Werk für die bei den Behörden der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft tätigen Beamten, für welche die Sammlung in erster Reihe bestimmt ist, zu einem unentbehrlichen Nachschlagebuche machen. Aber auch für jeden, für den die Verwaltungsgrundsätze der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft nur mittelbar von Bedeutung sind, gibt die Aufnahme der zahlreichen Ausführungsbestimmungen schätzenswerte Fingerzeige für die praktische Anwendung der Vorschriften.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

☞ Am 28. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Wetzlar-Niederlahnstein zwischen den Stationen Nassau und Ems gelegene Haltepunkt Dausenau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., den 15. Mai 1903. (1324)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. Juni 1903 gelangt zum obenge-

nannten Tarifhefte der Nachtrag XI zur Einführung.

Derselbe enthält außer verschiedenen neuen Frachtsätzen für eine Reihe von Ausnahmetarifen zum Teil erhöhte Frachtsätze für gewisse Artikel der Ausnahmetarife Nr 3 A und B (Holz des Spezialtarifs II und III) im Verkehr von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 43 c (Ziegel) nach den Stationen der Böhmischen Nordbahn. Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. Juli 1903 ab.

Druckstücke des Nachtrages sind zum Preise von 16 ₰ bei den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 14. Mai 1903. (1325)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - schweizerische Eisenbahnverbände.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 erhält die Position 521 der Güterklassifikation im Tarif Teil I, Abt. B. vom 1. August 1902 folgende veränderte Fassung:

		Frachtstückgutklasse	Spezialtarife
521	542 Kohlenwasserstoffe, leichte, folgende:		
	1. Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)	*	*
	2. leichte Steinkohlenteeröle (Benzol, Toluol, Xylol usw., welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,850, aber weniger als 0,950 haben	2	I
	3. Kohlenwasserstoffe (Karbüre, Hydrokarbüre) von der Ölgasfabrikation	2	I
	Steinkohlenteeröle, schwere, s. diese.		

Karlsruhe, den 15. Mai 1903. (1325a)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Rummelsburg Rangierbahnhof des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin als Versandstation in die Ausnahmetarife 9, Eisen und Stahl usw., 9 S, Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flußschiffen, in die Seehafen-Ausnahmetarife E, Eisen und Stahl usw., E 1, Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flußschiffen, und E 2, Eisen und Stahl usw. im Falle der überseeischen Ausfuhr, des Berlin - Stettin - nordostdeutschen Gütertarifs I/III einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 16. Mai 1903. (1326)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.

Die auf die Verwendung der Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht bezüglichen Vorschriften im Abschnitt II B (zu §§ 7 bis 9 der allgemeinen Tarifvorschriften) auf Seite 10 unter 2 a des Tarifs werden vom 1. Juli d. J. ab aufgehoben.

Magdeburg, den 18. Mai 1903. (1327)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zum norddeutsch-sächsischen Tiertarife tritt am 1. Juni 1903 der Nachtrag IV in Kraft, der von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittlung der beteiligten Stationen käuflich bezogen werden kann. Er enthält im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Osnabrück (Hannov. Bf.) des Eisenbahndirektionsbezirks Münster und für die Station Löningen der oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Pommritz der sächsischen Staatseisenbahnen.

Dresden, den 20. Mai 1903. (1328)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni d. J. kommen zu dem Heft 19 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn direkte Frachtsätze für Gießerei-Roheisen von Differdingen und Rodingen nach Sangerhausen zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 15. Mai 1903. (1329)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Die im Teil II des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn vom 1. Juni 1900 auf Seite 16 bis 19 enthaltene Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg ist vom 10. Mai d. J. an im vollen Umfange für den Verkehr mit den Stationen der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen in Geltung getreten.

Straßburg, den 15. Mai 1903. (1330)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Juni 1903 gelangen die Nachträge II zum Teil II des Gütertarifs vom 1. August 1901 und zum Tarifheft 4 (Verkehr Baden-Reichsbahn) vom 1. September 1901 zur Einführung. Die Nachträge enthalten neben verschiedenen, bereits im Verfügungswege durchgeführten Tarifänderungen u. a. eine Ergänzung des Teils II dahin, daß die in den besonderen Tarifvorschriften unter B 2 a vorgesehenen Bestimmungen über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg für den Verbandsverkehr allgemein gelten.

Der Nachtrag zum Tarifheft 4 enthält neue Entfernungen für die Stationen Aspach, Diekirch und Michelau der Reichseisenbahnen sowie für die Stationen Kleinkems, Neckarbischofsheim Hauptbahn transit und Thalhaus der Badischen Staatseisenbahnen. Außerdem sind darin die bisher im südwestdeutschen Tarifheft 3 enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für die badischen Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn: Friedrichsfeld M.N.B., Großsachsen-Heddesheim, Hemsbach, Ladenburg, Laudenbach M. N. B. und Weinheim Hauptbahnhof übernommen und neue Stationsfrachtsätze für den Verkehr mit Basel Bad. Bahn loko und Basel Reichsbahn sowie Basel-St. Johann vorgesehen.

Soweit im Verkehr mit Ladenburg in einzelnen Stationsverbindungen die Tarifentfernungen um 1 km und in dem Stationstarif für Basel Bad. Bahn loko die Frachtsätze um 1 bis 3 ₰ für 100 kg erhöht worden sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1903 in Kraft.

Straßburg, den 15. Mai 1903. (1331)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gruppentarif IV.
(Altona, Hannover und Münster.)

Der Ausnahmetarif 20 a für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Voldagsen-Duingen gilt vom 1. Juni d. J. ab auch für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Duingen-Delligsen.

Hannover, den 16. Mai 1903. (1332)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die unterm 11. Juli 1902 veröffentlichten Rückvergütungen für Sammelgüter von Mannheim und Frankfurt a/M. nach Genf transit (Südfrankreich) über Basel werden mit Wirkung vom 1. Juli l. J. aufgehoben.

Karlsruhe, den 18. Mai 1903. (1333)
Gr. Generaldirektion.

Österreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil IV, Heft 3 vom 1. Mai 1903.
(Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Ab 1. Juni l. J. gelangt für Langholz von Schwihau (k. k. ö. St. B.) nach Arnschwang ein Frachtsatz von 0,39 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 16. Mai 1903. (1334)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Verband.
Tarifheft „Teil II".

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab werden die auf Seite 9 des Tarifheftes „Teil II" unter B. 2. a enthaltenen Vorschriften über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10 000 kg von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung" bis „zu belasten" gestrichen, weil ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung

der nur noch in geringer Zahl vorhandenen Wagen mit weniger als 10 000 kg Ladegewicht nicht mehr besteht.

Frankfurt a/M., den 18. Mai 1903. (1335)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits.

(Einführung eines Nachtrages I zum Tarife Teil I, Abteilung B.)

Der in der Vereinszeitung Nr 33 vom 29. April l. J. angekündete Nachtrag I zum Tarife Teil I, Abteilung B für den in der Überschrift genannten Verkehr tritt nicht mit 1. Juni 1903, sondern erst mit 15. Juni und, soweit Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten, mit 1. Juli 1903 in Kraft.

Wien, am 16. Mai 1903. (1336)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Maschinen, landwirtschaftliche (einschl. Molkereimaschinen) sowie Ackergeräte, zerlegt und unzerlegt, auch Weinpressen, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Stockerau	281 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Stockerau	276 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Stockerau	364 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 16. Mai 1903. (1337)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr.
Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Juli 1903 tritt ein Nachtrag III zu dem für den direkten Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Eger, Passau, Salzburg und Simbach anderseits vorgesehenen, ab 1. Februar 1898 gültigen Tarife Teil II für den südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr in Kraft, welcher Nachtrag Änderungen der besonderen Tarifbestimmungen, insoweit selbe die Güterauf- und Abgabe in S. Sabba betreffen, sowie Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tarifes Teil I, Abteilung B und Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife I, III und IV enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können durch die vorgenannten Stationen und die beteiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 10 h oder 8 ₰ pro Stück bezogen werden.

Wien, Budapest und München, am 16. Mai 1903. (1338)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Chilesalpeter (roher Natronsalpeter) zum Düngen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
nach Lipótvár	113 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Lipótvár	108 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Lipótvár	135 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 18. Mai 1903. (1339)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.
(Frachtermäßigung für Petroleum, raffiniert etc.)

Die im Verbands-Gütertarife, Teil II — Heft 2 vom 1. Mai 1901 auf Seite 93 für Petroleum, raffiniert, und für Petroleumnaphtha (Rohbenzin) zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete von Wien (diversen Bahnhöfen), dann von Floridsdorf, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg, Nußdorf, Stadlau und Stockerau verzeichneten, bis Ende Dezember 1902 gültig gewesenen Frachtnachlässe werden für die Zeit vom 5. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefduplikate, welche spätestens bis Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahndirektion in Wien einzusenden sind, wieder gewährt.

Wien, am 19. Mai 1903. (1340)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni 1903 treten an die Stelle der vorjährigen neue Fahrscheinverzeichnisse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Durch den Hinzutritt der Französischen Westbahn, Orléansbahn, Staatsbahn und Südbahn, sowie der Italienischen Südbahn, der Italienischen Mittelmeerbahn und der Sizilianischen Eisenbahnen hat das Verkehrsgebiet eine bedeutende Erweiterung erfahren. Dementsprechend wurde auch die Gültigkeitsdauer der Fahrscheinhefte erweitert. Die Gültigkeitsdauer eines Heftes beträgt 45 Tage bei Reisen von 600—2000 km, 60 Tage bei Reisen von 2001—3000 km und 90 Tage bei Reisen von mehr als 3000 km.

Infolge dieser Ausdehnung des Vereins-Reiseverkehrs mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften gelangen vom 1. Juni d. J. ab die festen Rundreisehefte nach Italien nicht mehr zur Ausgabe.

Das alphabetisch geordnete Fahrscheinverzeichnis nebst einer Übersichtskarte ist zum Preise von 80 ₰ durch die Stationen zu beziehen.

Straßburg, den 15. Mai 1903. (1341)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die am 1. Juli 1903 fällig werdenden Zinsscheine der 4½ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 24. Juni 1903 ab bei der Königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und

vom 1. bis 31. Juli d. J. bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

eingelöst.

Magdeburg, den 16. Mai 1903. (1342)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Erd- und Maurerarbeiten mit teilweiser Materiallieferung (rund 350 cbm Zementbeton und 333 cbm aufgehauenes Mauerwerk) zur Herstellung eines Personentunnels auf Bahnhof Georgenthal sollen vergeben werden.

Das Verdingungsheft mit Zeichnung ist — soweit der Vorrat reicht — gegen portofreie Bareinsendung von 1,60 ℳ von hier zu beziehen.

Die Öffnung der mit Aufschrift „Los I Personentunnel Georgenthal" versehenen und verschlossenen Offerten findet am Sonnabend, den 6. Juni d. J., Mittags 12 Uhr statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Gotha, den 16. Mai 1903. (1343)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Lieferung von 100 Wagendecken in der Größe von 9,5 × 4,8 m mit wasserdichter Imprägnierung soll vergeben werden.

Eröffnung der Angebote Dienstag, den 9. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 9. Juli d. J., Abends 6 Uhr.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postfreie Einsendung von 75 ₰ (nicht in Marken) vom Vorstande unseres Zentralbureaus hier zu beziehen, auch können dieselben dort eingesehen werden.

Münster, den 16. Mai 1903. (1344)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 41. | 27. Mai 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 15 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Selbstkosten des Stückgutverkehrs.

Von Dr Freiherrn zu **Weichs-Glon**, Oberinspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die Eisenbahnverwaltungen haben, nicht zu ihrem eigenen Vorteile, der Frage der Selbstkosten der einzelnen Verkehrszweige von jeher zu geringe Aufmerksamkeit geschenkt. Wenn von der einen Seite darauf hingewiesen wurde, daß die Feststellung der Selbstkosten für die einzelnen Geschäftszweige eine geschäftsmännische Forderung bilde, so wurde von anderer Seite regelmäßig darauf erwidert, daß diese Frage nur theoretischen, jedoch keinerlei praktischen Wert besitze, weil die Einheitssätze der Tarife ja doch höher als diese Selbstkosten seien. Sehr mit Unrecht. Es gibt kaum eine zweite Frage, die so hervorragend praktische Bedeutung besitzt. Ihr eingehendes Studium führt u. a. zur Erkenntnis, daß die bestehenden Tarifsysteme an bedenklichen Fehlern leiden, der Aufbau der Tarife vielfach nicht entsprechend ist, auch bezüglich der Höhe der Tarifsätze häufige Fehlgriffe gemacht werden, das System der Abfertigung, Verladung und Beförderung der Güter mancher einschneidender Änderung dringend bedürftig ist.

Erst kürzlich wurde an dieser Stelle*) in einem trefflichen Aufsatze das Ergebnis der Untersuchungen der Kgl. württembergischen Staatseisenbahnverwaltung über die Selbstkosten des Personenverkehrs besprochen und dabei in eindringlicher und zutreffender Weise die Wichtigkeit jener Selbstkostenberechnungen betont. Bekanntlich brachten jene Untersuchungen den wohl für alle Hauptbahnen gültigen Nachweis, daß bei ihnen die Ausgaben für den Personenverkehr erheblich größer sind, als die Einnahmen aus diesem Verkehrszweige. Diese Feststellung hat gleichwohl nicht den vielleicht erwarteten Eindruck in Fachkreisen gemacht, weil erfahrenen Fachmännern die Tatsache längst bekannt war oder doch gewissermaßen im Gefühl lag. Der große Wert jener Feststellung für den Personenverkehr liegt darin, daß man in Hinkunft unvernünftigen Forderungen auf Tarifherabsetzung mit größerem Nachdruck wird Widerstand entgegensetzen können.

Aus dem ganzen verwickelten und reichen Material der Selbstkostenfrage soll nachstehend versucht werden, ein anderes Kapitel herauszuheben und zu behandeln: die Selbstkosten des Stückgutverkehrs. Auch diese Frage hat da und dort in der Fachliteratur gewissermaßen schon aufgeleuchtet. Man hat sich jedoch bisher immer mit dem Hinweise abfinden lassen und abgefunden, daß das Gewicht des beförderten Stückgutes nur rund 6 % des Gewichtes der beförderten Wagenladungsgüter betrage. Dieser Hinweis und die Tatsache der höheren Tarifsätze für Stückgut ließen auch in den erfahrensten Fachmännern die Überzeugung erstarken, daß mit dem Stückgutverkehr ein gutes, ja vielleicht das beste Geschäft gemacht werde. Zwar erlitt diese Überzeugung gerade in den letzten Jahren einige Erschütterung, aber welcher verhängnisvoller Irrtum sie ist, und wie wichtig die Feststellung der Selbstkosten, wie für alle, so auch für diese Verkehrsgattung ist, dafür sollen die folgenden Ausführungen den Nachweis liefern.

Die Beförderung von Stückgut erfordert ungewöhnlich hohe Kosten, verhältnismäßig viel höhere, als die Beförderung von Wagenladungen.

Diese hohen Kosten sind auf den höheren Aufwand von Arbeit und Material sowie auf die Mitbeförderung einer größeren toten Last zurückzuführen.

Jedes einzelne Stückgut muß bei der Aufgabe vom Fuhrwerk abgelegt, verkarrt, gewogen, bezettelt, verbucht, gelagert, wieder verkarrt und verbucht werden; jede Stückgutsendung erfordert genau den gleichen weiteren Arbeitsaufwand wie die

*) Vergl. Nr 92, Jahrgang 1902 d. Ztg.

200 mal schwerere Wagenladung: die Ausfertigung der Frachtberechnung und der Verrechnungspapiere, die kassenmäßigen Durchführungen, die Rechnungseintragungen mit den verschiedenen, fast nur beim Stückgut vorkommenden Nebenausfertigungen von Frankaturnoten, Nachnahmebegleitscheinen u. a. m.; die Ausfertigung von Verladescheinen, Übergangs- und Übergabeverzeichnissen und dergleichen. Bei der Abgabe, d. i. in der Bestimmungsstation des Stückgutes, wiederholen sich die angeführten Leistungen in ungefähr umgekehrter Reihenfolge, nur noch mit einigen Zutaten. Unterwegs, bei vorkommenden Umladungen, wird wiederholt eine Reihe von Arbeitsleistungen auf jedes einzelne Stückgut aufgewendet. Der zeitraubende, den Telegraphen in Anspruch nehmende und ein ungeheueres Schreibwerk verursachende Reklamationsdienst mit seinen Registern, Anzeigen, Tatschriften, Rechnungen, Schriftenwechseln, Erhebungen und so fort betrifft im weitaus überwiegenden Maße das Stückgut. Ebenso trifft der weitaus überwiegende Teil der für Lieferfristüberschreitungen, Beschädigungen, Verluste usw. zu leistenden Entschädigungsbeträge das Stückgut. Die Anzahl der Frachtstückgut-Expeditionen ist im Durchschnitte 7—10 mal größer als jene der Wagenladungsgüter, und dieses Verhältnis und nicht das des Gewichtes der beförderten Stückgüter zum Gewichte der Wagenladungen ist für die Aufteilung einer ganzen Reihe von Leistungen und damit auch deren Kosten zu Lasten der einen oder der anderen Transportgattung maßgebend. Der Stückgutdienst erfordert auch die Anlage und Erhaltung von Güterschuppen und Rampen, vermehrte Kanzleiräume, vermehrte Kosten für Heizung und Beleuchtung.

Alle Anlagen, Einrichtungen, Leistungen und Materialverwendungen im Verkehrswesen dienen dem Zwecke des Transportes von 1. Personen und Gepäck, 2. Eil- und Frachtstückgut sowie 3. von Gütern in Wagenladungen.

Aber weder die Geschäftsberichte der einzelnen Bahnverwaltungen, noch die „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ enthalten die auf Stückgüter entfallenden Ausgaben besonders ausgewiesen; nur die für jedes Tonnenkilometer Stückgüter erzielten Einnahmen sind angegeben. Auch den innerdienstlichen Aufschreibungen und Buchungen können die auf den Stückgutdienst entfallenden Ausgaben nicht entnommen werden, weil bei den Eisenbahnverwaltungen eine Scheidung der Ausgaben nach verschiedenen Transportgattungen überhaupt nicht gemacht wird.

Stößt schon die Ermittlung der Selbstkosten der beiden Hauptzweige des Eisenbahnverkehrs, des Personen- und des Güterdienstes, auf große Schwierigkeiten, die in der Frage liegen, wie man die den beiden Dienstzweigen gemeinsamen Ausgaben auf sie verteilen soll, so ist eine weitere Scheidung der Selbstkosten nach Stückgutdienst und Wagenladungsdienst erklärlicherweise noch schwieriger, weil die Leistungen für diese beiden Zweige in den meisten Fällen zusammenfallen und die Ausgaben für jeden einzelnen mangels aller sich darauf beziehenden Buchungen eine genaue ziffermäßige Feststellung ausschließen.

Es erübrigt nur, auf Grund fachmännischer Erfahrung und Kenntnis der gegebenen Verhältnisse und durchschnittlich vollbrachter Leistungen im Wege der Schätzung geeignete Schlüssel zur Aufteilung der verschiedenen Ausgaben ausfindig zu machen.

Diese Methode gibt, wie gern zugestanden wird, weiten Raum für mehr oder weniger berechtigte Einwendungen bei jeder einzelnen Schätzung. Diesen Einwendungen dürfte am besten dadurch begegnet werden, daß versucht wird, die Aufteilung der Ausgaben auf Grund der verschiedenen Schätzungen und vorgeschlagenen Schlüssel vorzunehmen. Einige in dieser Weise durchgeführte Berechnungen haben zwar zu erheblichen Unterschieden in der Höhe des Ausfalls aus dem Stückgutdienst geführt, in allen Fällen war jedoch das Ergebnis der Aufstellung immer ein überraschend hoher Ausfall.

Indem vorausgeschickt wird, daß allen andersartigen, von Fachmännern gemachten Schätzungen und vorgeschlagenen Verteilungsschlüsseln im voraus volle Berechtigung zuerkannt wird, sollen nachstehend die von mir angewendeten Schlüssel angeführt und begründet werden. Hierzu wird noch bemerkt, daß die Angaben der „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1900“ und die „Statistik der in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Lokomotiveisenbahnen“ im wesentlichen den Berechnungen zugrunde gelegt worden sind.

Als Verteilungsschlüssel wurden verwendet:

1. Das Verhältnis der Anzahl Stückgutexpeditionen zur Anzahl der Wagenladungsexpeditionen.

Dieses Verhältnis konnte aus den oben angeführten statistischen Behelfen nicht ermittelt werden. Zu seiner Feststellung war es nötig, aus den Rechnungen einer größeren Zahl von Stationen die Anzahl der Expeditionen beider Arten herauszuziehen. Dieser Quotient ist natürlich für verschiedene Bahnen und Strecken und Zeiten verschieden. Die zeitlichen Unterschiede in der Dichte des Stückgutverkehrs und Wagenladungsverkehrs werden dadurch beseitigt, daß man das gegenständliche Verhältnis für den Zeitraum eines ganzen Jahres feststellt. Die örtlichen Unterschiede finden dadurch Berücksichtigung, daß ein tunlichst großes Verkehrsgebiet, wenn möglich das ganze Netz einer Bahnverwaltung, in Betracht gezogen wird.

Dieses Verhältnis wurde in der durchschnittlichen Höhe von $1/8$ ermittelt, d. h. die Anzahl der Wagenladungsexpeditionen zur Anzahl Stückgutexpeditionen verhält sich wie 1:8. Dies dürfte voraussichtlich allgemein zutreffend sein. Um jedoch allen möglichen Verschiedenheiten und auch allen möglichen Einwendungen Rechnung zu tragen, wurde der Aufteilung gewisser Ausgaben das Verhältnis 1:6 statt 1:8 zugrunde gelegt.

2. Das Verhältnis der zurückgelegten Tonnenkilometer Stückgut zu den von Wagenladungsgütern zurückgelegten Tonnenkilometern.

Dieses beträgt im Durchschnitte für die deutschen Eisenbahnen 5 %, für die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 7,6 %, für die Eisenbahnen der preußisch-hessischen Gemeinschaft 4,8 %, bei den meisten übrigen deutschen Bahnverwaltungen zwischen 6 und 7 %, den österreichischen Staatsbahnen 6,5 %, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 3 %, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn 1,6 %. Diese Verhältnisziffern sind deswegen interessant, weil sie in gewissem Grade schon den Nachweis für die Ertraglosigkeit des Stückgutdienstes und die ausschließliche Ertragsfähigkeit des Wagenladungsverkehrs erbringen. Je kleiner diese Verhältnisziffer ist, d. h. je geringer der Stückgutverkehr gegenüber dem Wagenladungsverkehr einer Bahn ist, desto günstiger ist im allgemeinen die finanzielle Lage der betreffenden Bahn. Für die gegenständliche Berechnung wurde der Schlüssel mit 6 % als für den großen Durchschnitt ausschlaggebend angenommen.

Das Verhältnis zwischen den in den beiden Transportzweigen zurückgelegten Tonnenkilometern ist auch deshalb für die Höhe des Ausfalles aus dem Stückgutverkehr einer Bahn teilweise maßgebend, weil aus den Tonnenkilometern erst die Achskilometer berechnet werden können.

3. Das Verhältnis der Achskilometer, welche von den mit Stückgut beladenen Wagen zurückgelegt wurden, zu a) den Achskilometern, die überhaupt von Güterwagen zurückgelegt wurden, und b) den Achskilometern, die im ganzen (einschließlich der Personen- und Dienstwagen) auf einer Bahn zurückgelegt wurden.

Die von den Stückgutwagen zurückgelegten Achskilometer sind in den Statistiken nicht besonders ausgewiesen, müssen daher auf anderem Wege ermittelt werden, und zwar durch Umrechnung der gefahrenen Nettotonnenkilometer. Es

handelt sich darum, zu diesem Zwecke zunächst festzustellen, wie hoch im Durchschnitt das Ladegewicht und die Tragfähigkeit eines Wagens mit Stückgutfracht ausgenutzt wird. Diese bekanntermaßen geringe Ausnutzungsziffer trägt sehr wesentlich zu den hohen Ausgaben der Stückgutbeförderung bei, weil sie die Mitführung einer zum Gewichte des Stückgutes unverhältnismäßig hohen toten Last in sich begreift. Die durchschnittliche Ausnutzung der in vielen Fällen noch immer nach der alten Systemlosigkeit verladenen Stückgutwagen beträgt kaum 2 t für den Wagen. Auf den Bahnen, welche die Regelung des Stückgutdienstes bereits durchgeführt haben, ist die Ausnutzung allerdings eine wesentlich bessere. Sie beträgt bei Orts- und Gruppenwagen 3—4 t und darüber, bei festen Kurswagen 2—3,5 t, in einzelnen Kursen auch 4 t und darüber. Diese Ziffern erfahren jedoch eine wesentliche Verschlechterung dadurch, daß einerseits die räumlich ausgenutzten, mit sperrigen Gütern von geringem Gewicht beladenen Wagen mit in Rücksicht zu ziehen sind und daß anderseits in Anschlag gebracht und bei der Berechnung des Durchschnittes berücksichtigt werden muß, daß zur Beladung von Stückgutwagen, insbesondere der festen Kurswagen, zum großen Teile leere Kastenwagen aus dem Verkehre gezogen und zugeführt werden müssen. Es wird daher der Gesamtdurchschnitt der Ausnutzung mit 2,5 t nicht als zu niedrig bemessen bezeichnet werden können. Teilt man nun die bekannte Ziffer der vom Stückgut zurückgelegten Nettotonnenkilometer durch die Ziffer der Durchschnittsbelastung von 2,5 t, so stellt der Quotient die zurückgelegten Stückgutwagenkilometer dar. Unter der Annahme von zwei Achsen auf den Wagen wird durch Verdoppelung dieser Zahl die gesuchte Zahl der Stückgutachskilometer gewonnen und weiter das Verhältnis a und b zu den bekannten Größen der Gesamtachskilometer und der Güterwagenachskilometer berechnet.

Ein besonders für die Aufteilung der Kosten des Bahnerhaltungs- und des Zugförderungs- (Maschinen-) Dienstes geeigneter Schlüssel würde das Verhältnis der zurückgelegten Bruttotonnenkilometer darstellen, weil darin die Inanspruchnahme der Bahnanlage durch die bewegte Last und die Belastung der Zugkraft zum Ausdruck käme. Es ließe sich dieser Schlüssel auch annähernd aus den gefahrenen Wagenkilometern × Nettotonnen ermitteln, indem dieses Produkt mit dem Durchschnittsgewicht eines Wagens multipliziert wird. Da jedoch Stückgut ausschließlich in gedeckten Wagen befördert wird, deren Durchschnittstara höher ist als jene der offenen zum großen Teil von Wagenladungsgütern benutzten Wagen, so würde sich, allerdings vollkommen den Tatsachen entsprechend, eine verhältnismäßig hohe Bruttotonnenleistung beim Stückguttransport ergeben und dadurch die Ziffer der Kosten des Stückguttransports eine weitere Erhöhung erfahren.

Da aber die Berechnung dieser Ausgabenziffer, um der Wahrheit tunlichst nahe zu kommen und eher unter ihr zu bleiben, mit größter Vorsicht erfolgen muß, wurde von der Anwendung des Bruttotonnenkilometer-Schlüssels überhaupt Umgang genommen.

Was nun die Anwendung dieser Schlüssel zur Aufteilung der verschiedenen Ausgaben anbelangt, so ist im allgemeinen zu bemerken, daß sämtliche Ausgaben aller Dienstzweige zur Aufteilung zu gelangen haben, soweit nicht, wie z. B. bei den Kosten für Fahrkartenherstellung u. dergl. mehr, ohnehin die Buchung für einen einzelnen Geschäftszweig erfolgt ist und die ausschließliche Zugehörigkeit zu einem Geschäftszweige sofort erkennbar ist; denn der Zweck der Eisenbahnunternehmung besteht in der Beförderung von Personen und Gütern; es steht daher jede Ausgabe der Eisenbahnverwaltung direkt oder indirekt in Beziehung zu diesem Zweck und bildet tatsächlich einen Bestandteil des durch die Erfüllung dieses Zweckes erforderten Kostenaufwandes.

Die Ausgaben, deren Scheidung nach den drei hauptsächlichen Transportzweigen Personendienst, Stückgutdienst und Wagenladungsdienst oder nach den beiden Zweigen Personendienst und Güterdienst nicht ohne weiteres erkennbar und nachweisbar war, wurden im Verhältnis der in den drei bezw. zwei Dienstzweigen zurückgelegten Achskilometer, die derart ermittelten Ausgaben im Güterdienst für den Stückgut- und Wagenladungsdienst nach einem der besprochenen Schlüssel aufgeteilt, wobei im Stations- und Abfertigungsdienst für die Wahl des Schlüssels die Verhältnisse einer angenommenen Durchschnittsstation bestimmend waren.

Die Berechnung und Schätzung wird natürlich um so genauere Ergebnisse haben, je mehr die Einzelermittlung nach den Ausgaben für einzelne Leistungen nach den einzelnen Kapiteln, Artikeln und Unterartikeln des Buchungsschemas erfolgt. Die Eisenbahnverwaltungen werden daher auf Grundlage ihrer in der Statistik nicht veröffentlichten Buchungsziffern zu wesentlich genaueren und richtigeren Ergebnissen gelangen können, als die auf Grund der veröffentlichten Ziffern ihrer Statistik angestellte Berechnung es ermöglichte.

Schließlich muß zu den Selbstkosten des Stückgutdienstes noch ein Betrag zugeschlagen werden, der den von dieser Transportgattung aufzubringenden Teil des Zinserfordernisses samt Tilgungsbetrag für das Anlagekapital darstellt. Was die Notwendigkeit und Richtigkeit eines solchen Zuschlages anbelangt, wird auch auf die vollkommen zutreffenden Ausführungen im Aufsatze „Die Selbstkosten des Personenverkehrs“ in Nr 93, Jahrg. 1902 d. Ztg. hingewiesen. Das Zins- und Tilgungserfordernis für die Eisenbahnschuld besteht. Wird es nicht aus den Ergebnissen des Betriebes der Eisenbahnunternehmung gedeckt, so müssen bei Staats- und garantierten Privatbahnen andere Steuereingänge für den Fehlbetrag aufkommen — ein zweifellos sachwidriger Zustand. Es fragt sich nur, welchen Betrag vom Zins- und Tilgungserfordernisse ist der einzelne Transportzweig aufzubringen gewissermaßen „schuldig“? Darüber, über die Anwendung des zutreffenden Schlüssels, werden die Anschauungen wahrscheinlich auseinandergehen. Verteidigen läßt sich der Vorgang, daß das Gesamtzins- und Tilgungserfordernis zunächst auf Güter- und Personendienst nach den in diesen beiden Zweigen zurückgelegten Achskilometern aufgeteilt werde. Der auf den Güterdienst entfallende Betrag ist dann nach dem Verhältnisse der zurückgelegten Nettotonnenkilometer, welche ja Grundlagen für die Tarifbestimmung (Gewicht × Weg) und daher auch für die Einnahmen bilden, auf den Stückgutdienst und den Wagenladungsdienst zu verteilen.

Wird auf diese Art endlich die Gesamtausgabe für den Stückgutdienst ermittelt, so ergibt die Gegenüberstellung der aus dem Stückgutdienste erzielten Einnahmen den Ausfall oder Überschuß.

Auf Leistungseinheiten zurückgeführt, beziffert sich der von mir ermittelte durchschnittliche Ausfall auf 6,25 Heller für jedes zurückgelegte Stückgut-Nettotonnenkilometer.*)

Die bei den Schätzungen angewendete große Vorsicht läßt zwar die Annahme nicht unbegründet erscheinen, daß der tatsächliche Ausfall, wie er durch genauere Berechnungen festgestellt werden könnte, höher ist. Nichtsdestoweniger soll eine nochmalige weitgehende Vorsicht geübt und angenommen werden, der Ausfall betrage nur 5 Heller für jedes Nettotonnenkilometer!

Unter dieser Annahme ergibt sich nun, in runden Ziffern, der nachstehende durchschnittliche Fehlbetrag für die verschiedenen Bahnverwaltungen:

A. Deutsche Eisenbahnen:	jährlicher Fehlbetrag in Kronen
badische Staatseisenbahnen	3 400 000
bayerische Staatseisenbahnen	8 880 000
sächsische Staatseisenbahnen	6 070 000
württembergische Staatseisenbahnen	3 000 000

*) Anm. d. Schriftl. Wir müssen dem Herrn Verfasser die Verantwortung für die Richtigkeit seiner Rechnung überlassen, da uns eine Nachprüfung nicht möglich war.

A. Deutsche Eisenbahnen:	jährlicher Fehlbetrag in Kronen
Eisenbahnen der preußisch-hessischen Gemeinschaft	55 760 000
sämtliche Eisenbahnen Deutschlands zusammen	82 470 000
B. Österreichische und Ungarische Eisenbahnen:	
k. k. österreichische Staatsbahnen	11 770 000
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2 660 000
Österreichisch - ungarische Staatseisenbahngesellschaft	10 510 000
Österreichische Nordwestbahn	4 960 000
k. k. priv. Südbahngesellschaft	5 615 000
Königlich ungarische Staatseisenbahnen	10 790 000
sämtliche Eisenbahnen Österreich-Ungarns zusammen	50 370 000

Diese Ziffern sind, abgesehen davon, daß sie nur Näherungswerte darstellen, im einzelnen insofern auch anfechtbar, als die besonderen Verhältnisse bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen nicht berücksichtigt wurden und ein einheitlicher Ausfall von 5 Hellern bei allen Bahnen angenommen worden ist. Die fast erschreckende Höhe dieser Ziffern wird indessen vielleicht Anlaß geben, daß im Schoße der verschiedenen Verwaltungen eingehende Erhebungen und Berechnungen angestellt werden.

Gegenüber der Tatsache des Fehlbetrages im Stückgutdienst scheint ein durchgreifendes Vorgehen zur Verminderung der Ausgaben und zur Erhöhung der Einnahmen in dem genannten Dienstzweige ganz und gar unerläßlich. Es läßt sich verstehen, wenn dieser Standpunkt gegenüber dem bekannten und bei den einzelnen Bahnen auch noch immer nicht festgestellten Fehlbetrag aus dem Personenverkehr **nicht** eingenommen wird; denn beim Personenverkehr kommen so viele ethische, wirtschaftliche und soziale schwerwiegende Momente in Betracht, daß der rein wirtschaftliche Standpunkt dagegen zurücktreten muß. Zudem ist der Personenverkehr vielfach der Pionier und Erreger des Güterverkehrs, so daß sein Mindererträg mit guten und auch geschäftsmännischen Gründen dem Güterverkehr zur Last geschrieben werden darf. Diese Erwägungen sind jedoch einem einzelnen Zweige des Güterverkehrs gegenüber gänzlich unzutreffend. Wenn gesagt wird, daß diese 82 und 50 000 000 Kr. doch den Volkswirtschaften Deutschlands und Österreichs heute auch zugute kommen, daher auf ihre Hereinbringung durch die Bahnen verzichtet werden sollte oder könnte, so müßte, wenn dieser Standpunkt als richtig erkannt wird, logischerweise der gleiche Grundsatz auch für die Wagenladungsgüter angewendet werden. Da dies aber sofort als unsinnig bezeichnet werden wird, so erübrigt nur, das beim Wagenladungsverkehr thatsächlich bestehende richtige Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben auch auf den Stückgutdienst zu übertragen.

Die Entwicklung der modernen Volkswirtschaft weist dem Staate fast täglich neue Aufgaben zu. Die Anforderungen, die an den Staat in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht sowie in Beziehung auf seine Wehrhaftigkeit gestellt werden, sind groß und stetig in Zunahme begriffen. Der Staat wird daher kaum in der Lage sein, auf die Erträge aus dem Stückgutdienst zu verzichten, die ihm weitere Mittel zur Erfüllung seiner Aufgaben bieten; er dürfte dies umso weniger tun, als er diese Erträge in einer Weise der Volkswirtschaft wieder zuzuführen vermag, die zweifellos viel wirkungsvoller ist, in viel höherem Maße der Allgemeinheit zugute kommt, als es durch die heute geübte Zersplitterung in Millionen von Teilchen an einzelne Personen geschehen kann.

Eisenbahnprojekte in Südbrasilien.

Von **Emil Karpell.**

Anknüpfend an die Schilderung deutscher Eisenbahnpläne im brasilianischen Staate St. Catharina (siehe Vereinszeitung Nr 80 vom 11. Oktober 1902) möchte ich in den nachfolgenden Zeilen zunächst über den Stand des neuen, in dieser Zeitung bereits kurz berührten Projektes der Linie von Sao Francisco nach dem Hochlande von St. Catharina der Sao Paulo-Rio Grande-Bahngesellschaft berichten. Am 4. Juli 1902 konnte der Staatsgouverneur F. Schmidt an den Bürgermeister Richlin in Joinville, der hauptsächlich von deutschen Kolonisten bewohnten Hafenstadt, nachstehendes Telegramm absenden: „Ich beglückwünsche mich mit Ihrem Munizip, weil heute, wie mir der Senator Lauro Müller mitteilt, das Dekret unterzeichnet wurde, welches die Zinsgarantie, die für Matto Grosso bewilligt war, auf die Linie Sao Francisco der Sao Paulo-Rio Grande-Bahn übertrug. Dieser Akt garantiert uns, daß die Eisenbahn nach Sao Francisco ausgeführt wird.“ Der brasilianische Staat Matto Grosso gehört übrigens trotz seiner Ausdehnung zu jenen Ländern, die noch von keiner Eisenbahn durchzogen sind. Die über die Hauptstadt Cuyabá am gleichnamigen Flusse sowie über die Zollabfertigungsstelle Columbá geplanten Linien dürften nicht sobald ihrer Verwirklichung entgegengehen.

Der sehr einflußreiche Senator Lauro Müller, gegenwärtig Gouverneur von St. Catharina, sprach sich vor einiger Zeit in Sao Francisco, der schönen, auf einer kleinen Insel liegenden Stadt, dem besten Hafen Südbrasiliens, über den Bahnbau günstig aus und meinte, daß er der festen Zuversicht sei, daß die neue Linie zur Ausführung komme. Sie werde aber dann weniger eine Zweiglinie, als vielmehr die **Hauptlinie** des projektierten Bahnnetzes werden. Der mit der Trassierung betraute Ingenieur Leite Ribeiro, ein Schwiegersohn des Monarchistenführers Andrade Figueira, ist nicht minder von der Durchführung des Projektes überzeugt. Nach den Plänen würde die Linie von Sao Francisco ausgehend die Städte Joinville und Paraty rechts liegen lassen und den ins Meer mündenden Itapocufluß ungefähr bei dem Grundbesitz von Athanasio Leal erreichen. Über die Hansakolonien soll dann die Bahn nicht nach dem westlich gelegenen Rio Negro, dem Endpunkt der Eisenbahn, die über Curitiba in Paraná nach Ponta Grossa führt, sondern zunächst nach Bechelbronn und von da nach Lucena geleitet werden, von wo der Anschluß an die Sao Paulo-Rio Grande-Bahn gesichert werden soll.*) Der Ingenieur Ribeiro begann seine Arbeiten damit, von S. Bento und Bechelbronn aus die Trasse nach Lucena zu erforschen. Skizzen und Pläne mit Höhenmessungen für die Anfangslinie sollen schon vollendet sein. Der Direktor der Hansakolonie in Joinville, Ph. Doerck, betont gleichfalls den Nutzen des neuen Projektes insbesondere für diese Kolonie. Die Finanzierung des Unternehmens ist noch nicht erfolgt und wird voraussichtlich erst nach Beendigung der Vorstudien und Aufstellung einer Ertragsberechnung durch den Vertreter der brasilianischen Konzessionäre Mr. Hector Legru in Paris stattfinden. Man rechnet nämlich vor allem auf die Beteiligung des französischen und belgischen Großkapitals. Interessant ist, daß schon vor mehr als 300 Jahren der damals von Spanien neuernannte Statthalter der La Plata-Länder mit einer kleinen Mannschaft von S. Francisco durch das Itapocutal nach Assuncion in Paraguay auf jener längst verwehten Heerstraße zog, die jetzt für die Eisenbahn gewonnen werden soll. Die Erschließung des Hochlandes, das sich zwischen den Flüssen Iguassú und Uruguay, den großen Zuflüssen des mächtigen La Plata-Stromgebietes, in westlicher Richtung über 400 km weit hinzieht, wird gewiß mannigfache Vorteile bringen. Voraussichtlich werden sich die Hoffnungen der schon so oft enttäuschten Kolonisten auf einen Eisenbahnbau diesmal denn doch verwirklichen! Aber auch für die Eisenbahn-Bauunternehmung selbst ist der Bahnbau deshalb von besonderer Bedeutung, weil sie das Bahnmaterial für die zukünftigen Bauten auf ihren eigenen Linien wird befördern können. Bisher mußte dies auf einem Hilfswege geschehen, wofür über 1200 Contos (nach dem Metallwerte 2 700 000 ℳ) Fracht gezahlt werden mußte.

Es darf nicht verkannt werden, daß sowohl die brasilianische Bundesregierung wie die einzelnen Staaten mit Konzessionen früher recht freigebig waren und zahlreiche Garantien übernahmen, mitunter sogar ohne die Höhe der übernommenen Verpflichtungen zu kennen, manchmal über die finanziellen

---

*) Zum besseren Verständnis sei auf die Karten in der Neuauflage von Meyers Konversations-Lexikon, 1. Band (Argentinien usw.) sowie in der Schrift von Canstatt: „Das republikanische Brasilien“ verwiesen.

Kräfte des betreffenden Staates hinaus. Es wird jedoch behauptet, daß ein Verlust nur möglich sei, wenn die wirklich vollendeten Eisenbahnen durchschnittlich weniger als 4 % Reinertrag bieten, was den statistischen Berechnungen nach nicht anzunehmen sei.

Die zahlreichen, zumeist wohl aussichtslosen, alten Projekte in den Staaten Paraná, St. Catharina und Rio Grande do Sul bieten heute wenig Interesse. Lediglich zwei Pläne verdienen neben den bereits einmal an dieser Stelle besprochenen Erwähnung. Die südwestbrasilianische Eisenbahngesellschaft in Brüssel beschloß auf Grund eines Vermögens von 25 000 000 Fr. den Bau einer 1800 km langen Eisenbahn von Itavary in S. Paulo nach S. Maria in Rio Grande do Sul mit Abzweigungen von Imbitura über Guarapuava bis zum Zusammenflusse des Piquiry mit dem Paraná und von Cruz Alta am Ijuhy Guassú bis zum Uruguay; diese Strecken sind zum Teil schon gebaut, zum Teil im Bau begriffen. Das panamerikanische Eisenbahnprojekt, die Linie über Nord-, Mittel- und Südamerika, dort dann durch Nord-, Zentral- und Südbrasilien, von dem übrigens ebenfalls große Teile bestehen oder zum mindesten in Angriff genommen sind, dürfte in dieser Ausdehnung noch lange die von vielen Seiten schon aus politischen Gründen sehnlichst gewünschte Vollendung nicht erfahren.

Ein unverdientes Schicksal erfuhr das schöne Projekt der Rio Grande-Nordwestbahn im Staate Rio Grande do Sul. In diesem Staatsgebiete sind jetzt ungefähr 2000 km Eisenbahnen in Betrieb, worüber Königswald in seinem einschlägigen Buche erschöpfend Auskunft gibt. Seit dem Erscheinen dieses Werkes sind jedoch neuerlich einige Strecken dem Verkehre übergeben worden. Den Süden des Staates durchquert jetzt seiner ganzen Breite nach eine Bahn, die sich von Rio Grande do Sul und von der Meeresküste über Pelotas und Bagé nach Uruguayana erstreckt. Das noch fehlende Stück zwischen Cacequi und Alegrete wird durch Regierungstruppen gebaut. Zwischen Neu-Hamburg und Taquara ist ebenfalls eine Eisenbahn im Bau. Von Neu-Hamburg führt die Bahn nach Porto Allegre. Südlich von dieser Stadt befindet sich der größte südamerikanische Binnensee Lagoa dos Patos (Gänselagune oder Entensee), der nach der Ansicht Vieler seinen Namen von dem ungeheuren Reichtum an wildem Wassergeflügel haben soll. Die richtigere Anschauung scheint jedoch die, daß der Name von einem Indianerstamm herrührt.

Die Geschichte des Projektes der Rio Grande-Nordwestbahn ist ein lehrreicher Beitrag zur Geschichte der Entwicklung des Kolonialwesens überhaupt. Das Projekt stützte sich auf die am 26. Juli 1897 von dem Staate Rio Grande do Sul dem Kaufmann Heinrich Schüler gewährte Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Tupaceretan über Sao Luiz nach Itaquy, der Hafenstadt am Uruguay, und von Sao Luiz über Nonohay, den Übergangspunkt nach St. Catharina, Paraná und Sao Paulo, nach Caxias zum Anschlusse an die teils fertige, teils zum Ausbau bestimmte Bahn Caxias-Neu-Hamburg-Porto Allegre. Der als Anfangspunkt gedachte Ort Tupaceretan ist eine Station der Itareré-Bahn S. Maria-Cruz Alta-Passo Fundo; die Linie von S. Maria nordwärts, die fertige wie die projektierte Strecke, wurde von der schon erwähnten belgischen Gesellschaft an die Sao-Paulo Rio Grande-Gesellschaft verkauft. Jahre mühevoller Kämpfe hatte Schüler durchzumachen, bis ihm die Konzessionserwerbung ermöglicht war. Viel Zeit, Geld und Arbeit hat er diesem Zwecke geopfert. In enthusiastischen Worten spricht er von dem Bahngebiete als dem schönsten, märchenhaft fruchtbaren Teile des schönen Landes. Das Projekt wurde durch eine Gesellschaft nahezu vollständig ausgearbeitet. Mit der Kolonisation der an die projektierte Eisenbahn angrenzenden Ländereien hatte man gleichfalls schon begonnen. Aber dies alles brachte den Eisenbahnplan nicht recht vorwärts, obwohl wiederholte, recht langwierige Gesundungsversuche in Angriff genommen wurden. Leider sind die großen Mühen, das Unternehmen fortzuführen, trotz des Wohlwollens aller Kolonialfreunde und der deutschen Reichsregierung erfolglos gewesen; es mußte die Liquidierung der Rio Grande-Nordwestbahngesellschaft beschlossen werden. Insbesondere der ausdauernden Bestrebungen des Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Dr Hermann Meyer in Leipzig, der selbst eine Reihe von Kolonien gründete, mag bei diesem Anlasse ehrenvoll gedacht werden. Und so ist es gewiß zu bedauern, daß diese Bahn, die zum Wohle der Deutschen Südbrasiliens und zum Gedeihen der Ansiedlungen außerordentlich viel hätte beitragen können und dem ehemals von Jesuiten beherrschten sogenannten „Missionsgebiete“ eine Zeit erneuerten Aufschwunges gebracht hätte, vorläufig nicht zur Ausführung gelangt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aprileinnahmen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen betrugen im April, dem ersten Monat des neuen Rechnungsjahres, aus dem Personenverkehr 34 215 000 *M.* (das ist gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres ein Mehr von 3 386 000 *M.*), aus dem Güterverkehr 74 025 000 (+ 1 273 000) *M.* und aus sonstigen Quellen 6 752 000 (+ 239 000) *M.*, insgesamt somit 114 992 000 *M.* oder 4 898 000 *M.* mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Sie sind somit überall gestiegen, am meisten jedoch im Personenverkehr, und zwar infolge des Osterverkehrs, da in diesem Jahre, wie bereits mehrfach erwähnt, das Osterfest in den April, im Vorjahre dagegen in den März fiel.

— **Zugentgleisung bei Breslau.** Über den von uns in Nr 39 S. 613 kurz mitgeteilten Eisenbahnunfall bei Schönborn erfahren wir noch, daß die Schuld an dem Unfall den Hilfsweichensteller Mittmann trifft; er hat die Einfahrtsweiche umgestellt, ehe der Zug sie vollständig durchfahren hatte. Daß Mittmann unmittelbar vor seiner definitiven Anstellung gestanden haben soll, wie in Tageszeitungen mitgeteilt wurde, ist unzutreffend.

— **Vom Eisenbahnunglück bei Schmentau** wird dem „Ges.“ noch berichtet: „Der verunglückte Zug hatte am Vormittag auf der neuerbauten eingleisigen Strecke Schmentau-Skurz, einer Abzweigung der Linie Bromberg-Dirschau, Kies gefahren und befand sich gerade wieder auf dem Wege nach Schmentau, als etwa 2 km von dieser Station auf freier Strecke die Entgleisung erfolgte; die Lokomotive und 13 Arbeitswagen des insgesamt aus 26 Wagen bestehenden Zuges stürzten den etwa 10 m hohen Damm hinunter in den dort befindlichen Morast, wobei gerade dadurch, daß die Wagen auf- und in einander fielen, viele Verletzungen entstanden. Herzzerreißend war das Schreien und Jammern der unter dem gewaltigen Trümmerhaufen begrabenen Personen, die teilweise, trotzdem sie noch am Leben waren, ohne fremde Hilfe sich nicht aus ihrer gefährlichen Lage befreien konnten. Tot waren der Chausseeaufseher Schlunke aus Schmentau, der Bremser Klawohn aus Laskowitz und der Arbeiter Ossowski aus Lindenberg; schwer verwundet: Heizer Ludwig aus Dirschau, Arbeiter Kurreck, Schwarz, Wischnewski, Januschewski, Freier, Zerwinski, Gebr. Schornowski, sämtlich aus Schmentau. Diese liegen zur Zeit im Johanniterhause in Dirschau; der an beiden Beinen verletzte Bahnmeister Queitsch aus Schmentau wurde nach dem Krankenhaus in Pelplin gebracht. Der Zugführer Patz rettete durch rechtzeitiges Abspringen nach der rechten Seite sein Leben, während der auf der Maschine befindliche Chausseeaufseher Schlunke aus Schmentau dies nach der linken Seite versuchte, wohin aber die Lokomotive und der nächste Wagen fielen, und von den Trümmern dieses Wagens wurde der Ärmste gequetscht und furchtbar verstümmelt. Mit dem getöteten Chausseeaufseher hat es eigene Bewandtnis. Schlunke befand sich zu Rade auf dem Wege nach Schmentau und traf auf der Station Mirotken, kurz vor Schmentau, mit dem Arbeitszug zusammen. Er bat, bequemlichkeitshalber mitfahren zu dürfen, was der Lokomotivführer Appelbaum anfangs ablehnte, schließlich aber doch auf Fürsprache des ebenfalls auf der Maschine befindlichen Bahnmeisters Queitsch gestattete. Der Chausseeaufseher hat diese Fahrt mit dem Tode bezahlen müssen.“

Über die Ursache der Entgleisung ist bis jetzt nichts Amtliches bekannt geworden. Es scheint, daß zu rasches Fahren angenommen werden muß. Eine Unterspülung des Gleises hat an der fraglichen Stelle nicht stattgefunden.

— **Altdamm-Kolberger Eisenbahn.** Der Aufsichtsrat dieser Eisenbahngesellschaft hat beschlossen, der am 27. Juni d. J. stattfindenden Generalversammlung eine Dividende von 5,5 % für das verflossene Geschäftsjahr (wie im Vorjahre) in Vorschlag zu bringen.

— **Die Generalversammlung der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft** vom 22. d. M. nahm mit allen Stimmen, außer den Stimmen der Firma Jarislowsky (3002 Stimmen), folgenden Antrag an:

„Die Generalversammlung beschließt, dem Staate die Breslau-Warschauer Eisenbahn unter den Bedingungen, die die Offerte des Staats vom 14. Oktober 1902 enthält, zum Kauf anzubieten, und ermächtigt den Aufsichtsrat und die Direktion, mit der Staatsverwaltung den Vertrag, der der Offerte vom 14. Oktober 1902 beilag, abzuschließen.“

Die Bedingungen jenes Angebots der Regierung vom 14. Oktober 1902 waren folgende: Es sollen für je 6 Stammaktien zu 300 *M.* Nennwert 200 *M.* 3 prozentige Konsols sowie

eine Barzuzahlung von 14,33 ℳ für jede Aktie und für je 5 Stammprioritäten zu 600 ℳ Nennwert 2700 ℳ 3 prozentige Konsols und eine Barzuzahlung von 18,20 ℳ für jede Stammprioritätsaktie bezahlt werden. Dies entspricht bei dem heutigen Kursstande der Konsols einem Preise von 15 % für die Aktien und 85,85 % für die Stammprioritäten.

Aus den Verhandlungen teilen wir nach der Berl. Börsenzeitung noch folgende Einzelheiten mit. Als erster Redner erhielt Rechtsanwalt Josef Sachs-Breslau das Wort, welcher den später angenommenen Antrag begründete. Obwohl er in früheren Versammlungen stets gegen das Staatsangebot gesprochen habe, müsse er jetzt für die Annahme eintreten. Der Gang der Angelegenheit habe den Beweis erbracht, daß bei Ablehnung des Staatsangebots entweder zur Zwangsverstaatlichung geschritten werde oder es bleibe beim alten. Im Falle einer Zwangsverstaatlichung würden die Stammaktionäre leer ausgehen und auch auf dem Prozeßwege wäre für sie nichts zu erreichen. Schreite der Staat nicht zur Zwangsverstaatlichung, so gehe das Unternehmen seinem Untergange entgegen. Der erste Beweis dafür sei das Schreiben des Königlichen Eisenbahnkommissars an die Direktion der Gesellschaft, in welcher eine baldige Herabsetzung der Abfertigungsgebühren und eine Vermehrung der direkten, auf normaler Grundlage zu berechnenden Frachtsätze gefordert werde. Dadurch müßten sich ohne weiteres die Einnahmen der Bahn noch mehr verringern. Wenn die Bahn in der jetzigen Weise weitergeführt werde, bringe sie keinen Nutzen und entspreche nicht mehr den modernen wirtschaftlichen Verhältnissen. Nehme der Staat das Unternehmen in die Hand, so habe ein Anschluß nach Rußland bedeutend mehr Aussicht auf Verwirklichung. Dadurch ginge endlich der Wunsch in Erfüllung, der die Begründer des Unternehmens beim Bau der Bahn geleitet habe, und das würde nicht bloß den angrenzenden Kreisen, sondern auch der Stadt Breslau und der ganzen Provinz zum Vorteil gereichen. Geheimerat v. Scheele, Landrat des Kreises Kempen, setzte auseinander, daß die Anlieger gezwungen gewesen seien, Reformen zu verlangen. Sie hätten sich daher auch an den Minister gewandt und eine Herabsetzung der Tarife gefordert. Es läge im Interesse der Aktionäre, das Angebot anzunehmen. Die Stammprioritätenbesitzer erlitten dadurch keine Einbuße; allerdings gingen die Besitzer von Stammaktien ziemlich leer aus, was bei einer Zwangsverstaatlichung seiner Ansicht nach bestimmt der Fall sein müßte, da nach seinen Erkundigungen in den maßgebendsten Kreisen im Abgeordnetenhause nicht die Neigung vorhanden sei, aus Staatsmitteln den Stammaktionären ein Geschenk zu machen. Auch die Hoffnung auf eine Verbindung mit Rußland könne man zu Grabe tragen Die Frage, ob die Abfertigungsstelle in Deutschland oder in Rußland liegen solle, sei allerdings nicht der wahre Grund für die ablehnende Haltung Rußlands, sondern der eigentliche Grund liege darin, daß Rußland dort kein Einfallstor in das Land wünsche. Die Anregung des Bankiers Jarislowsky, dem Minister nahe zu legen, daß der Staat den Aktionären nachträglich eine Entschädigung anbiete, falls in nächster Zeit der Anschluß nach Rußland doch noch verwirklicht werden sollte, müsse er unterstützen. Er sei überzeugt, daß Minister Budde es als ein officium nobile betrachten werde, diesem Wunsche in weitgehendster Weise entgegenzukommen, denn er sei ein ungemein vornehm denkender Mann. Einer Zwangsverstaatlichung stehe der Minister nicht sympathisch gegenüber, da er dadurch nur Scherereien haben würde, aber er würde doch dem Drängen der Anlieger nachgeben müssen. Der Vorsitzende, Kaufmann Furbach, gab die Erklärung ab, daß der Aufsichtsrat gern bereit sei, in einer Eingabe den vorgetragenen Wunsch des Bankiers Jarislowsky in dringender Weise auszusprechen. Der Aufsichtsrat habe sich bis jetzt immer in der Reserve gehalten, da die Mitglieder unter einander nicht einig waren; jetzt sei glücklicherweise eine Einigung dahin erzielt, daß die Weiterführung des Unternehmens keinen Vorteil bringen könne. Man habe stets danach gestrebt, eine möglichst hohe Dividende für die Prioritäten herauszuwirtschaften, um bei den Verkaufsverhandlungen dem Minister ein Objekt, das noch Wert besitze, anbieten zu können. Bei den jetzt in Aussicht stehenden Forderungen der Regierung auf Herabsetzung der Fahrpreise für die IV. Klasse, auf Einführung der Rückfahrkarten usw. könne unmöglich eine höhere Dividende herausgewirtschaftet werden, und deshalb sei auch jetzt der Aufsichtsrat der Meinung, dem Staate die Bahn zu dem angebotenen Preise zum Kaufe anzubieten. Die Annahme des eingangs erwähnten Antrags erfolgte dann durch Zuruf.

Hierauf kamen die statutenmäßigen Punkte der Tagesordnung zur Erledigung. Die Bilanz wurde genehmigt, dem Aufsichtsrat und der Direktion einstimmig durch Zuruf Entlastung erteilt und die Dividende, wie vorgeschlagen, auf 3,5 % festgesetzt. Zum Schluß dankte Geheimerat v. Scheele der Direktion und dem Aufsichtsrat für ihre bisherige Tätigkeit im Interesse des Unternehmens.

— **Verlegung stärkeren Oberbaues zu Schnellfahrversuchen auf der preußischen Militärbahn.** Die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen hatte im vorigen Sommer die Geschwindigkeit ihrer Fahrten mit den Schnellbahnwagen bis zu 160 km in der Stunde gesteigert. Als Voraussetzung für eine weitere Steigerung der Geschwindigkeit hatte sich dabei die Notwendigkeit eines stärkeren Oberbaues ergeben, als ihn die zu den Versuchen benutzte Strecke der Militärbahn zwischen Marienfelde und Zossen besitzt. Da auch die Staatsbahnverwaltung auf der Strecke Versuchsfahrten mit Dampflokomotiven von gesteigerter Leistungsfähigkeit zu machen beabsichtigt, so sind durch den preußischen Staatshaushalt für 1903: 300 000 ℳ zur Herstellung eines stärkeren Oberbaues bewilligt worden. Die Schienen werden leihweise von der preußischen Staatsbahnverwaltung gestellt, während die Verlegung des neuen Oberbaues durch die Truppen der Eisenbahnbrigade bewirkt wird. Die erforderlichen Materialien an Schienen, Schwellen, Dübeln und Kleinschlag sind jetzt an Ort und Stelle geschafft, so daß mit den Arbeiten begonnen werden konnte. Die Militärbahn ist mit Schienen mittlerer Stärke von dem Gewicht von 33,4 kg auf das Meter versehen. Diese werden durch schwere Schienen von 41 kg ersetzt. Sie werden auf Holzschwellen aus Kiefernholz mit Hartholzdübeln verlegt. Je 18 Schwellen kommen auf eine Schiene. Als Bettung wird durchweg Basaltkleinschlag verwendet. Die ganze Strecke von Marienfelde bis Zossen in einer Länge von 23 km wird in dieser Weise ausgerüstet. Die Arbeiten dürften in wenigen Wochen beendet sein, so daß die Versuchsfahrten wieder aufgenommen werden können.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5863 (5807) km befördert worden 2 322 125 (2 402 327) Personen und 1 502 116 (1 560 296) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 3 702 472 (3 457 933) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 204 978 (8 352 880) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 254 626 (242 537) ℳ und aus dem Tiertransport 234 924 (272 251) ℳ, zusammen 12 397 000 ℳ gegen 12 325 601 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 30. April d. J. beziffert sich auf 45 696 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraums mehr um 1 512 711 ℳ.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Bei einer Bahnlänge von 1904,15 (1904,15) km wurden im Monat April d. J. befördert 3 154 546 (3 089 755) Personen und 807 384 (769 283) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 1 729 000 (1 619 000) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 860 000 (2 770 000) ℳ, aus sonstigen Quellen 250 000 (230 000) ℳ, insgesamt 4 839 000 ℳ, gegen den gleichen Monat des Vorjahrs mehr 220 000 ℳ. Auf 1 km Betriebslänge entfallen durchschnittlich im April d. J. 2541 ℳ, im April 1902 2426 ℳ.

— **Schnellzugverbindungen zwischen Wien, München und London über Ostende.** Am 1. d. M. ist eine sehr wichtige Verbesserung in den internationalen Verbindungen zwischen London einerseits, München und Wien anderseits über Ostende eingetreten. Die Reisenden, welche vorher von London um 1.30 Nachmittags abfuhren, trafen in München am folgenden Tage um 8.49 Abends und in Wien am zweitfolgenden Tage um 6.45 Morgens ein; jetzt können diese von London um 9.00 Abends abfahren, um schon am folgenden Tage um 11.17 Abends in München und am zweitfolgenden Tage um 7.20 früh in Wien einzutreffen. Die Dauer der Fahrt ist demnach zwischen London und München um 5 Stunden und zwischen London und Wien um 7 Stunden verringert.

— **Personalnachrichten.** Der Baurat Friedrich Stolz in Karlsruhe, Mitglied der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, ist am 18. d. M. gestorben.

Österreich.

— **Die Ablehnung der Bestellung eines Kurators für die Nordwestbahnprioritäten.** Wie bereits mitgeteilt wurde, hat das Wiener Handelsgericht das von einem einzelnen Prioritätenbesitzer gestellte Ansuchen um Bestellung eines Kurators zur Wahrung der Rechte der Besitzer der 5 prozentigen Nordwestbahnprioritäten anläßlich der Prioritätenkonvertierung, insbesondere hinsichtlich der Einhaltung des Tilgungsplanes, abschlägig beschieden und die bezügliche Eingabe als Rekurs dem Oberlandesgericht vorgelegt. Nunmehr hat auch das Obergericht das Ansuchen abgelehnt. Die Bestätigung des erstrichterlichen Beschlusses erfolgte, wie aus der Begründung des obergerichtlichen Urteils zu entnehmen ist, aus den dem Gesetze und der Sachlage vollkommen entsprechenden Gründen des ersten Richters, insbesondere aber deshalb, weil der kundgemachte Konvertierungsplan über die Frage der Verlosung der nicht freiwillig umgewandelten Prioritäten vom Jahre

1871 überhaupt keinerlei Bestimmung enthält, aus den gepflogenen Erhebungen vielmehr hervorgeht, daß der Verwaltungsrat der Nordwestbahn überhaupt zu dieser Frage noch nicht Stellung genommen hat und weil somit eine Rechtsgefährdung der einzelnen Prioritätenbesitzer im Sinne des Gesetzes vom 24. April 1874 derzeit nicht vorliegt.

— **Motorwagen im Eisenbahnbetriebe.** Zu den von der Staatseisenbahnverwaltung behufs Verbesserung des Lokalbahnbetriebes und Herabminderung der Betriebskosten ins Auge gefaßten Neuerungen gehört auch die Verwendung von Motorwagen. Es ist, nachdem schon im Vorjahre mit einem Motorwagen System Daimler, einem solchen Wagen System Serpollet und einer leichten Lokomotive mit je 15 t Dienstgewicht Versuchsfahrten unternommen worden waren und je ein Motorwagen System Komarek für Voll- und Schmalspur in Bestellung gegeben worden waren, die fahrplanmäßige Verwendung dieser Motorwagen verfügt worden. Der Daimlerwagen ist auf der Eisenbahnlinie Neuhaus-Wessely schon seit 21. Dezember 1902, der Serpolletwagen auf der Lokalbahn Laun-Libochowitz seit 12. April d. J. im Dienste, während der vollspurige Komarekwagen nach seiner demnächst bevorstehenden Ablieferung auf den Welser Lokalbahnen in Dienst gestellt werden soll, wo gleichzeitig auch die leichte Lokomotive zur Bedienung des Personenverkehres verwendet werden wird. Der schmalspurige Motorwagen System Komarek soll auf der Lokalbahn Buje-Parenzo in Dienst gestellt werden. Ein gleicher Wagen ist bekanntlich bereits auf der niederösterreichischen Landesbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach (Pielachtalbahn) seit einiger Zeit im Dienste, und auch die Oderberger Lokalbahn hat einen derartigen Wagen in Bestellung gebracht, während der niederösterreichische Landesausschuß überdies zwei vollspurige Wagen System Komarek für die im Bau stehende Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf bestellt hat.

— **Feststellungsklage in der Angelegenheit der Prioritätenkonvertierung der Ungarisch-galizischen Bahn.** In den nächsten Tagen findet eine Besprechung von Besitzern der zur Konvertierung bestimmten 5prozentigen Prioritätsobligationen der Ersten Ungarisch-galizischen Eisenbahn statt. Die Einberufer dieser Versammlung beantragen die Einbringung einer Feststellungsklage, um eine authentische Auslegung der Verlosungsbedingungen durchzusetzen. In dieser Klage soll betont werden, daß die Konvertierung der Prioritäten nur eine freiwillige sein könne, und es soll bewirkt werden, daß die Verlosung derjenigen Obligationen, welche sich der Konvertierung nicht unterworfen haben, nicht rascher erfolge als nach dem bisherigen Verlosungsplan.

— **Staatliche Bestellungen bei den Elektrizitätswerken.** Mit Rücksicht auf den Arbeitsmangel, an welchem die heimischen Elektrizitätsunternehmungen gegenwärtig leiden, hat das Eisenbahnministerium die Staatsbahndirektionen beauftragt, alle Lieferungen von Zug- und Handschranken, Läutewerken usw., welche für dieses Jahr in Aussicht genommen sind, sobald als möglich, und zwar tunlichst im Wege der öffentlichen Ausschreibung, zur Vergebung zu bringen.

— **Beförderung von Eilgütern mit Frankierungsmarken.** Die Direktion der Eisenbahn Wien-Aspang hat das seit 1899/1900 eingeführte Abfertigungsverfahren mit Frankierungsmarken nunmehr auch auf die Haltestellen ausgedehnt und auch die Belastung der Markengüter mit Nachnahmen nach Eingang zugelassen. Die Auszahlung der Nachnahmebeträge erfolgt ausschließlich auf Grund der unmittelbar von der Empfangsstation ausgefertigten Postanweisungen.

— **Die Protestversammlung des Vereins „Kommunikation“.** Dieser Verein hielt am 14. d. M. unter zahlreicher Beteiligung aus allen Interessentenkreisen eine Versammlung ab, in welcher die durch den neuen gemeinsamen Gütertarif Teil I der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen geschaffenen Erschwernisse im Frachtenverkehr erörtert wurden. Hierbei wurde insbesondere auf die (angeblich) für das Publikum ungünstigen neuen Zusatzbestimmungen zu §§ 53, 61 und 69 hingewiesen.

Unter anderem wurde die Zusatzbestimmung zu § 61 angegriffen, nach welcher in keinem Fall Anträgen auf nachträgliche Anwendung von Ausnahmetarifen und ermäßigten Frachtsätzen stattgegeben wird, wenn diese nicht für die ganzen in Betracht kommenden Strecken der Eisenbahn Gültigkeit haben. Diese Bestimmung erklärte ein Redner für ungesetzlich und daher für null und nichtig. Nach den Bestimmungen des Handelsvertrages müsse jede Frachtermäßigung und Begünstigung auf derselben Eisenbahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung dem Gute des Vertragsstaates zukommen. Was dem deutschen und ungarischen Gut nicht versagt werden könne, dürfe auch dem österreichischen Verfrachter auf den österreichischen Bahnen nicht verwehrt werden. Die Frachtbegünstigungen der österreichischen Staatsbahnen werden auch nach dem 1. April ohne Rücksicht darauf gewährt, ob sie für die ganze in Betracht kommende Strecke der Staatsbahnen oder nur für einen Teil derselben gelten. Auf den Privatbahnen aber sei dies nicht der Fall. Es sei auffallend, daß die Regierung einer Bestimmung die Genehmigung erteilt habe, die sie für den Bereich ihrer Linien einzuführen nicht für gut fand.

Ein anderer Redner bezeichnete es als bedeutende Erschwernis des Verkehrs, daß nach der neuen Zusatzbestimmung zu § 69 für die von der Partei abzuladenden Abgabegüter keine lagergeldfreie Zeit zugestanden werde, und teilte mit, daß sich einzelne Bahnverwaltungen bereit erklärt haben, von dieser Bestimmung keinen Gebrauch zu machen. Die Handelskammer in Klagenfurt und die Handelskammer in Wien haben sich bereits an die Regierung um Aufhebung dieser Bestimmung gewendet, und empfahl der Redner, daß der Verein „Kommunikation“ ebenfalls nach dieser Richtung Schritte einleiten solle.

Das Entgegenkommen einzelner Bahnverwaltungen sei zwar wertvoll, aber eine volle Beruhigung der betroffenen Verfrachter könne erst dann eintreten, wenn der status quo wieder hergestellt sei.

— **Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen.** Seit 12. d. M. werden bei vorgenannten Bahnen bestimmte Güter leicht verderblicher Art in hierzu eigens hergerichteten, mit Kühlvorrichtungen versehenen Wagenabteilungen und Wagen befördert. Ferner werden leicht verderbliche Eil- und Expreßgüter in einigen Verkehrsbeziehungen in mit Eis gefüllten Kisten täglich mit einem bestimmten Zuge befördert. In den Eilfrachtbriefen muß von den Aufgebern ausdrücklich vorgeschrieben und bei Beförderung als Expreßgut ausdrücklich verlangt werden, daß die Beförderung in Eiskisten geschieht. Für die Beförderung solcher Güter ist außer der tarifmäßigen Frachtgebühr noch eine Eisgebühr von 4 Hellern für das Kilogramm zu entrichten.

Ungarn.

— **Die ungarische Investitionsvorlage,** die nunmehr auch schon die Zustimmung des Ministerrats erhalten hat, wird binnen wenigen Tagen im Abgeordnetenhause mit einem ausführlichen Motivenbericht zur Vorlage gelangen. Das Gesamterfordernis beträgt 240 000 000 Kr.

— **Berechnung der Fracht nach dem Ladegewicht.** Bei Inanspruchnahme des Ausnahmetarifs XXI der ungarischen Staatsbahnen, welcher zur Förderung der ungarischen Industrie bestimmt ist, muß das Ladegewicht des beigestellten Wagens vollständig ausgenutzt und die Fracht hierfür bezahlt werden. Der Landesverein der ungarischen Eisenwerke und Fabriken hat sich entschlossen, wegen Beseitigung dieser Bestimmung Schritte zu unternehmen, da er der Überzeugung ist, daß die Aufrechterhaltung der Bestimmung, wonach das Ladegewicht der beigestellten Wagen von bald 10, bald 11,3, 11,8 oder gar 15 t voll auszunutzen ist, der Absicht, in welcher man die Begünstigung eingeführt hat, nicht entspricht, und letztere durch die obige Einschränkung vollständig wertlos würde.

— **Benachrichtigungsgebühren.** In bezug auf die Aufrechnung der Gebühr für die versuchte Zustellung von Benachrichtigungen über das Einlangen von Gütern hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen verfügt, daß im Falle die Bahn die Zustellung der Benachrichtigung versuchte, diese aber infolge der Unauffindbarkeit oder vorübergehenden Abwesenheit des Empfängers oder auch wegen der Verweigerung der Annahme nicht bestellt werden konnte, die Gebühr für den Versuch der Zustellung nur einmal aufzurechnen ist.

— **Die ungarischen Tarifbeziehungen zu Rumänien.** In Fiume haben jüngst Besprechungen des österreichisch-ungarisch-rumänischen Eisenbahnverbandes stattgefunden. Bei dieser Gelegenheit haben die rumänischen Staatsbahnen, wie verlautet, jene tarifarischen Zugeständnisse bedeutend eingeschränkt, welche bisher der Ausfuhr Österreich-Ungarns nach Rumänien zugute gekommen sind, und den Anspruch erhoben, daß in die direkten Tarife des rumänischen Durchlaufes beinahe durchweg nur der Lokaltarif eingerechnet werde. Da im Jahre 1900 eine beträchtliche Erhöhung des Lokaltarifs der rumänischen Staatsbahnen platzgegriffen hat, ist nun auch eine nicht unbedeutende Verteuerung der direkten Frachtsätze im Verkehr mit Rumänien zu gewärtigen. Wenngleich die Erhöhung der rumänischen Lokaltarife sich als eine einheitliche, auf allen Strecken gleichmäßig zur Geltung kommende Maßregel zur Hebung der Erträgnisse der rumänischen Eisenbahnen darstellt, so läßt das Vorgehen der rumänischen Verwaltung dennoch die Vermutung nicht unbegründet erscheinen, daß Rumänien, dem Verkehre mit

seinen Seehäfen besondere Tarifvorteile zuwendend, bestrebt sein werde, der Einfuhr jener Länder, welchen der Seeweg ganz besonders entspricht, eine Stütze zu bieten, wodurch der Wettbewerb der in erster Reihe auf den direkten Bahnweg angewiesenen österreichischen und ungarischen Ausfuhr wesentlich geschädigt würde.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im April d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1903 Kr.	gegen 1902 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	14 466 500	— 224 587
Südbahn (ungarische Linien)	1 314 441	— 3 338
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	137 745	+ 2 559
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	873 194	— 100 577
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	70 599	— 19 870
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	91 400	— 443
Hauptbahnen zusammen	16 953 879	— 346 256
Lokalbahnen „	2 897 322	+ 82 950
insgesamt	19 851 201	— 263 306

Seit Jahresbeginn betragen die Einnahmen der Hauptbahnen zusammen 72 544 397 Kr., jene der Lokalbahnen (ohne Stadt- und Straßenbahnen) 10 887 317 Kr., insgesamt 83 431 714 Kr. Gegenüber den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres finden wir bei den Hauptbahnen eine Besserung der Ergebnisse um 1 938 492 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen um 1 936 456 Kr., bei den ungarischen Linien der Südbahn um 47 854 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn um 31 247 Kr., bei der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn um 2116 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn um 1227 Kr., während sich bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein Mindereregebnis von 80 458 Kr. zeigt und bei den Lokalbahnen eine Besserung um 486 231 Kr.), zusammen also eine Mehreinnahme von 2 424 723 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen beträgt 9376 (+ 3) km, jene der Lokalbahnen 8434 (+ 157) km, zusammen 17 810 km gegen 17 650 km des Vorjahres, daher um 160 km mehr.

Übrige europäische Länder.

— **Stapellauf eines Eisenbahnfährschiffes.** Am 21. d. M. Nachmittags ist auf der Schiffswerft von Schichau in Elbing ein für Rechnung der dänischen Staatseisenbahnen erbautes Eisenbahnfährschiff im Beisein von Vertretern des dänischen Marineministeriums glücklich vom Stapel gelaufen und auf den Namen „Prinzessin Alexandrine“ getauft worden. Es ist für den Trajekt Gjedser-Warnemünde und dazu bestimmt, ganze Eisenbahnzüge mit ihren Reisenden über die Ostsee zu befördern. Für die Reisenden nach bezw. von Kopenhagen ist damit eine große Bequemlichkeit geschaffen, denn die Züge fahren direkt auf die Fähre herauf und werden mit den Reisenden über See überführt, ohne daß ein Umsteigen oder das Umladen des Reisegepäcks erforderlich wäre. Der große Vorteil dieser bequemen Beförderung der Reisenden kommt umsomehr zur Geltung, als die Strecke Berlin-Warnemünde-Kopenhagen bisher die große Unbequemlichkeit hatte, daß die Reisenden von Deutschland oder umgekehrt von Dänemark und Schweden die Züge mit ihrem Gepäck in Warnemünde bezw. Gjedser verlassen mußten, um auf kleinen Dampfern und oft bei schwerem und schlechtem Wetter über See befördert zu werden. Auch können nunmehr sämtliche Güter, die nach Dänemark und Schweden bestimmt sind, auf dem kürzesten Wege von Hamburg bezw. dem Binnenlande ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden. Es ist somit eine für den ganzen festländischen Verkehr nach Dänemark und dem skandinavischen Norden wichtige Verbindung geschaffen und insbesondere auch gesichert. Das Fährschiff hat bei einer Länge von 87 m eine Breite von 18,75 m; der mittlere Tiefgang des vollständig ausgerüsteten und beladenen Schiffes beträgt 3,66 m. Zur erhöhten Sicherheit der Reisenden sind acht wasserdichte, bis zum Oberdeck reichende Querschotte vorhanden. Auf dem Oberdeck befindet sich ein Schienenstrang, der zur Aufnahme der mitzunehmenden Eisenbahnwagen bestimmt ist. Seitlich des Gleises befinden sich zwei Deckhäuser, in welchen auf der Steuerbordseite Luxuskabinen, auf der Backbordseite die Küche, Wirtschaftsräume, die Post- und Paketräume untergebracht sind. Das ganze Vorderschiff ist mittels einer starken Drehvorrichtung zum Durchlassen der Eisenbahnzüge eingerichtet; sobald der Zug an Bord gebracht ist, schließt sich das ganze Vorderschiff und schützt den Zug gegen jeden Wogenanprall. Im Bereiche des ganzen Mittelschiffes, über dem auf der Fähre befindlichen Eisenbahnzuge läuft ein großes Promenadendeck, welches den Reisenden bei gutem Wetter einen herrlichen Aufenthaltsort bietet. Auf dem Promenadendeck sind besondere vornehm ausgestattete Salons eingerichtet, teils als Damensalons, Rauchsalons oder Aufenthaltsräume für Fürstlichkeiten. Vom hinteren Oberdeck gelangt man durch elegante Deckhäuser zum Speisesaal, Damensalon und den Kabinen I. und II. Klasse. Es sind Schlafkabinen für 35 Reisende I. und II. Klasse vorhanden, während in dem geräumigen Speisesaal sämtliche Reisende bequem speisen und sich aufhalten können. Unter dem vorderen Oberdeck befinden sich noch ein Salon III. Klasse, ein Damensalon III. Klasse sowie die für die Schiffsbesatzung erforderlichen Räume. Das Fährschiff erhält eine Maschine mit dreifacher Expansion mit einer Leistung von 3000 PS, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 15 Knoten geben werden. Der erforderliche Dampf wird von vier Kesseln geliefert. Das Schiff erhält vollkommene elektrische Innen- und Außenbeleuchtung; ein Scheinwerfer dient dazu, das Fahrwasser bei Nachtzeiten oder bei Nebel zu beleuchten. Außer dem Heckruder ist noch ein großes Bugruder eingebaut, so daß das Schiff beim Rückwärtsgange ebenso sicher steuert, wie beim Vorwärtsgange.

Außer diesem Fährschiff hat die Firma Schichau im Auftrage der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion in Schwerin noch zwei große Fährschiffe für den Trajekt Warnemünde-Gjedser im Bau, die gleichfalls schon vom Stapel gelaufen sind und ihrer Vollendung entgegen gehen. Von diesen beiden Schiffen zeichnet sich das auf der Danziger Werft im Bau befindliche noch dadurch besonders aus, daß es zugleich als Eisbrecher gebaut ist, um auch im Winter den Fährdienst ununterbrochen aufrecht erhalten zu können. In früheren Jahren kam es nicht selten vor, daß auf der Strecke Warnemünde-Gjedser sowie auf der Linie über Fridericia infolge von Eisstopfungen tagelang eine Überfahrt nicht möglich war.

— Die **Einnahmen der französischen Eisenbahnen**, der sechs großen Privatbahngesellschaften und der Staatsbahnen, betragen in den ersten vier Monaten bis 29. April rund 446 000 000 Franken oder $14^2/_3$ Millionen mehr als in der gleichen Vorjahrszeit. Kilometrisch erzielten die höchsten Mehreinnahmen mit etwas über 4 % die Nordbahn und die Staatsbahn; das größte Netz, das der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, hatte 2,75 % Mehreinnahmen, am wenigsten günstig steht die Ostbahn mit + 0,62 %.

— Die **Einnahmen der schweizerischen Bundesbahnen** im April betrugen insgesamt 5 713 000 Fr., d. i. 44 000 Fr. weniger, als im April 1902, die Betriebsausgaben 3 491 000 Fr., d. i. 287 000 Fr. mehr; der Überschuß ist also um etwa 330 000 Fr. geringer. In den ersten vier Monaten stellt sich der Überschuß auf 7 120 644 Fr., d. i. etwa 320 000 Fr. mehr. Die Gotthardbahn hatte im April 1 185 000 (— 2000) Fr. Überschuß, in den ersten vier Monaten 3 353 101 Fr., d. i. 355 000 Fr. mehr. Die Jura-Simplonbahn vereinnahmte im letzten Monate ihres eigenen Betriebes 3 057 000 Fr. gegen 3 186 091 Fr. im April 1902. Infolge der Gratifikationen von 300 000 Fr. an das Personal ist der Reinüberschuß in den ersten vier Monaten mit 3 645 139 Fr. um 142 481 Fr. geringer als in der gleichen Vorjahrszeit.

— **Albulabahn und Fahrt Berlin-Engadin.** Mit der Feier der 100 jährigen Zugehörigkeit des Kantons Graubünden zur schweizerischen Eidgenossenschaft trifft zusammen der Anschluß des Oberengadin an das Eisenbahnnetz und den großen Weltverkehr durch die Albulabahn. Regierungsrat Brügger gab in der Rede, mit der er die diesjährige Großratssession eröffnete, dem bedeutsamen Ereignis mit folgenden poetischen und praktischen Worten Ausdruck: „Der Hammer, der den Albula durchschlug, kündete mit diesem Schlage die erste Stunde einer neuen Zeit. Der neue Eisenstrang, der unser Land durchzieht, wird wie ein Magnet Leben und Verkehr an sich ziehen, aber dafür wird es einsam werden und noch stiller als bisher in manchem Bergdorf, auf mancher Alpenstraße. Auf den Dämmen der neuen Bahn flutet die neue Zeit herein in unser Alpenland; sie sei willkommen und gegrüßt mit all dem guten, das sie uns bringen wird. Sie wird auch manches weniger Willkommene bringen, wird manche zufriedene Daseinsruhe stören und einen gesteigerten Interessenkampf hineintragen in etwas einfache und abgeschlossene, aber sich selbst genügende Verhältnisse. Aber das alte Graubünden wird der neuen Zeit sich anbequemen müssen, und es wird sich ihr anpassen. . .“ In der Schilderung der Reize der im Laufe des Sommers dem Verkehr zu übergebenden Albulabahn übertreffen sich die schweizerischen Blätter. So heißt es z. B. in einem Artikel „Berlin-Engadin in 22 Stunden“: Von Chur ausgehend führt diese Bahn den Reisenden in $3\frac{1}{2}$ bis 4 Stunden Fahrzeit durch eine an großartigen Bildern überreiche Hochgebirgsnatur nach dem

Herzen des Engadin, dem weltbekannten St. Moritz. Sie übertrifft an Kühnheit der Trasseführung, an überraschendem Szeneriewechsel alle bisherigen Alpenbahnen der Schweiz. Für treffliche Zufuhrverbindungen sowohl von München als auch von Norddeutschland über Lindau-Bodensee ist im heurigen Sommerfahrplan Vorsorge getroffen." Mit dem neuen Nachtschnellzug, der um 9 Uhr von Berlin abgeht, erreicht man über Probstzella-Nürnberg den um 7 Uhr 32 Min. Vorm. von München abgehenden Schnellzug nach Lindau und kann bereits Abends 7 Uhr 10 Min. in St. Moritz eintreffen. In umgekehrter Richtung kann man bei Abfahrt von St. Moritz um 10 Uhr 50 Min. Vorm. um 8 Uhr 10 Min. bezw. 8 Uhr 15 Min. Morgens in Berlin sein. Nach Hamburg bestehen von Berlin unmittelbare Anschlüsse.

— **Italienische Teilstrecke der Jura-Simplonbahn.** Nachdem das Netz der Jura-Simplonbahn bereits am 1. d. M. an den Bund übergegangen, ist nun nach langen Weiterungen mit Italien die Vereinbarung wegen Übertragung der Konzession für die künftig nach Fertigstellung des Tunnels auf italienischem Gebiet liegende Strecke der Simplonbahn (Iselle-Domodossola) an den Bund in Rom vom italienischen Minister des Auswärtigen und vom schweizerischen Gesandten unterzeichnet worden. In allen Hauptpunkten wurde an den früheren Abmachungen festgehalten. Die schweizerischen Bundesbahnen übernehmen danach auch den Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola, der internationale Bahnhof kommt nach Domodossola. Italien hat nur einige Vorbehalte betreffs der Militärzüge gemacht. Der Vertrag bedarf noch der parlamentarischen Genehmigung in Italien und der Schweiz.

— **Abonnements auf den schweizerischen Bundesbahnen.** Die Einführung des neuen Abonnementstarifs der schweizerischen Bundesbahnen ist bis 1. Juli verschoben worden; im Juni bleiben noch die bisherigen Abonnementstarife der verstaatlichten Privatbahnen in Kraft.

— **Zur Kündigung der Betriebsverträge der drei großen italienischen Bahnnetze.** In der Nummer 18 des in Rom erscheinenden „Giornale dei Lavori Pubblici" findet sich ein bemerkenswerter Aufsatz, der die bezeichnende Überschrift trägt „Der erste Schritt" (Il primo passo) und dessen Inhalt hier in seinen Hauptzügen wiedergegeben werden möge: „Wie bereits berichtet, wurde am 28. April, nachdem die Regierung und die drei Betriebsgesellschaften sich über den Schritt vollständig geeinigt hatten, in Rom der Akt unterzeichnet, mit welchem auf den 30. Juni 1905 die Verträge gekündigt werden, welche seit dem Jahre 1885 die Grundlage des Betriebes der italienischen Bahnen bilden. Seit langer Zeit wurde nicht nur an dieser Stelle, sondern auch von bewährten Fachleuten die Meinung verfochten, daß es weder nötig noch angezeigt wäre, die Kündigung auf den letzten Augenblick, d. h. auf den 30. Juni d. J., zu verschieben, und daß es anderseits geradezu unheilvoll wäre, den 30. Juni 1905 abzuwarten, um den italienischen Bahnen jene Neuordnung zu geben, welche unter bestmöglichster Wahrung der Interessen der Vertragschließenden hauptsächlich dem richtig verstandenen allgemeinen Wohle des Landes Rechnung trägt. Dieses letztere hat man aber nicht tun wollen, obschon keine gesetzlichen Hindernisse im Wege ständen, welche es unmöglich machten, den übereingekommenen Termin nach gegenseitiger Verständigung zu kürzen oder zu verlängern; allerdings hätte es dazu eines Gesetzes bedurft; aber sicher wäre ein solches nicht zu schwer vom Parlamente zu erlangen gewesen, nachdem die gegenwärtigen Verträge die überraschende Erscheinung mit sich gebracht haben, niemanden zufrieden zu stellen, weder Regierung, noch Betriebsgesellschaften, noch die Verkehrsinteressenten.

Wenn man jetzt von den Mängeln der Verträge spricht, kann nicht wohl gesagt werden: ‚nachher ist leicht reden'; denn bereits im Jahre 1885, als man in und außerhalb des Parlaments über diese verhandelte, waren es wohl wenige Schattenseiten und Nachteile der Verträge, die damals nicht schon vorausgesagt worden sind; in einem Punkte freilich täuschten sich damals alle Gegner der Übereinkommen, indem sie nämlich behaupteten, daß die Verträge den Gesellschaften zu große finanzielle Vorteile einräumten.

Wollte man hier, von der bereits oft angestellten Untersuchung der Verträge ausgehend, ihre Grundlagen zusammenfassen, so kann man ruhig behaupten, daß der ganze Aufbau der Betriebsübereinkommen auf zwei Voraussetzungen fußt, welche dann von den Tatsachen als unbegründet erwiesen wurden; das sind: 1. die Annahme einer sich annähernd gleichbleibenden Zunahme der Roheinnahme und 2. die Wiederkehr des goldenen Zeitalters des ewigen Friedens in den Beziehungen zwischen den Gesellschaften und dem Staate. Das Anwachsen der Roheinnahme, welches bereits von Anfang an durch die Festsetzung einer beträchtlich über den wirklichen damaligen Ertrag der Bahnen hinausgehenden Anfangseinnahme beeinträchtigt worden war, hat elf lange Jahre nach Inkrafttreten der Verträge auf sich warten lassen. Die Abwicklung der Beziehungen zwischen Gesellschaften und Staat ist im ganzen und großen gleich schwierig und umständlich geblieben wie vor dem Jahre 1885. Es soll hier durchaus nicht behauptet werden, daß die Gesellschaften frei von jeglicher Schuld seien; man kann ihnen in manchen Fällen Kleinigkeitskrämerei zu gunsten des eigenen Vorteils unter Hintansetzung von Interessen, welche vielfach als allgemeine aufgebauscht wurden, vorwerfen; aber als erheblich schwerer ist die Schuld des Staates zu bezeichnen, der sich nie darein schicken und sich nie davon überzeugen lassen wollte, daß in einem Vertrage beide Teile gleiche Rechte haben müssen, wenn die Ausführung der Vertragsbedingungen in Frage kommt, daß er in diesen Fragen aufzuhören hat, Staat zu sein, und ihm nur die Rolle eines vertragschließenden Teiles zukommt; es ist und bleibt das größte Unrecht, wenn er Partei und Richter zu gleicher Zeit sein will, und sein jus imperii zu dem Zweck geltend macht, um zu seinem Vorteil die Vertragsbedingungen abzuändern. Dafür könnte man vielfach Beweise und Beispiele aufführen; es dürfte hier genügen, die im Jahre 1897 eingeführten erhöhten Steuern auf die Personen- und Eilguttransporte zur Deckung des vom Staate übernommenen Fehlbetrags in den Pensionskassen, das Gesetz über die Zugverspätungen, die Vorschriften über die tägliche Dienstdauer und die erhöhten Beiträge zu gunsten der Versorgungsanstalten in Erinnerung zu bringen. Es wird ohne weiteres zugegeben, daß die Gesellschaften, obwohl zwischen ihnen und dem Staat besondere Abmachungen bestehen und sie deshalb in gewissen Beziehungen eine andere Rechtslage einnehmen, als die übrigen Bürger, sich doch den vom Staate erlassenen Verfügungen allgemeiner Natur zu unterwerfen haben, wenn z. B. der Staat die Einkommensteuer allgemein, also auch auf den Gewinn des Gesellschaftskapitals erhöht. Aber wenn der eine Vertragschließende, der Staat, mittels Sonderverfügung sein jus imperii nur gegen den anderen Vertragschließenden anwendet, so kann man ihm die Berechtigung dazu nicht vollständig absprechen, er hat jedoch dann die Verpflichtung zu einer entsprechenden Vergütung an den anderen Vertragsteilhaber, dessen Interessen durch die Sonderverfügung, welche übereingekommene Bedingungen abändert, geschädigt werden. Und gerade aus dieser Auslegung der Wechelbeziehungen zwischen Staat und Betriebsgesellschaften sind die Vorbehalte entstanden, welche diese während der Ausführung der Verträge gemacht haben, und welche im Kündigungsakte aufrecht erhalten wurden. In ihm ist zwar auch die Rede von Vorbehalten der Regierung den Gesellschaften gegenüber, aber wahrscheinlich hat man solche nur aufgenommen, um darin die Gleichheit beider Teile zu wahren, da von begründeten Vorbehalten des Staates nichts bekannt ist, der Staat vielmehr sich immer Recht zu verschaffen gewußt hat. Aber wie dem auch sei, sicher hätte eine einseitige Kündigung oder ein Wettstreit, als erster zu kündigen, schlecht gedeutet werden können und hätte gewiß nicht zur Besserung der süßsauren Beziehungen, wie sie in letzter Zeit zwischen beiden Teilen geherrscht haben, beigetragen. Die Form der Wechselseitigkeit, wie sie dem Akte gegeben wurde, ist jedenfalls ein gutes Vorzeichen für die Zukunft, und bildet gewiß den ersten Schritt zu weit nützlicheren Abmachungen, welche hoffentlich im allgemeinen Interesse bald feststehen mögen.

Wissenschaftliche Studien und Abhandlungen über die Sache sind genügend vorhanden; aber mehr noch als theoretische Arbeiten möge die praktische Erfahrung der Vergangenheit als Lehrmeisterin für die Zukunft dienen. Man vermeide die alten Fehler; man lasse bei den Berechnungen einen richtigen Spielraum, unter Gewährleistung, daß dieser beiden Teilen in gleichem Maße zugute kommen möge; man finde die richtigen und angezeigten Mittel und Wege, das fiskalische Interesse mit dem der möglichst großen wirtschaftlichen Anforderungen des Landes zu vereinen; und vor allem man handle rasch, so daß bald dem Parlamente die neuen, auf billigen Grundlagen abgeschlossenen und einfach und klar gehaltenen Verträge vorgelegt werden können, welche möglichst wenige Berührungspunkte zwischen Eigentümer und Betriebsinhaber der Bahnen schaffen; dies ist der Wunsch aller."

— **Über italienische Eisenbahnverhältnisse** hat der Abgeordnete Brunicardi der Zeitschrift „Engineering" ein interessantes Schreiben zugehen lassen, in dem er die schwierige Lage der Eisenbahnverwaltungen angesichts der unter ihren Bediensteten herrschenden Unzufriedenheit und der langjährigen Verzögerung, welche der Ausbau verschiedener als notwendig anerkannter Bahnlinien hat erfahren müssen, eingehend bespricht. Sodann fährt er fort: „Zwar ist es gewiß, daß die Erfahrungen, wie sie die Staatseisenbahnen in Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich und in einigen englischen Kolonien geliefert haben, durchaus nicht ermutigend sind. (! ?) Gleichwohl aber ist es eine Tatsache, daß sich jetzt in der Abgeordnetenkammer eine weit stärkere Strömung (feeling) zu gunsten des Staatsbahnbetriebes geltend macht, als sich dies im Jahre 1902 erwarten ließ, und ich kann daher meine Voraus-

sagen, die ich damals zu gunsten des Privatbahnsystems gemacht habe, jetzt nicht mehr mit der gleichen Gewißheit aufrecht erhalten. Zwar ist es richtig, daß noch neuerdings der Minister der öffentlichen Arbeiten sich zu gunsten des Privatbahnbetriebes ausgesprochen und erklärt hat, daß die Regierung gegenwärtig mit den bestehenden Eisenbahngesellschaften und anderen Unternehmern wegen des Abschlusses neuer Verträge unterhandelt. Aber damit ist noch keineswegs gesagt, daß die jetzigen Verwaltungen, für welche die entgegenstehenden Schwierigkeiten größer sind denn je, imstande sein werden, befriedigende Bedingungen zu erlangen. Und ich halte es für gewiß, daß der leitende Minister Zanardelli der Volksvertretung lieber die Einführung des Staatsbahnbetriebes vorschlagen, als den Privatgesellschaften Bedingungen zugestehen wird, die sich später für das Land als unheilvoll (disastrous) erweisen müßten. Die Zukunft liegt infolgedessen völlig im ungewissen und sie kann z. Z. auch nicht durch die Erörterungen aufgeklärt werden, welche sich demnächst an die obigen Mitteilungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten anknüpfen werden. Es haben nämlich nahezu sämtliche Abgeordnete der äußersten Linken beantragt, die Kammer möge die Erwartung aussprechen, daß die Regierung den Privatgesellschaften gegenüber keinerlei Zusagen mache oder Verpflichtungen eingehe, bevor die Volksvertretung sich nicht darüber schlüssig gemacht habe, ob das Privatbahnsystem auch ferner zu begünstigen oder der Staatsbetrieb einzuführen sei. Dagegen hat Graf Guicciardini im Auftrage der ‚Mittelpartei‘ eine Erklärung dahin vorgeschlagen, daß die Regierung der Landesvertretung innerhalb Jahresfrist einen Plan vorlegen möge, durch den die Übernahme der Eisenbahnlinien des Staates in dessen eigenen Betrieb eingeleitet werde. Aber es unterliegt keinem Zweifel, daß die Regierung weder zu der einen, noch zu der anderen dieser Erklärungen ihre Zustimmung geben wird, und jedenfalls werden alle Abgeordneten dagegen stimmen, die — gleich mir — überzeugt sind, daß die Frage, ob auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens der Staatsbetrieb oder der Privatbetrieb das Bessere sei, nicht durch allgemeine wissenschaftliche Erörterung (theoretically), sondern nur in der Praxis gelöst werden kann. Denn sicherlich kann es ganz vorzügliche Staatsbahnverwaltungen und auch eine sehr schlechte Handhabung der staatlichen Aufsichtsrechte gegenüber den Privatverwaltungen geben. Die Volksvertretung würde daher ihre Zeit nur unnütz verschwenden, wenn sie sich mit der Erörterung von Lehrmeinungen und allerhand Möglichkeiten befassen wollte, statt mit ihrer Ansicht solange zurückzuhalten, bis sich die schwebenden Verhandlungen zu festen Plänen und Vorlagen verdichtet haben.“

— **Elektrische Bahn von Neapel nach dem Vesuv.** Die in Nr 59 S. 937 Jahrg. 1901 und in Nr 4 S. 58 Jahrg. 1902 d. Ztg. gemachten Mitteilungen über den Bau der elektrischen Bahn von Neapel nach der Vesuvstation ergänzen wir durch Einzelheiten, die wir dem in der Schweizerischen Bauzeitung veröffentlichten Aufsatze des bauleitenden Ingenieurs Strub entnehmen. Die Vesuvbahn, die gegenwärtig vor der Eröffnung steht, schließt in Resina an die elektrische Bahn Neapel-Resina an und teilt sich in drei Abschnitte, deren Gesamtlänge 7,5 km beträgt. Der erste Abschnitt erstreckt sich als Adhäsionsbahn von der Anfangsstation in Pugliano, dem oberen Teil von Resina, 3,15 km weit bis zum Kraftwerk. Der zweite Abschnitt hat Zahnstange und endigt an der Station Eremo-Osservatorio in 594 m Höhe bei Kilometer 4,8; seine Länge beträgt 1650 m. Daran schließt sich der dritte Abschnitt, der 2700 m lang ist und mit Adhäsion bis zur unteren Station der Seilbahn führt. Der Unterbau ist nach den Grundsätzen neuerer schweizerischer Bergbahnen, jedoch unter Berücksichtigung der im Herbst und Winter vorkommenden tropischen Regen, die sorgfältig ausgeführte Wasserabläufe verlangen, hergestellt. Kunstbauten konnten ganz vermieden werden, einige Stütz- und Einfriedungsmauern, Durchlässe bis zu 3,0 m Öffnung sind die einzigen Mörtelmauerwerkbauten der Bahn. Die Herstellung des Unterbaues mit Beschotterung ohne die Landerwerbung wird ungefähr auf 300 000 Fr. zu stehen kommen, was auf das Kilometer 40 000 Fr. ergibt. Die Anfangsstation Pugliano ist noch nicht fertig eingerichtet, da die Projekte der neapolitanischen Trambahn, an die sich die Vesuvbahn anschließen wird, noch nicht zur Ausführung gelangt sind. Übrigens ist auch ein Anschluß an die weiter unten durchgehende Linie der „Circumvesuviana“ geplant, die gegenwärtig im Bau ist und unter der Leitung von Ingenieuren der Société Franco-Suisse in Genf steht.

Von Pugliano aus durchschneidet die Vesuvbahn bis zur Zahnstangenstrecke nacheinander die Lager der Lavaströme von 1737, 1858, 1868, 1872. Mitten in die Gärten kommt bei Kilometer 1,45 die erste Haltestelle San Vito zu liegen; von hier aus führt eine 1,7 km lange Linie bis zum Anfang der Zahnstangenstrecke, wo sich das Kraftwerk erhebt. Die Bahn führt dann durch bebautes Land, durch Wälder von Edelkastanien nach dem Ende der Zahnstangenstrecke, der Station Eremo-Osservatorio. Hier errichtet das Haus Cook ein großes Hotel. Oberhalb des Observatoriums kreuzt die Linie die zur Seilbahn führende Straße mit zwei Schienenübergängen und führt gegen die Seilbahnstation bis zu Kilometer 6,3. Bei Kilometer 6,8 war eine Spitzkehre nötig und nach einer starken Krümmung ist die untere Station der Seilbahn erreicht. Der Oberbau besteht aus Flußstahlschienen von 20 kg/m Gewicht, die Normallänge der Schiene ist 10,5 m. Die Zahnstange Strub ist dieselbe wie z. B. an der Jungfraubahn. Auf den Adhäsionsstrecken verkehren einzelne Automobilpersonenwagen für 30 Reisende. Die Wagen werden auf der Zahnstangenstrecke durch eine eigene Zahnradlokomotive bewegt. In den ersten Betriebsjahren werden für 1. Juni bis 1. September und 1. Dezember bis 1. März täglich drei Züge nach jeder Richtung genügen; vorläufig sind drei Automobilwagen und zwei Lokomotiven geliefert worden. Erstere sind zweiachsig und haben drei Abteile zu je acht Sitzplätzen. Die Wagen erhielten zwei Bremsausrüstungen: eine kräftige Spindelbremse, die von beiden Plattformen aus bedient werden kann, und eine elektrische Kurzschlußbremse in Verbindung mit einer elektromagnetischen Schienenbremse. Die Wagenbeleuchtung ist elektrisch. Das mit Gas betriebene Kraftwerk hat elektrische Kraft zu erzeugen für die geschilderte Hauptlinie und für den Betrieb der neu zu errichtenden Seilbahn. Die jetzige Seilbahn wird sofort nach Erstellung der Zufahrtslinie abgetragen, in neuem, verbessertem Bau ausgeführt und statt wie bisher mit Dampf mit Elektrizität betrieben. Die Gesamtanlagekosten der Bahn von Resina bis zur Seilbahn betragen 1 154 000 Fr. oder 154 000 Fr. für 1 Bahnkm; somit kann diese Bahn unter den Bergbahnen weitaus zu den billigsten gerechnet werden.

— **Die Mitführung von Gepäck auf Grund von Fahrkarten, welche nicht dem Gepäckinhaber gehören.** Laut Art. 33 des allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen (der Artikel lautet: „Jede Fahrkarte gewährt das Recht auf kostenfreie Beförderung im Gepäckwagen von 1 Pud Gepäck, eine Kinderfahrkarte aber von 20 Pfund Gepäck“) hat jeder Reisende das Recht, 1 Pud Gepäck frei mitzuführen. In letzter Zeit sind nun beim Ministerium der Verkehrsanstalten zahlreiche Klagen darüber eingelaufen, daß diese Vergünstigung gemißbraucht wird. Der Mißbrauch besteht darin, daß Hausierer und andere Händler von den übrigen Reisenden sich zeitweilig deren Fahrkarten leihen und auf Grund dieser ihre Ware an der Gepäckabfertigungsstelle abgeben; so viel Pud Ware, als der Inhaber Fahrkarten vorweisen kann, müssen natürlich kostenlos befördert werden.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat die Klagen der Eisenbahnverwaltungen dahin beantwortet, daß sich gegen den angeblichen Mißbrauch keinerlei Maßregeln ergreifen lassen. Denn erstens bestimmt das Gesetz keineswegs, daß das auf Grund der Fahrkarte kostenfrei mitgeführte Gepäck durchaus Eigentum des Fahrkarteninhabers sein müsse, und die von den Händlern angewandte Art der Gepäckabfertigung kann daher vom formalen Standpunkte aus nicht als Mißbrauch bezeichnet werden. Zweitens würde ein entsprechendes Verbot zwecklos sein, da doch die Eisenbahnbeamten nicht die Möglichkeit haben, jedem Reisenden zu beweisen, daß das betreffende Gepäckstück oder die betreffende Fahrkarte nicht sein Eigentum ist. Drittens endlich ist der den Eisenbahnen durch die erwähnte Art der Gepäckabfertigung der Händler erwachsende Schaden ein ganz geringfügiger.

Das ist eine außerordentlich eigenartige Auslegung des Gesetzes. Daß es dem Wortlaute des Art. 33 nach gewiß möglich ist, zu einer derartigen Auslegung zu kommen, muß zugegeben werden, aber sonst stimmt nichts damit überein. Denn erstens kann es nicht die Meinung des Gesetzgebers gewesen sein, zu gestatten, daß ein Reisender für die von ihm gelöste eine Fahrkarte fünf und mehrmal soviel Freigepäck mit sich führt, als die von ihm gelöstete eine Fahrkarte gestattet. Es kann ja wohl keinem Zweifel unterliegen, daß für die Zahlung des tarifmäßigen Preises für eine Fahrkarte die Eisenbahnverwaltung nicht nur die Verpflichtung übernommen hat, den Reisenden bis zur Zielstation zu befördern, sondern sich auch gemäß Art. 33 des Statuts verpflichtet hat, 1 Pud Gepäck, d. h. doch natürlich des betreffenden Reisenden, mit demselben Zuge fortzuschaffen. Es erscheint geradezu widersinnig, anzunehmen, der Gesetzgeber habe diese Beschränkung auf den betreffenden Reisenden nicht im Auge gehabt. Bei den verhältnismäßig hohen Tarifsätzen für die Gepäckbeförderung ist der Fall sehr wohl denkbar, daß der Reisende an Gepäckfracht auf diese Weise der Eisenbahnverwaltung mehr entzieht, als er für seine Fahrkarte gezahlt hat. Die Erwägung, daß andere Reisende im Zuge dafür kein Freigepäck aufgeben konnten, ändert an der Tatsache, daß der Reisende sich offenbar unerlaubten Vorteil verschafft hat, gar nichts.

Zweitens wird durch die Entscheidung des Ministeriums den Beamten sogar die Möglichkeit genommen, sofern sie einem Reisenden nachweisen können, daß er auf dem unerlaubten Wege sich den Vorteil der freien Beförderung von mehr als 1 Pud Gepäck

verschafft hat, den Reisenden wegen Betrugs zur Verantwortung zu ziehen. Mit anderen Worten, durch die Entscheidung des Ministeriums der Verkehrsanstalten wird der Mißbrauch als erlaubt bestätigt, während die Verwaltungen — es handelt sich hier wohl um eine Klage von Privatgesellschaften — doch wohl erwarten durften, daß der Wortlaut des Gesetzes, wenn er die mißbräuchliche Auslegung tatsächlich zuläßt, den unzweifelhaften Absichten des Gesetzgebers entsprechend geändert werde.

Bei der gegenwärtigen Stellungnahme des Ministeriums haben die findigen Köpfe, die schon auf dem Gebiete der Fahrkartenhinterziehung in Rußland so großartige Erfolge erzielt haben und damit der Eisenbahnverwaltung anerkanntermaßen sehr große Verluste zufügen, wenigstens auf dem Gebiete der Gepäckbeförderung freie Bahn.

So leicht wird es den Dunkelmännern in anderen Ländern kaum gemacht werden!

— **Zum Eisenbahnunglück auf der Brjänsker Bahn** berichten die Blätter folgende Einzelheiten. Gegen 9 Uhr Morgens am Unglückstage entgleiste auf der Brjänsker Bahn, 197 Werst von Moskau, auf einer sumpfigen Strecke zwischen den Stationen Worotynsk und Babynino der nach Moskau gehende Schnellzug Nr 2. Kurz vorher hatte der Postzug die Strecke passiert, wobei der Zugführer ein Rütteln und Nachgeben der Schienen wahrgenommen und auf der nächsten Station darüber Bericht erstattet hatte. Trotzdem fuhr der Schnellzug, der mit zwei Lokomotiven bespannt war, an der gefährlichen Stelle mit einer Geschwindigkeit von 50 Werst (= 53,4 km) die Stunde, um eine Verspätung von 40 Minuten einzuholen. Plötzlich gingen die gelockerten Schienen auseinander, die Räder der Lokomotive durchschnitten die Schwellen und wühlten sich in den Bahndamm ein; der Packwagen und der Wagen I. Klasse wurden quer über die Schienen geschoben und beim Anprall der nachdrängenden Wagen zerdrückt und zertrümmert; zwei Wagen II. Klasse zerbarsten und zwei Wagen der III. Klasse wurden stark beschädigt. Einen Augenblick herrschte Totenstille, dann erfüllten herzzerreißende Schmerzensschreie und Hilferufe die Luft. Aus den Trümmern des Wagens I. Klasse ragten blutende menschliche Gliedmaßen hervor. Der Anblick war entsetzenerregend. Das Eisenbahnpersonal und die unverletzt gebliebenen Reisenden machten sich sofort an die Forträumung der Trümmer. Da fand man die Leiche eines Knaben, dem der Kopf abgerissen war, unter den Resten des Packwagens zwei zu unförmlicher Masse zerdrückte Menschen usw. Viele Reisende konnten aus den Fenstern der umgestürzten Wagen gezogen werden oder sich selbst auf diesem Wege ins Freie retten. Die Zahl der Toten ist noch nicht genau bekannt. Von den etwa 19 Verletzten sind einige bereits gestorben.

Fremde Weltteile.

— **Rußland und die Bagdadbahn in französischer Beleuchtung.** Die von der „Nowoje Wremja" gebrachte Nachricht, daß die Weigerung der englischen Regierung, sich an der Bagdadbahn zu beteiligen, die französische Regierung wohl veranlassen werde, sich gleichfalls von der Bagdadbahn zurückzuziehen, da dieses Unternehmen zum Nachteil der französischen und russischen Interessen viel zur friedlichen Eroberung des Orients durch Deutschland beitragen werde, veranlaßt das „Journ. d. transp.", sehr energisch gegen diese Annahme aufzutreten. Die Unverfrorenheit, mit welcher der russische Berichterstatter in dieser Angelegenheit Frankreich behandele, übersteige alle Grenzen. Frankreich könne sich von einer Frage, bei welcher im Gegenteil seine wichtigsten materiellen und auch politischen Interessen beteiligt seien, nicht fernhalten, ohne sich empfindlich zu schaden. In Syrien sowohl als in Palästina und Persien habe Frankreich wirtschaftliche Interessen und politische Überlieferungen zu schützen, und welches auch immer sein Wunsch sein möge, seinem anspruchsvollen Verbündeten noch angenehm zu sein, so werde es doch bei dieser Gelegenheit keine Interessen aufgeben, lediglich um diesem eine Freude zu bereiten.

— **Der Bau der sibirischen Bahn.** Professor Migulin, der Verfasser einer Broschüre „Unsere neueste Eisenbahnpolitik", spricht sich in bezug auf die Tatsache, daß eine richtige Beurteilung der außerordentlich hohen Baukosten der Bahn schwer möglich wäre, solange keine Abrechnungen über den Bau der Bahn vorlägen, folgendermaßen aus: „Wenn, wie behauptet wird, keine Mißbräuche vorliegen, oder falls solche nur mit kleinen Summen vorgekommen sind (übrigens kann auch die Veruntreuung kleiner Summen einen gewaltigen Gesamtbetrag ausmachen), wodurch lassen sich alsdann die ganz enormen Baukosten dieser Bahn von 150 000 R. für eine Werst erklären? Soll daraus etwa hervorgehen, daß die Erbauer der Bahn untüchtige Leute waren? Wo sind denn diese Summen geblieben?"

Damit hat der Herr Professor nach russischer Art die Finger mit rücksichtslosem Freimut auf eine offene Wunde gelegt. Die Fragen nach der Ursache der ungeheuren Kosten werden nicht früher verstummen, bevor nicht die Schäden offen zu jedermanns Beurteilung eingestanden sein werden.

Offenbar veranlaßt und angeregt durch die gestellten Fragen bemächtigt sich der „Prom. Mir" der Angelegenheit und schreibt:

„Die Länge der Hauptbahn von Jekaterinburg bis zur Westgrenze der Mandschurei beträgt 5632 Werst (= 6009 km) und die Kosten haben 530 000 000 R., d. h. etwa 100 000 R. für eine Werst (= 1067 m), betragen. Diese hohen Baukosten sind um so erstaunlicher, als Landerwerb fast gar nicht stattgefunden hat, da die Linie hauptsächlich durch fiskalische Ländereien führt; ferner sind von den insgesamt 45 Werst (= 47,9 km) betragenden Brücken nur 9 Werst (= 9,6 km) aus Eisen, der Damm ist nur leicht bekiest, Schienen und Schwellen sind leicht und die Stationsgebäude fast alle von Holz. Dabei ist die Bahn mit einem nur geringen rollenden Material ausgestattet worden und bis heute überhaupt noch nicht ganz fertiggestellt.

Von verschiedenen Mißbräuchen ganz abgesehen, ist der Bau in sehr verschwenderischer Weise geführt worden. Das ist auch gar nicht verwunderlich, wenn man das beim Bau beschäftigte Beamtenmaterial in Betracht zieht. Es waren meist unerfahrene Leute, und von den 11 112 Personen besaßen nur 123 Personen eine höhere und 473 Personen eine mittlere Bildung. Dabei war das Personal äußerst bunt zusammengesetzt: es befanden sich darunter frühere Handwerker, Polizisten, Gendarmen, Geistliche, Photographen, Apotheker, Maler, Organisten, Landwirte, Militärs usw.

Besonders teuer ist die Baikallinie geworden; sie kostet nämlich 53 000 000 R. oder 219 777 R. für eine Werst. Bezeichnend sind ferner die Zustände an dieser Linie. Auf der dritten Teilstrecke ist der Chef der Materialniederlage ein — Lakei, der neben seinem Dienst auch seine Dienerpflichten gewissenhaft auszuführen fortfährt. Der Gehilfe des bauleitenden Ingenieurs ist sogar des Lesens und Schreibens unkundig! Man kann sich leicht vorstellen, welcher Art dabei die Wirtschaft ist.

Der ursprüngliche Plan, eine Amurbahn zu bauen, wurde aufgegeben, und man hoffte, durch die Anlage der mandschurischen Bahn Ersparnisse zu machen. Diese Hoffnung ist aber ganz und gar nicht in Erfüllung gegangen. Die Bahn hat nicht weniger als 354 000 000 R. gekostet, was nicht weniger als 152 000 R. für eine Werst ausmacht. Diese Tatsache erfordert eine genaue Untersuchung.

Wieviel die chinesische Ostbahn dem russischen Staate noch kosten wird, läßt sich vorläufig noch gar nicht übersehen. Bis jetzt sind der betreffenden Eisenbahngesellschaft Darlehen in der Höhe von 351 000 000 R. erteilt worden, was um so trauriger ist, als es sich um eine ausländische Bahn handelt. Der Konvention zufolge geht außerdem die chinesische Ostbahn nach 80 Jahren kostenlos in den Besitz der chinesischen Regierung über.

Auf eine Rückzahlung dieser Summe ist kaum zu rechnen, denn nach § 17 der Statuten der Gesellschaft erfolgt die Tilgung von Schulden nur aus den etwaigen Reineinnahmen, die nach Befriedigung der Aktionäre übrig bleiben. Nun ist es aber sehr fraglich, ob die Bahn überhaupt einen Reingewinn ergeben wird."

Soweit der „Prom. Mir".

Berücksichtigt man die außerordentlich großen Opfer, die der Staat zum Bau der sibirischen und im Anschluß an diese zum Bau der mandschurischen und chinesischen Ostbahn gebracht hat, so ist die Ungeduld des sonst über alle Maßen geduldigen Volkes wohl zu verstehen. Die Millionen Rubel, die anscheinend beim Bau nicht der Bestimmung gemäß Verwendung gefunden haben, mußten von dem russischen Bauer aufgebracht werden. Das drückt, und daher die immer wieder auftauchende Frage an die Staatsregierung: wie konnte der Bau soviel kosten? Wo sind die Millionen Rubel geblieben?

Die Lage der Regierung ist nicht beneidenswert, aber eine Antwort, und zwar eine eingehende, offene, klare Antwort wird kaum lange hinausgeschoben werden können.

— **Otavibahn.** Die Otavigesellschaft hat den Plan, ihren Minenbesitz mit der Küste durch einen Schienenstrang zu verbinden, bekanntlich mehrfach geändert. Zuletzt war die Rede von einem Anschluß von Karibib aus, so daß die Bahn Swakopmund-Windhuk zum größten Teil mit benutzt würde. Jetzt ist, wie die „Tägl. Rundschau" erfährt, ein anderer Plan ins Auge gefaßt. Danach ist der Bau einer Schmalspurbahn nach den Otaviminen auch heute noch beschlossene Sache, doch wird dieser Schienenweg seinen Ausgangspunkt in Swakopmund nehmen und auf dem rechten Ufer des Khanflusses weitergeführt

werden, um Steigungen zu vermeiden. Kommt dieser Plan zur Ausführung, woran kaum zu zweifeln ist, so würde diesem Schutzgebiet eine Kapitalanlage und ein neuer Bahn- und Minenbetrieb gesichert, der von höchster Wichtigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung jenes Schutzgebietes wäre. Das Kapital für den Bau der Bahn soll zum größten Teil von deutschen Banken (Diskontogesellschaft, Deutsche Bank und Bleichröder) aufgebracht werden, und es wird anzunehmen sein, daß auch die Ausführung der Bahn einem deutschen Unternehmer und die Lieferung des Materials deutschen Firmen übertragen werde. Die South West Africa Co. soll gewisse Rechte an die Otavigesellschaft, in welcher der deutsche Einfluß vorwiegt, ohne Gegenleistung abgetreten haben. Man müsse diesen Erfolg, der den Bemühungen des Kolonialamtes zuzuschreiben sei, anerkennen, denn er bedeute den ersten Schritt, um das wieder gut zu machen, was geschehen mußte, wenn nicht die gesamte Erwerbung des Herrn Lüderitz in englische Hände fallen sollte. Der Bau der Otavibahn bedeute für die Entwicklung des Schutzgebietes einen wichtigen Schritt, wie er vordem noch nicht von gleicher Tragweite geschehen sei.

— **Kanadische Pacificbahn.** Aus Montreal kommt die offizielle Nachricht, daß diese Bahn eine unabhängige Linie von Winnipeg nach St. Paul (Minnesota), etwa 724 km, zu erbauen beschlossen und bereits Ingenieure mit den Vorarbeiten betraut hat. Die Gesellschaft vereinbarte mit der Northern Pacific einen Vertrag über eine territoriale Verkehrsteilung, der jedoch den inzwischen eingetretenen Veränderungen in den Verkehrsverhältnissen nicht mehr entspricht und deshalb auch nicht aufrecht erhalten werden kann. Die gegenwärtig zwischen Winnipeg und St. Paul bewegten Verkehrsmengen sowie der ganze Umfang des Geschäfts überhaupt machen den Bau dieser Linie unabweislich.

Rechtsprechung.

— **Bahnhofsautomaten und Sonntagsruhe.** Die Frage, ob die auf Bahnhöfen aufgestellten Warenautomaten den Vorschriften der Reichsgewerbeordnung über die Sonntagsruhe usw. unterworfen sind, ist neuerdings — in Übereinstimmung mit dem von uns in Nr 25 S. 388 d. Ztg. mitgeteilten Urteil des Oberlandesgerichts zu Stuttgart — vom Berliner Kammergericht durch Urteil vom 26. März 1903 in verneinendem Sinne entschieden worden. Die sehr eingehende Begründung des Urteils, die den Gegenstand nach allen Richtungen hin erörtert, läßt hoffen, daß nunmehr auch die Polizei den von dem Kammergericht vertretenen Standpunkt einnehmen und von Anzeigen gegen die Automatengesellschaft absehen wird. Die Gründe des Urteils lauten:

Die Revision der Staatsanwaltschaft, welche Verletzung materieller Rechtsvorschriften rügt, konnte keinen Erfolg haben. Der Angeklagte ist Direktor der Aktiengesellschaft für automatischen Verkauf, welche nach einem mit der zuständigen Eisenbahnverwaltung getroffenen Abkommen die Berechtigung erhalten hat, auf Berliner Bahnhöfen mittels Automaten Süßigkeiten und Ansichtspostkarten feilzuhalten und zu verkaufen. Auf Grund dieses Abkommens hat der Angeklagte auf verschiedenen Berliner Bahnhöfen Automaten mit den bezeichneten Waren aufgestellt, welche gegen Einwurf eines Geldstücks diese Waren dem Publikum hergaben. Die Automaten sind seit April 1902 ununterbrochen, also auch zu den an Sonn- und Werktagen für den Verkauf in offenen Verkaufsstellen nicht freigegebenen Stunden, geöffnet gewesen. Hierdurch soll Angeklagter nach Annahme der Anklage gegen die §§ 41a, 139e, 146a R.-G.-O. verstoßen haben. Die Strafkammer hat den Angeklagten freigesprochen, indem sie in Übereinstimmung mit ihrer Rechtsauffassung annimmt, daß der Gewerbebetrieb des Angeklagten einen Teil des Gewerbebetriebs der Eisenbahnunternehmungen bilde und somit nach § 6 R.-G.-O. den Vorschriften der Gewerbeordnung nicht unterliege. Die Revision der Staatsanwaltschaft erachtet diese Auslegung des § 6 für zu weit; insbesondere könnten zum Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen diejenigen Veranstaltungen nicht gerechnet werden, welche, wie die des Angeklagten, nicht nur dem Reisepublikum, sondern jedermann, auch denjenigen, welche sich nicht im Besitz von Fahrkarten befänden, zur Benutzung offen stehen. Den Ausführungen der Revision war nicht beizutreten.

Die Frage, ob der Handel auf Bahnhöfen und die dort aufgestellten selbsttätigen Verkaufseinrichtungen (Automaten), soweit diese nicht Fahrkarten, sondern Waren abgeben, unter den „Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen“ fallen, auf welchen die Gewerbeordnung nach § 6 nicht Anwendung findet, ist in der Rechtsprechung verschieden beantwortet werden. Im verneinenden Sinne hat sich das Oberlandesgericht zu Braunschweig in seinem Urteil vom 23. Oktober 1900 (Zeitung für Rechtspflege im Herzogtum Braunschweig Bd 48, S. 135, v. Rohrscheidt, Gewerbearchiv Bd 1, S. 476) ausgesprochen. Die entgegengesetzte Ansicht wird namentlich in einem Urteil des Oberlandesgerichts zu Cöln vom 28. Dezember 1901 vertreten; ihm folgt ein eingehend begründetes Urteil des Landgerichts zu Saarbrücken vom 18. April 1902 (beide abgedruckt in der Zeitschrift für Staats- und Gemeindeverwaltung in Hessen Bd 27, S. 44 f. und im Gewerbearchiv Bd 2, S. 92 f.). Auch die obersten Landesbehörden gehen in dieser Frage auseinander. Während die preußischen Ministerien, wie aus dem bei den Akten Bl. 33 befindlichen Erlaß der Minister des Kultus, des Innern und für Handel und Gewerbe vom 2. Juli 1901 hervorgeht, den Gewerbebetrieb auf Bahnhöfen durchweg unter die Gewerbeordnung stellen wollen und nur für den Zeitungs- und Buchhandel durch die Erlasse vom 25. Juli 1896 und 28. September 1900 (v. Rohrscheidt, Komm. S. 513, 1154) einige Erleichterungen eingeführt haben, erklärt ein Beschluß des bayerischen Staatsministeriums (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1901, S. 848, Gewerbearchiv Bd 1, S. 119) die Offenhaltung der in den Bahnhöfen angebrachten Automaten allgemein auch an Sonn- und Feiertagen und während der Nachtzeit für zulässig. Der Senat tritt der Ansicht des Oberlandesgerichts zu Cöln bei.

Der Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen beschränkt sich nicht auf die bloße Beförderung von Personen und Gütern von einem Ort zum anderen, sondern er erstreckt sich bei der Personenbeförderung auch auf alle Veranstaltungen, welche dazu bestimmt sind, das Reisen sowie die Wartezeit auf Bahnhöfen möglichst behaglich zu machen, den Reisenden die Möglichkeit der Körperpflege, Erfrischungs-, Genuß- und Nahrungsmittel, Lesestoff sowie sonstige Gegenstände zum Gebrauch während des Wartens und auf der Fahrt darzubieten. Es macht hierbei keinen Unterschied, ob es sich um Einrichtungen handelt, welche nach den herkömmlichen Anschauungen als notwendig erachtet werden und deshalb von jeder Eisenbahnverwaltung mindestens an größeren Stationen getroffen werden müssen, wie Bahnhofswirtschaften und Waschzimmer, oder um Einrichtungen, welche nicht notwendig sind, aber zur Annehmlichkeit für das Publikum dienen, wie Automaten zur Abgabe von Süßigkeiten, Zigarren und Ansichtspostkarten. Es macht ferner keinen Unterschied, ob die betreffende Eisenbahnverwaltung diese Einrichtung selbst betreibt oder, was z. B. bei Bahnhofswirtschaften die Regel bildet, vertragsmäßig anderen Unternehmern überlassen hat. Es ist ferner nicht zu unterscheiden, ob die betreffende Einrichtung durch Personen besorgt wird oder selbsttätig arbeitet; für die hier in Betracht kommenden Fragen ist es unerheblich, ob z. B. Süßigkeiten in der Bahnhofswirtschaft in einem größeren oder durch den Automaten in einem kleineren Karton abgegeben werden. Wie wenig nach beiden Richtungen Unterscheidungen möglich sind, ergibt sich schon daraus, daß auf manchen Bahnhöfen der zum eigentlichen Beförderungsgewerbe gehörige Fahrkartenverkauf durch Automaten, die von einem Unternehmer aufgestellt sind, betrieben wird. Der Verkauf durch Automaten auf Bahnhöfen ist ebenso ein Teil des Gewerbebetriebs der Eisenbahnunternehmungen, wie in Schankwirtschaften der automatische Verkauf der hierher gehörigen Gegenstände einen Teil des Schankwirtschaftsgewerbes bildet (vergl. in letzterem Punkte übereinstimmend Nr II, D. III a der preußischen Anweisung vom 24. August 1900 zur Ausführung der Art. 1—5 und 14 des Gesetzes betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung vom 30. Juni 1900, Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung S. 289 ff. v. Rohrscheidt, Komm. S. 1150 ff., bes. 1154). Entscheidend ist lediglich, ob die Eisenbahnverwaltung die betreffende Veranstaltung in den zu ihrer Verfügung stehenden Räumen und in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnunternehmerin getroffen hat. Dies ist im vorliegenden Falle durch den von der Eisenbahnverwaltung mit dem Angeklagten geschlossenen Vertrag geschehen. Die entgegengesetzte Auffassung würde auch zu Ergebnissen und Unterscheidungen führen, welche den Bedürfnissen des Lebens und insbesondere des Reiseverkehrs widersprechen und vom Gesetzgeber nicht gewollt sein können.

Wenn die nicht unmittelbar der Beförderung dienenden Betriebe auf Bahnhöfen und in Eisenbahnwagen nicht zum Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen gerechnet und den allgemeinen polizeilichen Vorschriften unterworfen werden, müßten namentlich die Bahnhofswirtschaften auch für Reisende beim Eintritt der Polizeistunde geschlossen werden, was unstreitig nicht der Fall ist. (Vergl. das Urteil des Kammergerichts vom 1. Februar 1900, Johow, Bd 20 C. 8 ff., Olshausen, Komm. 6. Aufl. S. 1346, Anm. 2 a zu § 365, Oppenhoff-Delius, Komm. 14. Aufl. S. 959, Anm. 3 zu § 365 und die bei diesen Schriftstellern angeführte weitere Rechtsprechung und Literatur). Es müßten ferner die nicht nur auf den Bahnhöfen, sondern auch die in den Eisenbahnwagen befindlichen Automaten, z. B. solche, die Klosettpapier, Seife, Handtücher usw. abgeben, an Sonntagen während der nicht freigegebenen Zeit (§ 41 a R.-G.-O.) und an Werktagen in der Zeit von 9 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens (§ 139 e) geschlossen werden, was undenkbar ist. Es würden ferner praktisch ganz undurchführbare Unterscheidungen erforderlich werden. So dürften z. B. die Bahnhofswirtschaften während der für offene Verkaufsstellen nicht freigegebenen Zeiten Speisen und Getränke

zwar zum Genuß auf der Stelle, also in der Wirtschaft und den damit zusammenhängenden Bahnhofsräumen, nicht aber zum Mitnehmen auf die Fahrt abgeben. Es ist endlich auch nicht möglich, mit der Revision zwischen denjenigen Veranstaltungen zu unterscheiden, welche nur dem reisenden Publikum zugänglich, also innerhalb der Bahnhofssperre angebracht sind, und denjenigen, welche nur von dem reisenden Publikum benutzt werden können. Denn auch die Einrichtungen außerhalb der Sperre sind für das reisende Publikum bestimmt; der Umstand, daß diese mißbräuchlich auch von anderen Personen benutzt werden können, ändert hieran nichts. Mißbräuche können auch bei Veranstaltungen innerhalb der Sperre vorkommen, indem jemand, ohne reisen zu wollen, eine Bahnsteigkarte oder eine Fahrkarte für eine kurze Strecke löst und damit Einlaß in die gesperrten Bahnhofsräume erlangt. Eine Unterscheidung der benutzenden Personen, wie sie bei Bahnhofswirtschaften unter Umständen durchgeführt werden kann, ist bei den Automaten von selbst ausgeschlossen.

Die Verkaufsautomaten auf Bahnhöfen, wie sie die vom Angeklagten geleitete Gesellschaft aufgestellt hat, gehören daher zu dem Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen; ihr Betrieb unterliegt deshalb nicht den beschränkenden Vorschriften der §§ 41 a, 139 e R.-G.-O. Die Revision war somit, und zwar nach § 505 Str.-P.-O. auf Kosten der Staatskasse, zurückzuweisen.

— **Zum Begriffe des eigenen Verschuldens bei Verletzung durch eine Straßenbahn** hat das Reichsgericht in einem Urteile vom 22. Januar d. J. nachstehende beachtenswerte Ausführungen gemacht:

„Wenn das Berufungsgericht ein Verschulden des Getöteten darin nicht findet, daß er unverwandt den Blick nur auf den auf der einen Seite fahrenden Zug gerichtet hielt, den er besteigen wollte, und den Vorgängen auf der anderen Seite gar keine Aufmerksamkeit schenkte, so muß dies als rechtswidrig, weil dem Begriffe der Fahrlässigkeit als der Außerachtlassung der im Verkehr gebotenen Sorgfalt widerstrebend, erachtet werden. Der Getötete wußte, wenn er sich zwischen den Gleispaaren der Straßenbahn aufhielt, daß von beiden Seiten Züge heranfahren konnten; ja, er kannte, da er täglich mit demselben Zuge fuhr, die Zeit der An- und Abfahrt der auf beiden Gleisen in dieser Zeit verkehrenden Züge. Ist ihm der Aufenthalt auf dem Zwischenraume der beiden Gleispaare nicht zum Verschulden anzurechnen, so war es doch durch die Sachlage geboten, daß er von diesem immerhin nicht ganz ungefährlichen Aufenthaltsorte nach beiden Seiten Umschau hielt, um rechtzeitig vor einem auf dem anderen Gleise heranfahrenden Zuge seine Stellung verändern und sich in Sicherheit bringen zu können. Wenn er dieses versäumte und diesen Zug zu spät bemerkend nun im Schrecken eine die Gefahr vermehrende und den Anstoß gerade herbeiführende Bewegung machte, so ist dieser Anstoß mit seinen schädlichen Folgen auf seine eigene Fahrlässigkeit zurückzuführen. Das überwiegende Verschulden der Bahn wird nun einerseits darin gefunden, daß sie diese Änderungen zu treffen unterlassen habe, daß die auf beiden Gleisen anfahrenden Züge nicht in gleicher Höhe miteinander halten. Mag nun auch eine solche Änderung die Gefahr des Straßenbahnverkehrs zu ändern geeignet sein, so kann in ihrem Fehlen doch noch kein Verschulden der Bahn gefunden werden, sofern nur das Halten stets an der gleichen, dem Publikum bekannten oder erkennbaren Stelle stattfindet. Ein Verschulden der Bahn nach dieser Richtung haben auch die Kläger nicht behauptet. Ein weiteres Verschulden des Zugführers des anfahrenden Zuges soll darin bestehen, daß dieser, obwohl er auf 8 m Entfernung den Getöteten habe stehen sehen, sich auf die Warnungssignale durch Läuten beschränkt und den Zug nicht zum Stehen gebracht habe, was ihm noch möglich gewesen sei. Allein, wenn nach der Beweisaufnahme der Unfall dadurch veranlaßt wurde, daß der Getötete im letzten Augenblicke eine Bewegung nach dem anfahrenden Zuge hin machte, wenn er stehen bleibend unverletzt geblieben wäre, so kann ein Verschulden des Wagenführers doch nicht deshalb angenommen werden, weil er diese letzte Bewegung des Getöteten nicht vorausgesehen habe; er konnte vielmehr erwarten, daß ein erwachsener Mensch das Läutesignal rechtzeitig beachten und nicht dem Zuge gerade in den Weg laufen werde. Der Zugführer ist im vorliegenden Falle vorsichtig und langsam unter beständigem Läuten an die Haltestelle herangefahren; er hat hiermit alles getan, was durch die Rücksicht auf den Verkehr und durch die Pflicht der Aufmerksamkeit, die ihm sein Beruf besonders auferlegt hat, geboten war. Ein Verschulden des Wagenführers liegt daher nicht vor."

Bücherschau.

— **Reisen auf der Orléans- und französischen Südbahn.** Unter diesem Titel hat die französische Orléansbahngesellschaft ein sehr hübsch ausgestattetes Heftchen in tadelloser deutscher Sprache herausgegeben, dessen Text von Herrn Bonmarché verfaßt, dessen Zeichnungen und Kupferstiche von Herrn Fraipont hergestellt sind. Im Eingang wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Reisenden vom 1. Juni d. J. an für jede Rundreise auf der Orléans- und Südbahn zusammengestellte Fahrscheinhefte ähnlich den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingeführten und auch im Anschluß an letztere benutzen können. Das Heftchen schildert sodann die Gegenden, die von den Orléans- und Südbahnlinien durchzogen werden.

Wir werden in die eigentümliche Landschaft der Bretagne geführt, in der alles seine eigenartigen Züge hat, in der Landschaft, Bevölkerung, Sitten und Gebräuche, Kunst und Literatur zu einem Ganzen zusammenstimmen, wie es kein zweites gibt. Die Orléanslinien vermitteln die Verbindung nach allen Ortschaften der südlichen Hälfte der Halbinsel von der breiten Loiremündung bis zur Reede von Brest. Die von der Loire durchflossene Touraine ist dann Gegenstand eingehender Schilderung, das Land, von dem Tasso sagt, es sei „das Land des süßen Behagens, der Lustigkeit und der Wonne", das Land, das La Fontaine, Alfred de Vigny und andere nicht genug preisen konnten. In weniger als 2 Stunden erreicht die Orléansbahn Orléans, dann Blois mit seinen Amphitheatern von Giebeln, alten Bauten und schönen Kirchen. In reizenden Bildern werden uns die Schlösser der Touraine Château de Chambord, de Blois, de Chenonceaux, Château de Chaumont, d'Angers und andere vor Augen geführt. Die Reise geht sodann in die für Touristen und Geologen hochinteressante Auvergne, nach der uns die Orléansbahn führt. Hier dringt eine Bergbahn kühn in das Innere des Cantalgebirges ein, steigt zu einer Höhe von 1152 m, dringt in den langen Tunnel von Lioran und gelangt durch das prachtvolle Tal und die Schluchten von Alagnon auf den entgegengesetzten Abhang. Diese Durchquerung zählt zu den Wundern der französischen Eisenbahnlinien. Bilder vom Mont Doré, von der 1200 m hoch liegenden Station Lioran, vom Puy de Dôme usw. begleiten die höchst malerischen Naturschilderungen. Zum Schluß gelangen wir noch in die Pyrenäen, die durch zwei von Schnell- und Luxuszügen befahrene Bahnstrecken in wenigen Stunden von Paris erreicht werden. Poitiers, Angoulême, Bordeaux mit den nicht weit davon gelegenen herrlichen Tannenwäldern, Dax, Bayonne, Biarritz u. a. werden liebevoll geschildert und zum Teil auch durch kleine, wohlgelungene Abbildungen vor Augen geführt.

Das Büchlein ist wohl geeignet, in uns Deutschen die Lust rege zu machen, einmal auch die hier geschilderten, von Deutschen so selten bereisten Gegenden aufzusuchen, nachdem die Reisen durch die Einbeziehung der betreffenden französischen Eisenbahnstrecken in den Rundreiseverkehr so erheblich erleichtert worden sind.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Am 28. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Wetzlar-Niederlahnstein zwischen den Stationen Nassau und Ems gelegene Haltepunkt Dausenau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen des Haltepunktes betragen: ab Nassau 4,6 km und ab Ems 3,30 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Mai d. J. ist an der Strecke Orló-Tarnów zwischen den Stationen Stróze und Bobowa in Kilometer 48,475 die Personenhaltestelle Bobowa Stadt und an der Strecke Budweis-Klein-Reifling zwischen der Station Budweis und der Haltestelle Poric in Kilometer 116,9 die Haltestelle Budweis Linzer

Vorstadt für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 1. Juli dieses Jahres wird die Station Essen Nord für den Freiladeverkehr – mit Ausnahme der Vieh- und Fahrzeugsendungen — geschlossen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 20. Mai d. J. ist die an der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Wien Südbahnhof und Meidling gelegene, bisher nur für den Frachtgüterverkehr eingerichtete Abfertigungsstelle Wien Matzleinsdorf auch für die Auf- und Abgabe von Eilgütern in Wagenladungen eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 39 — Inser.-Nr 1296 — d. Ztg.)

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Tokod-Annavölgy-Sárisáp der Lokalbahn Budapest-Esztergom-Füzitö zwischen den Stationen Tokod und Annavölgy-Sárisáp gelegene Verladestelle Ebszöny, welche bisher nur für den Wagenladungs-Frachtgüterverkehr der Ungarischen Allgemeinen Steinkohlenbergwerks-Aktiengesellschaft diente, ist auch für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern der Fürst Metternichschen Gutsverwaltung eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 172 vom 7. Mai d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 15. Mai d. J.).

Nr I 177 vom 9. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni d. J. (abgesandt am 16. Mai d. J.).

Nr I 180 vom 11. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend die von Reiseunternehmern einzuhebende Gebühr für Ausfertigung von Vereinsfahrscheinheften (abgesandt am 16. Mai d. J.).

Nr I 182 vom 12. Mai d. J. an sämtliche ordentlichen und außerordentlichen Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf anderweite Gestaltung des Musters 8 der Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 16. Mai d. J.).

Nr II 176 vom 12. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Berichte über die Beantwortung technischer Fragen (abgesandt am 16. Mai d. J.).

Nr II 177 vom 14. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzung der Anlage V des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 19. Mai d. J.).

Nr II 179 vom 14. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend statistische Aufzeichnungen über das Verhalten von Schienen in ein- und zweigleisigen Versuchsstrecken (mit besonderer Rücksichtnahme auf die Materialbeschaffenheit) (abgesandt am 19. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 28. Mai d. J. wird die Bahnstrecke Ratingen West-Wülfrath für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die an dieser Strecke gelegenen Stationen Hofermühle und Flandersbach werden für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung von der Stirnseite der Wagen erfolgen muß, können auf den genannten Stationen nicht an- und ausgeliefert werden. Für die Abfertigung von Sprengstoffen sind die Stationen nicht eingerichtet.

Auf die neue Bahnstrecke Ratingen West-Wülfrath finden die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 Anwendung.

Die neue Strecke wird der Betriebsinspektion 2 in Düsseldorf zugeteilt.

Elberfeld, den 22. Mai 1903. (1345)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Änderung von Stationsnamen.

Änderung des Stationsnamens Heimbach.

Die an der Strecke Saarbrücken-Bingerbrück gelegene Station Heimbach erhält fernerhin die Bezeichnung „Heimbach (Nahe)“. (1346)

St. Johann-Saarbrücken, 18. Mai 1903.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die bisher nur dem Personenverkehr und dem Güterverkehr in Wagenladungen dienende, zwischen Güstrow und Plaaz gelegene Station Glasewitz wird vom 1. Juni d. J. ab auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet.

Schwerin, den 18. Mai 1903. (1347EH)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

---

4. Güterverkehr.

Die laut Bekanntmachung vom 18. April 1903 im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband am 1. Juni d. J. in Kraft tretenden Nachträge IV zum Tarifheft 2 und III zum Tarifheft 4 enthalten auch Entfernungen und Frachtsätze für Station Horchheim a. Rhein, die in den Bezirk Frankfurt a/M. übergegangen und im Tarifheft 1 zu streichen ist, sowie die Aufnahme der Stationen Brebach (Dir.-Bez. Saarbrücken), Lucka i. S.-A. und Muldenhütten (sächs. Stb.) in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen. Die Stationen Lucka i. S.-A. und Muldenhütten werden gleichzeitig in den Ausnahmetarif 8 des Tarifheftes 1 einbezogen. Die Entfernungen und Frachtsätze zwischen Station Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn und den in jener Bekanntmachung bezeichneten westlichen Stationen bleiben noch bis mit 14. Juni 1903 bestehen.

Dresden, am 22. Mai 1903. (1348)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Nach den Bestimmungen der Königlich preußischen Staatseisenbahnen müssen Sendungen an Dienststellen dieser Verwaltung, die auf Stationen der sächsischen Staatsbahn aufgegeben werden, auf der dem Versandort nächsten preußischen Station abgeliefert werden. Preußische Stationen in diesem Sinne sind auch die Stationen, in denen preußische und sächsische Linien an einander anschließen. Die sächsische Staatsbahn wird vom 1. Juni 1903 an für solche Sendungen den Unterschied zwischen der von ihr bezogenen Fracht und demjenigen Betrage erstatten, der ihr im direkten Verkehr zwischen der Versandstation und der wirklichen Bestimmungsstation über die im Frachtbriefe genannte Bestimmungsstation zufließt. Ergibt sich kein solcher Unterschied oder wird die im Frachtbrief genannte Bestimmungsstation im direkten Verkehr zwischen der Versandstation und der wirklichen Bestimmungsstation nicht berührt, so kann keine Erstattung erfolgen. Der Erstattungsbetrag ist im einzelnen Falle durch Vermittlung der Versandstation bei dem Verkehrsbureau der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zu erfragen. Die Erstattung ist binnen 3 Monaten nach der Aufgabe der Sendung gegen Vorlegung eines Duplikatfrachtbriefes bei dem genannten Verkehrsbureau nachzusuchen. Es bleibt vorbehalten, zu verlangen, daß die wirkliche Bestimmungsstation durch ein Zeugnis der zuständigen preußischen Dienststelle nachgewiesen wird. Die Erstattung erfolgt an den Versender, gleichviel, ob die Sendung in Frankatur oder Frachtüberweisung abgefertigt worden ist. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Klarschlag und rohen Bruchsteinen an Dienststellen der Königlich preußischen Staatseisenbahnverwaltung vom 3. Dezember 1902 wird hierdurch nicht berührt.

Dresden, den 25. Mai 1903. (1349)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Russisch-westpreußischer Verkehr über Mlawa.

Zum Gütertarif vom 1. Januar 1902 wird mit Gültigkeit vom 23. Mai 1903 der

I. Nachtrag eingeführt. Durch denselben wird die Station Pinsk-Pristan in den Ausnahmetarif 29 für Holz usw. einbezogen und das Warenverzeichnis zu diesem Ausnahmetarif geändert. Druckstücke des Nachtrages sind zum Preise von 0,10 ℳ bei den Güterabfertigungsstellen in Danzig und Neufahrwasser sowie bei unserem Tarifbureau zu haben.
Danzig, den 22. Mai 1903. (1349a)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
Mit Wirksamkeit vom 10. Juni l. J. gelangen in Ergänzung der Abteilung II des Ausnahmetarifes Nr 35 (für Malzkeime usw.) von Gmunden Redl. Zipf und Ried nach Feldmoching und Poing direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 23. Mai 1903. (1350)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 gelangen im Verkehre Amberg, Haßfurt und Heufeld - Königsberg a. d. Eger Frachtsätze des Spez.-Tarifs III sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Knochen etc. in Ladungen zu 5 t zur Einführung.
München, den 23. Mai 1903. (1351)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 gelangt in Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr 20a für Roheisen von Amberg nach Horowitz k. k. öst. Stsb. ein Frachtsatz von 0,68 ℳ für 100 kg zur Einführung.
München, den 23. Mai 1903. (1352)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-hessischer Güterverkehr.
(Gruppen VI/VII.)
Am 28. Mai 1903 werden die Stationen Hofermühle und Flandersbach des Direktionsbezirks Elberfeld in den Tarif einbezogen. Über die Frachtberechnung geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Essen, den 25. Mai 1903. (1353)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. kommt ein Ausnahmetarif für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster von verschiedenen diesseitigen Versandstationen nach Brake, Elsfleth und Nordenham der oldenburgischen Staatseisenbahn zur Einführung.
Weitere Auskunft erteilt das diesseitige Verkehrsbureau.
Cassel, den 24. Mai 1903. (1354)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr.
Am 1. Juni 1903 tritt ein Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von den Hochofenstationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen nach der Station Sangerhausen des Direktionsbezirks Cassel in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.
Essen, den 21. Mai 1903. (1355)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif.
(Gruppe I, II/V.)
Vom 25. Mai 1903 ab wird Ortrand (Direktionsbezirk Halle) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei - Roheisen aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.
Magdeburg, den 20. Mai 1903. (1356)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. usw.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ist in Ziffer 2b des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr 2 zwischen „Stiefel-(Absatz-) Eisen“ und „rohe Beschläge für Fenster und Türen“ einzuschalten „Hufeisen und Hufplatten“.
Breslau, den 22. Mai 1903. (1357)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.
Am 25. Mai d. J. werden die Stationen Brieg und Neisse als Versandstationen in die Ausnahmetarife E und E 2 aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Breslau, den 19. Mai 1903. (1358)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Stettin - nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.
Am 1. Juni d. J. wird die Station Rummelsburg Rangierbahnhof des Direktionsbezirks Berlin als Versandstation in die Eisen-Ausnahmetarife aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Hannover, den 16. Mai 1903. (1359)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.
Tarif vom 1. November 1901.
Vom 6 Juli l. J. ab wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 16, Serie III für Hohlglas von Friedburg-Lengau nach Mannheim tr. und Ludwigshafen tr. auf 1,60 ℳ für 100 kg erhöht.
München, den 19. Mai 1903. (1360)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.
Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1903 wird die Station Eussenheim in den Ausnahmetarif 2b für Brennholz einbezogen.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.
München, den 22. Mai 1903. (1361)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.
Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1903 kommt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält u. a.:
1. die Einbeziehung der badischen Stationen Kleinkems und Thalhaus;
2. Berichtigungen.
Die Frachtsätze der Station Thalhaus treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.
München, den 20. Mai 1903. (1362)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.
Teil II vom 1. Januar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. wird die Station St. Ingbert der pfälzischen Eisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 5 für Eichenholzextrakt einbezogen:

km		Pfennige für 100 kg
614	Passau Donaulände tr.-St. Ingbert	285
496	Regensburg Donaulände tr.-St. Ingbert	247
571	Deggendorf Donaulände tr.-St. Ingbert	277

München, den 22. Mai 1903. (1363)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr. (Gr. IV/VI.)
Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1903 gelangt ein Ausnahmetarif 5d für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster von verschiedenen diesseitigen Versandstationen nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde und Grohn-Vegesack zur Einführung.
Weitere Auskunft erteilt das diesseitige Verkehrsbureau.
Cassel, den 22. Mai 1903. (1364)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.
Zum Kohlentarif Nr 7 ist mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 der Nachtrag II erschienen, welcher Frachtsätze ab der lothringischen Station Beningen und der pfälzischen Station Glan-Münchweiler enthält Verkaufspreis 10 ₰. (1365)
St. Johann-Saarbrücken, 22. Mai 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Baden.
Zum Kohlentarif Nr 5 erscheint am 1. Juni d. J. der Nachtrag II, durch welchen die lothringische Kohlenversandstation Beningen, ferner die badischen Stationen Kleinkems und Thalhaus sowie die auf badischem Gebiete belegenen Main-Neckarbahnstationen in diesen Tarif aufgenommen werden.
Verkaufspreis 10 ₰. (1366)
St. Johann-Saarbrücken, 22. Mai 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1903 werden für Sendungen Milch, kondensierte und konservierte (sterilisierte), in Wagenladungen von 5000 und 10 000 kg von westschweizerischen Stationen mit der Bestimmung nach dem Zollauslande im Rückvergütungswege unter Beobachtung der Bestimmungen des § 14 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I von Basel Bad. Bf. nach Mannheim und Rheinau die Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und I gewährt.
Karlsruhe, den 20. Mai 1903. (1367)
Großh. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit dem 1. Juni l. J. wird die Station Neu-Isenburg des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz in die südwestdeutsch-schweizerischen Gütertarifhefte I B und II C einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Bahnen und unser Verkehrsbureau.

Die in diesen Tarifheften enthaltenen Frachtsätze der Eil- und Frachtstückgutklassen für Isenburg sind hinfällig geworden, nachdem diese Station mit der Eröffnung der Station Neu-Isenburg für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen worden ist.

Karlsruhe, den 20. Mai 1903. (1368)

Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Österreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 15 Juli 1903 wird die im Nachtrag VI zum Tarife Teil II, Heft 1 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes auf Seite 3 enthaltene Position 5 des Anhanges (enthaltend Frachtsätze für Petroleum etc. von Hütteldorf-Hacking und Nußdorf nach Lindau) gänzlich außer Kraft gesetzt.

Wien, am 22. Mai 1903. (1369)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Österreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung eines Frachtsatzes.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli l. J. gelangt im Rahmen des Tarifes Teil II, Heft 1 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes, u. zw. in Ergänzung des Ausnahmetarifes 7/b für die Stationsverbindung Hütteldorf-Hacking-Lindau der Frachtsatz von 362 Hellern pro 100 kg zur Einführung.

Wien, am 22. Mai 1903. (1370)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

(Frachtermäßigung für Petroleum, raffiniert etc.)

Die von den Frachtsätzen unter „A" der Seehafen-Ausnahmetarife Nr 16 a und 16 b des vom 1. November 1899 gültigen Verbands-Gütertarifes, Teil II, Heft 4 laut Position III des Nachtrages II zu diesem Tarifhefte für Petroleumnaphtha (Robbenzin) beziehungsweise Petroleum, raffiniert, gewährten und laut Position X des Nachtrages III zu dem obbezeichneten Tarifhefte bis Ende Dezember 1902 gültig gewesenen Frachtnachlässe werden für die Zeit vom 5. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbriefduplikate, welche spätestens bis Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahndirektion Wien einzusenden sind, wieder bewilligt.

Wien, am 19. Mai 1903. (1371)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für Rohpetroleumsendungen in Budapest dunap. t. p. u.

Mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 wird für die von Galizien nach Budapest dunap. t. p. u. abgefertigten Rohpetroleumsendungen der Petroleum-Produktenfabrik „Danica" der I. bosnischen Ammoniaksodafabrik-Aktiengesellschaft, welche in die in der Station Budapest dunap. t. p. u. befindliche Pumpenanlage der genannten Aktiengesellschaft eingelagert und von dort zu einem für den Transport geeigneten Zeitpunkte nach Bosna-Brod weiterbefördert werden, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt. Für diese Sendungen werden die im galizisch-ung. Verbandstarife Teil II, Heft 4, gültig vom 1. Januar 1901, sub Post-Nr 49 von galizischen Stationen nach Bosna-Brod enthaltenen Frachtsätze mit der Maßgabe angewendet, daß für Transporte, welche verbandmäßig via Budapest instradieren, die Frachtsätze um 10 Heller pro 100 kg, für jene Sendungen, welche via Beszkid instradieren, um 12 Heller pro 100 kg, und für solche Transporte, welche via Woronienka instradieren, um 18 Heller pro 100 kg erhöht werden.

Als Reexpeditionsgebühr wird außerdem 3 Heller pro 100 kg berechnet.

Diese Begünstigung findet auch auf Sendungen Anwendung, welche bereits im Jahre 1902 eingelagert wurden und nach Erscheinen dieser Kundmachung nach Bosna-Brod weiterbefördert werden.

Im übrigen sind die im Tarife Teil I, Abteilung B, Anhang I enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpediert werden, maßgebend.

Wien, am 14. Mai 1903. (1372)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Erd- und Maurerarbeiten mit teilweiser Materiallieferung (rund 350 cbm Zementbeton und 333 cbm aufgehauenes Mauerwerk) zur Herstellung eines Personentunnels auf Bahnhof Georgenthal sollen vergeben werden.

Das Verdingnisheft mit Zeichnung ist — soweit der Vorrat reicht — gegen portofreie Bareinsendung von 1,60 ℳ von hier zu beziehen.

Die Öffnung der mit Aufschrift „Los I Personentunnel Georgenthal" versehenen und verschlossenen Offerten findet am

Sonnabend, den 6. Juni d. J., Mittags 12 Uhr

statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Gotha, den 16. Mai 1903. (1373)

Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion zu einer Fußwegüberführung nebst Treppenanlagen auf Bahnhof Dittersbach soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferung umfaßt 42 640 kg basisches Flußeisen und 4460 kg Flußstahlguß.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 10. Juni, Vorm. 10 Uhr an unser Zentralbureau, Claassenstraße Nr 11, einzureichen.

Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar von dort bezogen werden.

Breslau, den 24. Mai 1903. (1374)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen zu 10 Überbauten für zwei Weißtrizbrücken auf der Strecke Schweidnitz-Charlottenbrunn soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferung umfaßt rund 326 000 kg basisches Flußeisen und 19 730 kg Flußstahlguß.

Von der genannten Lieferung sind 8 Überbauten Blechträger von 15 bis 23 m Stützweite, 2 Überbauten von 32 resp. 37 m Stützweite sind Fachwerkträger, der eine davon mit beiderseitigen Kragarmen.

Zu den Vertikalen und Diagonalen sind Differdinger Profile zu verwenden. Zeichnungen zu allen Überbauten liegen im Technischen Bureau, Oberschl. Bahnhof, Zimmer 11 zur Einsicht aus. Die übrigen Verdingungsunterlagen sind in unserem Zentralbureau, Claassenstraße Nr 11, zur Einsicht während der Dienststunden von 8—3 Uhr ausgelegt, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,75 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 13. Juni, Vormittags 10 Uhr an das genannte Zentralbureau einzureichen.

Breslau, den 27. Mai 1903. (1375)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erneuerung des Ölfarbenanstrichs der eisernen Überbauten der Brücke über die Oder bei Pommerzig, der Strecke Guben-Bentschen, soll öffentlich vergeben werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 10. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr einzusenden. Verdingungs-Unterlagen können gegen Einsendung von 50 ₰ in bar von hier bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Guben, im Mai 1903. (1376)

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf der von umgebauten Stadtbahnwagen herrührenden 669 Untergestelle am Mittwoch, den 24. Juni 1903, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Untergestelle von Stadtbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 20. Mai 1903. (1377)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Mai Vorm. gemeldet.

Nr 15 — Berlin, am 27. Mai 1903. — Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	1	1	Sack	35 Futtermehlsäcke	22,5	1	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
2	A	2	1	„	gebr. Kleiesäcke	30	2	Mannheim	Badische Stsb.	
3	A	12/31	2	Pack	20 Zementsäcke	14	3	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	
4	A weiß	—	1	Bund	14 Verschlußplatten	8	4	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	zu Herdringen.
5	A weiß	—	24	Stück	gußeis. Ventilatoren	53	5	„	„	Luftrosten.
6	A B	2461	1	„	Sofagestell	24	6	Unterlüß	„	
7	A B	1	1	Kiste	Eisenguß	34	7	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	
8	A F	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche	16	8	Friesack	K. E.-D. Altona	
9	A F	III	1	Bund	2 alte Körbe	7	9	Hannover	K. E.-D. Hannover	
10	A F C	586	1	Kiste	weißer Stoff	199	10	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
11	A K	1/2	1	Koffer	Kleider	40	11	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
12	A K	5	1	Korb	verz. Gußabfälle	73	12	Vogelsang	K. E.-D. Elberfeld	
13	A M	—	5	Wandkörbe	leer	15	13	Dresden-Fr	Sächsische Stsb.	
14	A S & S	2010	1	Ballen	Baumwollstoff	42,5	14	Mülhausen N.	Reichsbahn	farbig gewebt.
15	A X	354	1	Kiste	Steingut	165	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	{ A Z / Austria*) / M }	6375	1	Sack	Kleider und Betten	15	16	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	*) Signatur ist alt.
17	B	117	1	Kiste	Seife	27	17	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
18	B	915	1	Pack	60 Blumenstöcke	14	18	Mülheim Ruhr	„	
19	B	3475	1	Ballen	Bettfedern	17	19	Altona	K. E.-D. Altona	
20	B	5684	1	Sack	Erbsen	56	20	Neuhaus a/Oste	„	
21	B	2080	1	Ballen	Leinen	22	21	Schleswig A.	„	
22	B	458	1	Pack	24 Brettchen	17	22	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
23	B C	3	1	Sack	Kartoffeln	50	23	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
24	B E	63459	1	Pack	Papier	20	24	Remscheid	„	
25	B F	4	1	Kiste	leer	40	25	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
26	B R	43577	1	Stück	Wasserpumpe	28	26	Waldhof	Direktion Mainz	
27	B V G	535	1	—	eis Weichenschwelle	—	27	Westbevern	K. E.-D. Münster	1)
28	B V G	538	1	—	eis. Weichenschwelle	—	28	„	„	2)
29	B U	—	3	Verschläge	Maschinenteile	910	29	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
30	C B	409	1	—	Messingblech	27	30	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
31	C B C	4046	1	Kiste	leer	32	31	Jessen	K. E.-D. Halle a/S.	
32	C M	9	1	„	Backwerk	32	32	Steele N.	K. E-D. Essen	
33	C S	3672	1	„	Apparate	54	33	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
34	C T	4052	1	„	Palmin	31	34	Bismark	K. E.-D. Essen	
35	D	61	1	„	Eisen	42	35	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
36	D	405	1	Bund	2 kl. Maschinenteile	3,5	36	Soest	K. E.-D. Cassel	
37	D A G	div.	6	Kisten	gefüllt	347	37	Diedenhofen	Reichsbahn	
38	D H & S	35	1	Ölfaß	leer	35	38	Reden	St. Johann-Saarbr.	
39	D K A Q	273	1	Kiste	bronz. Schalen	10	39	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
40	D S	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	26	40	Saulgau	Württemberg. Stsb.	
41	E A	5	1	Koffer	Kleider	51	41	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
42	E B	—	3	Stück	eis. Unterlagsplatten	35	42	Wormditt	K. E.-D. Königsberg	
43	E B B	34	1	Kiste	Nudeln	16	43	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
44	E B S	4427	1	Stange	Rundstahl	30	44	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	E H	7446	1	Kiste	6 Stück schw. Alpakka	40	45	Straßburg	Reichsbahn	
46	E S	125	1	Pack	72 Rohrklopfer	14	46	Benneckenstein	Nordh.-Wernigerod.	
47	F ×	—	1	Stück	Pumpenrohr	10	47	Engers	K. E.-D. Cöln	mit Ventil
48	F A	—	1	Korb	frische Fische	96	48	Venlo	K. E.-D. Essen	
49	F A K	{ 43 / IV }	1	Kiste	leer	30	49	Kupferdreh	„	
50	F B	2304	1	„	?	177	50	Freiburg	Badische Stsb.	
51	F B & Co.	762900	1	Faß	gefüllt?	222	51	Lehrte	K. E.-D. Hannover	

1) Für Weiche 6 d, 4,20 m lang. 2) Für Weiche 6 d, 4,50 m lang.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	F N C	8115	1	Kiste	Spielwaren	77	52	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
53	F V	6026	1	Korbflasche	leer	1,5	53	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
54	G C B B	I	1	Sack	Reis (gebrochen)	110	54	Goldbeck	K. E.-D. Magdeburg	
55	G F G	633	1	Weinfaß	leer	85	55	Mannheim	Badische Stsb.	
56	G H	111	1	Korb	Eisenw. (Guß)	—	56	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
57	G H	3641	1	Kiste	Zeitschriften	30	57	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
58	G K	192	1	„	gefüllt	40	58	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
59	G M	1048	1	„	Bügeleisen	178	59	Schmalkalden	„	
60	G M	1	1	„	leer	15	60	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
61	G S	1886	1	„	Riemenfett	30	61	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
62	G S & Co.	—	1	—	Kette	37	62	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
63	H	799	1	in Stroh	Bleirohr	97	63	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
64	H	5	1	Faß	ansch. Talg	237	64	Backnang	Württemberg. Stsb.	
65	H	1208	1	Harraß	Packstroh	50	65	Freiburg	Badische Stsb.	
66	H	4599	1	Ballen	Teppich	29	66	Kirn	Direktion Mainz	
67	H B	—	1	Käfig	leer	35	67	Kiel	K. E.-D. Altona	
68	H B	156	1	Ballen	Tapeten	30,5	68	Marienburg	Marienburg-Mlawka	
69	H B S	304	1	Kiste	Webwaren	102	69	Gera	K. E.-D. Erfurt	
70	H C	33413	1	„	Bleichsoda	57	70	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
71	H E G	940	1	Pack	4 leere Fischkb. m. Deckel	18	71	Bremerhaven Zollinland	K. E.-D. Hannover	
72	H H	1440	1	Kiste	Holzwaren	69	72	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	H H K	--	1	Stück	gußeis. Viehkessel	73	73	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
74	H K	I	1	Reisekorb	leer	5,5	74	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
75	HL W	49/50	2	—	Vorstellbretter	50	75	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
76	H M S	1354	1	Kiste	Strümpfe	23	76	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
77	H V	3820	1	„	Kolonialwaren	37	77	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
78	H V S	—	1	Sack	anscheinend Zement	50	78	Hagen i/W.	„	
79	J	5, 240	3	Stück	Laufschienen	11	79	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
80	J H E	—	1	„	ansch. Achsenteil	15,5	80	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	z. Pflug.
81	J K	—	2	Bund	eis. Schaufeln	23	81	Wernersdorf	K. E.-D. Kattowitz	
82	J P	5064	1	Kiste	?	28	82	Seligenstadt	Direktion Mainz	
83	J R	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	11	83	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
84	K	—	2	Stück	gußeis. Geschränke	25	84	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
85	K	13330	1	Sack	ger. Kaffee	15	85	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
86	K	—	1	Ballen	Lumpen	20	86	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
87	K C	1/2	2	Weidenkb.	altes Packheu	16	87	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
88	K G	2591	1	Faß	leer	16	88	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
89	K H W	3875	1	Kiste	Maschinenteile	18	89	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
90	K M	703	1	„	Teigwaren	12	90	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
91	K & T	742	1	Faß	Porzellanringe	113	91	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
92	L	1225	1	Kiste	Korsetts	43	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	L	134	1	Ballen	Juteleinen	92,5	93	Tempelhof Rgb.	„	
94	L F	5034	1	Kiste	Wachsleinen	37	94	Emmerich	K. E.-D. Essen	
95	L F S	5876	1	„	leer	59	95	Leipzig B.	K. E.-D. Halle a/S.	
96	L J	508	1	Korb	Eisenwaren	26	96	Steele N.	K. E.-D. Essen	
97	L M & Co.	—	4	Säcke	Sodasäcke	106	97	Saaralben	Reichsbahn	
98	M A V	1093 1801	1	Stück	Kette	—	98	Passau	Bayerische Stsb.	
99	M C	5905	1	Kiste	gepreßter Stoff	62	99	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
100	M M	1473	1	„	Kakes	17	100	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
101	M S	8119	1	Faß	leer	35	101	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
102	M W	1	1	Kiste	gußeis. Kräne	15	102	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
103	N	—	2	Stück	Herdplatten	10	103	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
104	N	250	1	Kiste	Blechdeckel	13	104	Wanne	K. E.-D. Essen	
105	O B	10	1	Sack	Kartoffeln	68	105	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
106	P	1272/74	3	Kisten	gefüllt	68	106	Dresden-Alt	Sächsische Stsb.	
107	P H	1078	1	Kiste	Militärhosen	42	107	Wanne	K. E.-D. Essen	
108	R oder S	1/2 6074/5	2	Ölfässer	leer	62	108	Dortmund B. M.	„	
109	R	17	1	Stück	O-Untersatz	9,5	109	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	a. Zinkblech.
110	R H	19	1	—	Eisenplatte	14	110	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
111	R S	—	1	Stange	Flacheisen	52	111	Altenburg	Sächsische Stsb.	
112	R W	455	1	Bund	5 Zinkeimer	20	112	Hanau N.	K. E.-D. Frankf. a./M.	s. 7./4.
113	R W	11012	1	Harraß	Glaswaren	250	113	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
114	S	50	1	Sack	getrocknetes Fleisch	50	114	Hainichen	Sächsische Stsb.	
115	S B	605/6	2	Kisten	gefüllt	302	115	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
116	S B	2171	1	Pack	4 Waschbretter	4	116	Schlebusch	K. E.-D. Erfurt	
117	S & C	2381	18	Tafeln	Zinkblech	180	117	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
118	S C E	—	1	Ballen	rohe Schafwolle	100	118	Plagwitz-Lind.	K. E.-D. Halle a/S.	
119	S O C	1090	1	Kiste	Eisenscheiben	14	119	Magdeburg Hb.	K. E.-D. Magdeburg	
120	T	8386	1	„	leer	42	120	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
121	3 T 3	51	1	Faß	Terpentinöl?	195	121	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
122	B	2190	1	Kiste	Schuhlitzen	16	122	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
123	T G	—	1	„	leer	45	123	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
124	T H	4479, 4388, 4482	3	L.-Verschl.	leer —	126	124	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
125	T M	10	1	Kiste	? —	?	125	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
126	T P	1644	1	„	Vaseline —	16,5	126	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
127	Vn	3	1	Weinfaß	leer (743 l) —	168	127	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
128	W	140	1	Kiste	elektr. Fassungen —	36	128	Basel	Badische Stsb.	
129	W	1200	1	Ballen	alte Kartoffelsäcke —	49,5	129	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
130	W D C	2129	1	Kiste	Lampenteile —	31	130	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
131	W H & Co.	15720	1	Ballen	gem. Gummistoff —	102	131	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
132	W L	39474	1	Faß	leer —	8	132	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
133	W R	400	1	Kiste	6 Fl. Wein —	12,5	133	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
134	W S	—	1	Stück	gußeis. Rost —	6	134	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
135	Z F	72	1	Kiste	braune Litzen —	44	135	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
136	Elise Becker	—	1	Korb	Frauenkleider —	24	136	Mainz	Direktion Mainz	Gepäck.
137	Bergschloß-Brauerei	2933	1	Bierfaß	leer —	12	137	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
138	Jos. Busch	7477	1	„	leer —	37	138	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
139	Drüssel	—	1	Pack	leere Säcke —	11	139	Diekirch	Reichsbahn	
140	Ems	034, 037	1	Kiste	Nudeln —	16	140	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
141	Malzfabr. Etgersleben	—	1	Sack	29 Säcke —	29	141	Etgersleben	K. E.-D. Magdeburg	
142	Eving	83171	1	Kiste	Maschinenteile —	22	142	Schivelbein	K. E.-D. Stettin	
143	Hagen	—	12	—	Stahlbohrer —	55	143	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
144	Haniel & Co.	III	1	Stange	Flacheisen —	47	144	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
145	Jürgens Söhne	2385	1	Kiste	Mehl, Zucker —	15	145	Wermelskirchen	„	
146	Wilh. Käfeler	—	1	Koffer	? —	60	146	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
147	Karl Keller	54	1	Zylinder	leer —	22	147	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
148	Karl Keller	36	1	„	leer —	25	148	„	„	
149	Kolle	—	10	Fässer	leer —	95	149	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
150	Siegf. Lolinski II	—	1	Sack	Kleidungsstücke —	23	150	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	
151	Em. Schiel	—	1	Koffer	Schuhm.-Handwerkszeug	14	151	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
152	Otto Schleußner	—	2	Schachteln	fr. Blumen —	23	152	Leipzig-L.	Sächsische Stsb.	
153	Thonet, Wien, Austria	—	2	Stück	Stuhlsitze —	2	153	Soest	K. E.-D. Cassel	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
154	—	gelb III	5	Stangen	Flacheisen —	93	154	Bremen	K. E.-D. Hannover	
155	—	15	1	Stück	Ofentür —	4	155	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
156	—	1021	1	Pack	2 Holzstäbe —	1	156	Basel	Reichsbahn	
157	—	0152	1	Faß	gefüllt —	120	157	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
158	—	1229	1	Paket i. P.	Holzleisten —	16	158	Gr.-Moyeuvre	Reichsbahn	
159	—	1900	1	Faß	leer —	14	159	Öhringen	Württemberg. Stsb.	
160	—	2061	1	Stück	Schraubenschlüssel —	1	160	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
161	—	28282	1	Kiste	Maizena —	11	161	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	anscheinend zur Gewehrfabrikation.
162	—	29322	1	Sackleinen	Hohlstäbe aus Stahl	44,5	162	Sömmerda	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
163	grün-rot /	—	1	Stück	Rundeisen —	21,5	163	Immelborn	K. E.-D. Erfurt	
164	blau X	—	1	Faß	leer —	5	164	Meißen	Sächsische Stsb.	ohne Deckel.
165	X weiß	—	3	Bund	gußeis. Konsole —	87	165	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
166	(A)	—	1	Kiste	leere Flaschen —	28	166	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
167	Margar.	4726/7	2	Kisten	Margarine —	19	167	Carnap	K. E.-D. Essen	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
168	—	—	1	Pack	Abschlußventil —	8	168	Rastatt	Badische Stsb.	in grauem Packtuch.
169	—	—	1	Ballen	Aufnehmer —	97	169	Speldorf	K. E.-D. Essen	
170	—	—	1	Pack	Aufsatz (Holz) —	1/10	170	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	zum Blumentisch.
171	—	—	1	Bund	3 Bandeisen —	19	171	Herne	K. E.-D. Essen	
172	—	—	1	—	Bank	?	172	Wetter Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
173	—	—	1	Sack	B'wollgarn u. Kleider	18	173	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
174	—	—	1	Wagen	Blechabfälle —	—	174	Essen	K. E.-D. Essen	72788 Esn.
175	—	—	1	Blechflasche	ansch. Öl —	17	175	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
176	—	—	1	Blechkübel	gefüllt? —	5	176	Wildbad	Württemberg. Stsb.	Fabrikmarke: E. Moitrier, Metz.
177	—	—	1	Stück	eis. Blechschere —	10	177	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
178	—	—	1	Sack	Bohnen —	4	178	Hamm	K. E.-D. Essen	
179	—	—	1	—	ansch. Branntweinfaß, leer	16	179	Kiel	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
180	—	—	1	Gestell	8 Dosen Bratheringe	31	180	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
181	—	—	1	Stück	eis. Brechstange —	18	181	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	2 m lg.
182	—	—	1	—	Brett —	?	182	Cöln=B.	K. E.-D. Cöln	
183	—	—	1	Pack	hölz. Bretter —	30	183	Posen	K. E.-D. Posen	
184	—	—	6	—	Bretter —	?	184	Mieste	K. E.-D. Hannover	je 8 m lang.
185	—	—	1	Pack	13 Bretter —	44	185	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
186	—	—	1	Wagen	Bretter —	3100	186	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	34170 Hn.
187	—	—	1	Geflügelkb.	Brieftaubenk., leer —	10	187	Morsbach b. Aachen	K. E.-D. Cöln	
188	—	—	2	Reisekörbe	kleine Brötchenkörbe	6,5	188	Esens	K. E.-D. Münster	
189	—	—	2	Stück	kleine Büchsen —	1	189	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
190	—	—	1	Sack	feiner Candis —	100	190	Carden	St. Johann=Saarbr.	
191	—	—	1	Stück	Deichsel (zu einer Gartenspritze)	2	191	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
192	—	—	1	„	eis. Drehwelle —	20	192	Steele N.	K. E.-D. Essen	m. 4 Schrauben.
193	—	—	3	Eierkisten	leer —	61	193	Mesum	K. E.-D. Münster	
194	—	—	1	Stange	◻-Eisen —	24	194	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
195	—	—	5	Stück	Eisenblechstreifen —	29	195	Gemünden	Bayerische Stsb.	
196	—	—	1	„	Eisenkonstr.-Teil —	70	196	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Eilgut.
197	—	—	1	Pack	Eisendraht —	30	197	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
198	—	—	1	Stück	Eisenring —	12	198	Barmen=Ritt.	„	m. Zahnrad.
199	—	—	1	„	Eisenrohr —	5	199	Kempen	K. E.-D. Cöln	m. Spannsch.
200	—	—	3	Bund	Eisenrohre —	18	200	Bingen	Direktion Mainz	
201	—	—	1	Stück	◻-Eisenstange —	13,5	201	Duderstadt	K. E.-D. Cassel	Gewinde u. Mutter.
202	—	—	2	Kisten	Emballage (rot gestr.)	65	202	Kiel	K. E.-D. Altona	
203	—	—	1	—	Fahrrad —	—	203	Wanne	K. E.-D. Essen	Gepäck.
204	—	—	1	—	Fahrradständer —	3	204	Lauchhammer	K. E.-D. Halle a/S.	
205	—	—	1	Sack	Federn —	7	205	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
206	—	—	1	Pack	Fenstergewebe*) —	14	206	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	*) aus Draht.
207	—	—	1	Stück	Flacheisen —	25	207	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
208	—	—	1	Bund	Flacheisen —	60	208	Lechbruck	„	
209	—	—	1	Stange	Flacheisen —	21	209	Marienfelde	K. E.-D. Berlin	
210	—	—	1	Faß	gesalz. Fleisch —	73	210	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
211	—	—	1	Reisekorb	Frauenkleider —	18	211	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
212	—	—	1	—	eis. Gartenstuhl —	?	212	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
213	—	—	1	Ltgestell	Gasofen —	32	213	Stollberg Mkl.	K. E.-D. Cöln	alte Sign. M. K. 966.
214	—	—	1	Stück	Gasrohr —	125	214	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	6 m lg.
215	—	—	1	Bund	3 Gasrohre —	17	215	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
216	—	—	1	Stück	eis. Gestell —	69	216	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
217	—	—	12	„	kl. Gußstücke —	13	217	Budenheim	Direktion Mainz	m. Löchern.
218	—	—	1	Sack	Häcksel —	12	218	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	br. Arbeitstasche	Häkelgarn u. künstl. Gebiß	0,5	219	Neumünster	K. E.-D. Altona	
220	—	—	1	Pack i. L.	2 Haken, 2 Bolzen, 4 Ringe	5	220	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
221	—	—	1	„	Hanfschnur —	25	221	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
222	—	—	1	Harraß	leer —	—	222	Porta	K. E.-D. Hannover	
223	—	—	1	Bund	Holzleisten —	26	223	Bonn	K. E.-D. Cöln	2,5 m lang.
224	—	—	1	Kiste	Holzware —	55	224	Hainichen	Sächsische Stsb.	
225	—	—	1	Korb	2 leb. Hühner —	4	225	Kobylin	K. E.-D. Posen	Gepäck.
226	—	—	1	Ballen	Jutegewebe —	9	226	Cleve	K. E.-D. Cöln	
227	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	26	227	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
228	—	—	1	Pack	Kaminschieber —	8	228	Barmen=Ritt.	K. E.-D. Elberfeld	
229	—	—	1	Bund	5 Karrenrädchen —	?	229	Kranichstein	Direktion Mainz	
230	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	45	230	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
231	—	—	1	„	Kartoffeln —	49,5	231	Naumburg Hbf.	K. E.-D. Erfurt	
232	—	—	1	„	Kartoffeln —	25	232	Voldagsen	K. E.-D. Hannover	
233	—	—	1 / 2	Stück / „	Kette — / Ketten —	5 / 19	233	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
234	—	—	1	—	Kette ohne Ring u. Haken	160	234	Wanne	K. E.-D. Essen	25—30 m lg.
235	—	—	2	Koffer	alte Kleider —	62	235	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
236	—	—	1	Waschkb.	getr. Kleider —	27	236	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
237	—	—	1	Korb	Kleider u. Wäsche —	27	237	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
238	—	—	1	Stück	Kleiderhalter —	10	238	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
239	—	—	15	Kistchen	Klosterkäse —	66	239	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
240	—	—	1	Stück	Kochkessel —	102	240	Holzwickede	„	
241	—	—	1	Wagen	Kohlen —	10 000	241	Hörde	K. E.-D. Essen	72115 Esn.
242	—	—	2	—	Kohlenschaufeln —	2	242	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
243	—	—	2	Körbe	leer —	6	243	Osnabrück Br. Bhf.	K. E.-D. Münster	
244	—	—	1	Korbfl.	leer —	8	244	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
245	—	—	1	Pack	Korbweiden —	15	245	Dühringshof	K. E.-D. Bromberg	
246	—	—	1	Reisek.	Kuchen, Muster, Briefe	21	246	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
247	—	—	1	Stück	eis. Kugel —	22	247	Reinickendorf Dorf	„	
248	—	—	1	„	schmiedeeis. Kurbel	21	248	Altona	K. E.-D. Altona	roh.
249	—	—	3	—	Lattengestelle —	30	249	Freiburg	Badische Stsb.	
250	—	—	1	Sack	Mais —	100	250	Borgholz	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
251	—	—	1	Sack	Maisgries —	20	251	Speldorf	K. E.-D. Essen	
252	—	—	1	Gestell	Maler-Stativ —	0,5	252	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
253	—	—	1	Sack	ansch. Mehl —	107	253	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
254	—	—	1	„	30 l. g. Mehlsäcke —	25	254	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
255	—	—	1	„	22 l. Mehlsäcke —	16	255	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
256	—	—	1	Milchkanne	leer —	5	256	Ubstadt	Bruchs.-Hilsb.-Menz.	
257	—	—	1	„	leer —	7	257	Brohl	K. E.-D. Cöln	
258	—	—	1	Ballen	getr. graue Militärhosen	142	258	Wanne	K. E.-D. Essen	
259	—	—	1	—	Mörtelträger —	5	259	Hagen	K. E-D. Elberfeld	
260	—	—	1	Ölfaß	leer —	9,5	260	Neustadt b. Cobg.	K. E.-D. Erfurt	
261	—	—	2	—	ansch. Ölfässer, leer	48	261	Dorsten	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	Stück	eis. Ofengestell —	10	262	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
263	—	—	1	Pack	36 eis. Ofentüren —	16	263	Breslau M. F.	„	
264	—	—	1	Ballen	Packleinwand —	20	264	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
265	—	—	1	—	Petroleumfaß, leer —	35	265	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
266	—	—	1	Kiste	Putzschmirgel —	60	266	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
267	—	—	1	Stück	Rad m. Ansatz —	21	267	Cöln Deutz	„	
268	—	—	1	„	gußeis. Radsatz —	32	268	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
269	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	40	269	Neudamm	Stargard-Cüstrin. E.	
270	—	—	1	„	leer —	4	270	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
271	—	—	1	„	gefüllt —	11,5	271	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
272	—	—	1	Bund	Reiserbesen —	18	272	Quirscheid	St. Johann-Saarbr.	
273	—	—	1	Korb	Ringe f. Pferdegeschirr	52	273	Kl. Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
274	—	—	5	Stück	schmiedeeis. Rohre —	135	274	Militsch	K. E.-D. Posen	
275	—	—	2	„	schmiedeeis. Rohrhalter	6	275	Ratibor	K. E-D. Kattowitz	
276	—	—	1	Sack	Rübensamen —	50	276	Weißenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
277	—	—	1	Stück	Rundholz —	19	277	Stolp	K. E.-D. Danzig	
278	—	—	1	Sack	Runkelrübensamen —	13	278	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
279	—	—	1	—	Sackkarre —	?	279	Cuxhaven	K. E.-D. Altona	
280	—	—	1	Sack	39 l. Säcke —	28	280	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
281	—	—	1	—	Salontischchen —	13	281	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
282	—	—	1	Ballon	Säure —	50	282	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
283	—	—	1	Sack	Samenkartoffeln —	38	283	Trier Hb.	St. Johann-Saarbr.	
284	—	—	3	Pack i. P.	Scharniere —	5	284	Cöln-Dtz.	K. E.-D. Cöln	
285	—	—	1	Pack	eis. Schaufelblätter —	32	285	Altona	K. E.-D. Altona	
286	—	—	1	—	eis. Schiebkarre —	39	286	Zeitz	K. E.-D Erfurt	
287	—	—	1	Paket	Schiefernägel —	4	287	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
288	—	—	1	Sack	Schiefertafel, Puppen	10	288	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
289	—	—	1	Rolle	Schilfrohrgeflecht —	8	289	Grevesmühlen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
290	—	—	1	Schließkorb	gefüllt —	29,5	290	Stolp	K. E.-D. Danzig	
291	—	—	1	Faß	Schrauben —	222	291	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
292	—	—	1	grüner Kb.	eiserne Schrauben —	24	292	Leipzig Th. Bhf.	Sächsische Stsb.	
293	—	—	15	Stück	Schraubenbolzen —	30	293	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
294	—	—	1	„	ansch. Schwengel —	27	294	Crefeld	K. E.-D. Cöln	z. Erdbohrer.
295	—	—	1	„	eis. Schwungrad —	14	295	Meinerzhagen	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	Pack	ansch. Sesselsitze*) —	3	296	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	*) z. Gartenmöb.
297	—	—	1	Sack	krist. Soda —	99	297	Soldau	K. E.-D. Danzig	
298	—	—	1	Stück	Sofaverzierung —	4	298	Neumünster	K. E.-D. Altona	
299	—	—	1	Pack	12 Spielreifen —	3,5	299	Görlitz	K. E.-D Breslau	
300	—	—	1	Stück	Sportwagen —	3	300	Treuen	Sächsische Stsb.	
301	—	—	1	—	Sportwagen —	7	301	Köslin	K. E.-D. Danzig	
302	—	—	1	—	eis. Standbaum —	—	302	Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	1,90 m lg.
303	—	—	1	Stück	eis. Stange od. Welle	67	303	Blankenburg a/H.	Halberst.-Blank. E.	6,86 m lg.
304	—	—	1	Ballen	gestr. Taschen*) —	61	304	Burscheid	K. E.-D. Elberfeld	*) mit Bügel
305	—	—	1	Rolle	Teerpappe —	17	305	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
306	—	—	1	Sack	alte Töpfe, Deckel —	20	306	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	Umzugsgut.
307	—	—	1	—	eis. Träger —	31	307	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
308	—	—	2	Pack	Ventilat.-Rosette —	3	308	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
309	—	—	1	„	Verdeck —	1,5	309	Stettin Cgb.	K. E-D. Stettin	
310	—	—	1	Stück	Wagenbuchse —	2,5	310	Wilmersdf.-Fried.	K. E-D. Berlin	
311	—	—	1	„	abger. Wagendecke	—	311	Wischausen	Direktion Mainz	5 m lg., 3 m br.
312	—	—	1	—	Waschbrett —	1,5	312	Wilhelmshaven	Oldenburg. Stsb.	
313	—	—	1	Pack	Weidenstöcke —	9	313	Cöln D.	K. E.-D. Cöln	
314	—	—	1	Weinfaß	leer —	10	314	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
315	—	—	3	Tafeln	Weißblech —	42	315	Oberhof	K. E.-D. Erfurt	
316	—	—	1	Stück	eis. Welle —	10,5	316	Northeim	K. E.-D. Cassel	
317	—	—	1	„	eis. Welle —	34	317	Osterburg	K. E.-D. Magdeburg	1,20 m lg.
318	—	—	1	Bund	2 eis. Wellen —	30	318	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
319	—	—	1	Stück	Windkessel —	23	319	Wilhelmshaven	Oldenburg. Stsb.	z. Pumpe.
320	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	10	320	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
321	—	—	1	„	5 Zahnräder, 5 Gewichte	39	321	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
322	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	5	322	Ingolstadt Zentralbhf.	Bayerische Stsb.	
323	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	11	323	Reinschdorf	K. E.-D. Kattowitz	
324	—	—	1	—	Zinkwanne —	6	324	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
325	—	—	1	Paket i. P.	6 eis. Zuggardinen-einrichtungen 8	5	325	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 42. 30. Mai 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer dieser Zeitung erst am 6. Juni.

Deutsche Eisenbahnfragen.

Unter dem Titel „Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft?“ ist vor einigen Wochen eine Broschüre erschienen, die sich als „ein Beitrag zur sächsischen Eisenbahnfrage von einem Fachmann“ bezeichnet und in knapper, lichtvoller, vorzügliche Sachkenntnis bekundender Darstellung alle Seiten der Frage erörtert, ob denn wirklich ein Beitritt Sachsens zur preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft alle die Vorteile mit sich bringen würde, die nach einer neuerdings auch in Sachsen weit verbreiteten Meinung von ihm für die sächsischen Finanzen wie für das sächsische Eisenbahnwesen überhaupt erhofft werden. Wir bemerken von vornherein, daß der ungenannte, aber jedenfalls den sächsischen Regierungskreisen nahestehende Verfasser diese Frage fast nach allen Richtungen verneint und daß wir die durchaus sachliche Art anerkennen müssen, mit der der schwierige Stoff behandelt ist.

Die Broschüre verdankt ihre Entstehung offenbar der lebhaften Bewegung, die sich in einzelnen Kreisen der sächsischen Bevölkerung und insbesondere der Handelswelt kundgab und die vorbereitet war durch die bekannte, den Anschluß der württembergischen Bahnen empfehlende Schrift des Professors Dr Huber: „Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft!“ Während diese letztere, in dieser Zeitung seinerzeit besprochene Schrift (siehe Nr 66 S. 1006 Jahrg. 1902 d. Ztg.) den nationalen Gedanken eines weiteren Anschlusses der württembergischen Bahnen an die preußischen Bahnen auf dem Wege eines Gemeinschaftsvertrages lebhaft befürwortet, kommt die jetzt vorliegende sächsische Schrift, welche absichtlich denselben Titel in Form einer Frage wählt, für die sächsischen Verhältnisse zu dem entgegengesetzten Ergebnis.

Es ist ja, wie den Lesern dieser Zeitung genugsam bekannt, die Frage eines Beitritts Sachsens zu der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft als abgetan zu betrachten. Sowohl aus preußischen wie aus sächsischen Regierungskreisen heraus ist wiederholt aufs bündigste versichert worden, daß niemand daran denke, auf der einen Seite Sachsen zu einem solchen Beitritt einzuladen, auf der anderen Seite ein solches Aufgeben eines erheblichen Teiles der Eisenbahnselbständigkeit auch nur in Erwägung zu ziehen. Dennoch fand die Bewegung für den Anschluß in der Tat einen besonders fruchtbaren Boden in der Mißstimmung, die die bekannten ungünstigen finanziellen Ergebnisse der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung namentlich im Jahre 1901 gegenüber den günstigen der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft erzeugten; diese Mißstimmung erhielt weitere Nahrung durch den ja nun im wesentlichen aufgegebenen Versuch der sächsischen Regierung, eine umfassende Personentarifreform auf eigene Faust durchzuführen, deren wahrnehmbarste Maßregel eine teilweise nicht unerhebliche Erhöhung der Personenfahrpreise war und die dadurch von vornherein bei der großen Masse der beweglichen sächsischen Bevölkerung unbeliebt sein mußte.

Gegenüber der so entstandenen und durch die erwähnten Vorgänge verstärkten Mißstimmung wirken die Ausführungen der uns vorliegenden Schrift beruhigend und aufrichtend. Sie weist nach, daß zur Zeit ein Beitritt Sachsens zur preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft keinenfalls mit solchen finanziellen Vorteilen für die sächsischen Finanzen verbunden wäre, daß sie ein so großes Opfer an Selbständigkeit rechtfertigten. Sie erörtert besonders eingehend und in erster Linie die aus einer solchen Gemeinschaft etwa zu erwartenden wirtschaftlichen Vorteile und kommt auch hier zu einem der etwaigen Gemeinschaft ungünstigen Ergebnis. Diesen Hauptpunkten gegenüber gibt sie dann unumwunden zu, daß mit der Beseitigung jeden Wettbewerbs, mit der Anwendung der streng fiskalischen preußischen Verwaltungsgrundsätze sich für die Gemeinschaft finanzielle Vorteile erzielen lassen, die aber doch Sachsen nur zu einem kleinen, seiner Quote entsprechenden Teile zugute kommen und mit einer den Verkehrskreisen keineswegs willkommenen strengen Sparsamkeit verbunden

sein würden. Dann aber weist die Schrift darauf hin, daß die aus einer Vereinigung der benachbarten Netze zu erwartenden Vorteile großenteils auch ohne Bildung einer eigentlichen Betriebsgemeinschaft im Wege der Verhandlung und durch freie Entschließung der Verwaltung zu erreichen seien.

Wir haben in dieser Zeitung seit dem Bestehen der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft häufig genug Anlaß genommen, darauf hinzuweisen, daß ein engerer Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen sich immer von neuem als ein wirtschaftliches und nationales Bedürfnis erweise, daß aber der richtige Weg, auf dem dieser Zusammenschluß erreicht werden könne, noch nicht gefunden sei. Wir bescheiden uns auch jetzt unter dem Eindruck der sächsischen Schrift von neuem, daß der Weg der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft für den Anschluß der Eisenbahnnetze größerer Staaten schwerlich gangbar ist. Mit um so größerer Befriedigung begrüßen wir die Hinweise dieser aus höchst sachkundiger Feder stammenden Schrift auf die Punkte, in denen Vereinheitlichungen ihrem Verfasser im Wege der Vereinbarung erreichbar erscheinen. Es wird uns möglich sein, diese Punkte noch zu vermehren und damit vielleicht einige Hauptmerksteine des zu beschreitenden Weges zu bezeichnen.

Dies vorausgeschickt, glauben wir unserem Leserkreise einen Dienst zu erweisen, wenn wir ihn mit den Teilen der Schrift, die eine allgemeine Bedeutung beanspruchen können, näher bekannt machen und zugleich auch an einer Anzahl von Stellen mit unserer abweichenden Anschauung nicht zurückhalten.

Wir übergehen, um nicht zu lang zu werden, diejenigen hauptsächlich für den sächsischen Leserkreis berechneten Teile der Schrift, die sich mit dem Nachweis beschäftigen, daß der Anschluß Sachsens an die preußisch-hessische Gemeinschaft auf Grund der Finanzergebnisse des Jahres 1901 besonders ungünstig für Sachsen sein würde, weil dieses seitdem infolge der angewendeten strengen Sparsamkeitspolitik mit steigenden Erträgen rechne, während Preußen-Hessen anscheinend den Höhepunkt des Ertrages in jenem Jahre erreicht habe. Es handelt sich hier um Zukunftsfragen, über die wir mit dem Verfasser nicht rechten wollen. In dasselbe Gebiet fallen die Erwägungen, daß die für das Ertragsverhältnis in der Gemeinschaft maßgebende Teilungsziffer zu Sachsens Ungunsten in Zukunft wachsen würde, weil Sachsen infolge der großen Aufwendungen der letzten Jahre für Bahnhofsbauten, neue Bahnen, Ausstattung des Lokomotiv- und Wagenparks sein Eisenbahnwesen in einen solchen Stand gesetzt habe, daß hier in Zukunft Einschränkungen möglich seien, während bei den übrigen Gemeinschaftsbahnen die Zeit großer notwendiger Aufwendungen noch fortdauere.

Gewiß ist dem Verfasser in allen denjenigen Punkten zuzustimmen, in denen er auf die vortreffliche Ausstattung Sachsens mit Nebenbahnen und Schmalspurbahnen, mit Lokomotiven und Wagen, auf die Reichhaltigkeit seines Fahrplans, die Höhe der Gehälter und Löhne hinweist, im Gegensatz zu dem Zustand der hessischen Bahnen zur Zeit ihres Eintritts in die Gemeinschaft. Wir möchten den an sich richtigen Erwägungen gegenüber nur bemerken, daß die Bedingungen für eine Eisenbahngemeinschaft Sache der freien Vereinbarung wären; sie würden den veränderten Verhältnissen entsprechend gewiß auch anders gestellt werden können, die bessere Ausstattung der sächsischen Bahnen würde dabei natürlich Berücksichtigung erheischen und finden, die Einschränkung des Baues von Nebenbahnen wird anscheinend mit Rücksicht auf die Finanzlage ohnehin in Sachsen als notwendig erkannt und überdies wäre der Bau von Nebenbahnen außerhalb der Gemeinschaft jederzeit möglich, wie denn Kleinbahnen überhaupt als außerhalb des Rahmens einer Eisenbahngemeinschaft stehend allgemein betrachtet werden. Doch, wie gesagt, diese Lösung betrachten wir als abgetan.

Für unseren Leserkreis der wichtigste und interessanteste ist der zugleich umfangreichste dritte Abschnitt der Schrift, in dem Verfasser die allgemeinen Vorteile schildert, welche man von einer Eisenbahngemeinschaft zu erwarten pflege: Minderung der Verwaltungskosten, vorteilhafterer Bezug der Materialien, bessere Ausnutzung der Betriebsmittel, Wegfall des Wettbewerbs; er untersucht gewissenhaft, was von alledem bei einer sächsisch-preußischen Gemeinschaft zu erwarten sei. Was die Minderung der Verwaltungskosten anlangt, so gibt er die Möglichkeit einer Ersparnis in der Oberaufsicht und Oberleitung zwar zu, meint aber, daß in der unmittelbaren Betriebsführung eine solche kaum nennenswert sein würde, da das sächsische Eisenbahnnetz so umfangreich sei, daß zu seiner Verwaltung besondere Eisenbahnbehörden, wie eine solche in der jetzigen Generaldirektion vorhanden sei, keinenfalls entbehrt werden könnten. Die aus dem Wegfall der Abrechnungen und der Wagenaufschreibungen zu erzielenden Personalersparungen schätzt er zu einem Geldwert von rund 160 000 *M.* jährlich. Die aus dem Wegfall der Übergangsstationen zu erzielenden Ersparnisse will er zwar nicht leugnen, meint aber, daß sie meist überschätzt würden. Insbesondere komme bei den sächsischen Verhältnissen in Betracht, daß die Nebenbahnen, welche später großenteils außerhalb der Gemeinschaft zu erbauen wären, neue kostspielige Übergänge und kleine selbständige Verwaltungskörper erforderlich machen würden. Daß durch vorteilhafteren Bezug von Materialien in der Gemeinschaft billigere Preise zu erzielen wären, als jetzt bei der sächsischen Eisenbahnverwaltung, die einen jährlichen Bedarf von 670 000 000 kg Kohlen und 1 500 000 kg Petroleum habe, bestreitet Verfasser. Schon jetzt pflege die sächsische Verwaltung bei Lieferungen mit Erfolg die gleichen Preise zu vereinbaren, wie sie Preußen gewährt würden. Auch in bezug auf die Ausnutzung der Betriebsmittel ist nach seiner Meinung eine nennenswerte Besserung durch die Gemeinschaft nicht zu erzielen, da das sächsische Netz groß genug sei, um die Maschinen vollkommen ausnutzen zu können, wie denn auch deren Leistungen der der preußischen gleich stehen. Daß die Personenwagen in Sachsen nicht so gut besetzt seien wie in Preußen, liege an den kurzen sächsischen Betriebsstrecken und der Dichtigkeit des Netzes, die in mancher Beziehung zu einer Verteuerung und Erschwerung des Betriebes führe. Was die Güterwagen angehe, so seien diese in Sachsen besser ausgenutzt als in Preußen (1901 in Sachsen zu 70,49 %, in Preußen zu 65,03 % des Ladegewichts). Auch die Leerläufe würden sich schwerlich vermindern, da sie nicht mit der Größe des Netzes, sondern mit der Frage der Rückfracht zusammenhingen. Freilich sei die durchschnittliche Länge der Gütertransporte in Sachsen geringer als in Preußen. Das liege aber in den wirtschaftlichen Verhältnissen beider Länder, die durch die Gemeinschaft nicht geändert würden. Diese Kürze des Beförderungsweges sei ein Hauptgrund des geringeren Ertrages der sächsischen Bahn, da die Streckenfracht das Gewinnbringende sei, nicht die Abfertigungsgebühr. Übrigens ließen sich Vereinbarungen über gemeinschaftliche Benutzung der Betriebsmittel, insbesondere der Wagen, bekanntlich auch ohne Gemeinschaftsvertrag treffen und würden vielleicht getroffen werden, ohne daß freilich den sächsischen Verkehrstreibenden daraus ein unmittelbarer Vorteil erwachsen könnte.

Wenn wir hier in den meisten Punkten dem Verfasser im ganzen Recht geben können, so wollen wir nicht verhehlen, daß er in der Möglichkeit der Ersparung an Verwaltungskosten u. E. die Vorteile einer Betriebsgemeinschaft doch wohl unterschätzt. Nicht nur der Wegfall der Abrechnungen auf den verschiedensten Gebieten kommt in Betracht, sondern namentlich der Wegfall der Übergangs- und Gemeinschaftsstationen, auf denen der Dienst verwickelt und teuer zu sein pflegt. Zwar die Stationen mit doppelter Besetzung, auf denen jede Verwaltung ihr eigenes Personal hat, sind wohl jetzt beseitigt, aber wo die eine Verwaltung den Dienst für die andere nach deren Anordnungen mitbesorgen, die Gebäude, Gleise und all die tausend anderen zur Ausrüstung einer solchen Station gehörigen Gegenstände für die andere Verwaltung vorhalten, für sie das Personal stellen muß, da pflegt hierfür ein sehr reichliches Entgelt

gefordert zu werden; die Verwaltung, die auf die andere angewiesen ist, ist immer in schwieriger Lage. Hier bietet die Vereinigung große, dauernde Vorteile, die in Geld Millionen ausmachen.

Verfasser kommt nun zu einem besonders wichtigen und heiklen Punkt, zu dem Wegfall des Wettbewerbs der preußischen Eisenbahnverwaltung, der bei einer Gemeinschaft natürlich eintreten würde. Er weist zunächst darauf hin, daß der Wettbewerb zweier Verwaltungen für das Publikum insofern Vorteile biete, als jede Verwaltung bemüht sein werde, den Verkehr durch möglichst gute Einrichtungen an sich zu ziehen. Dann geht er im einzelnen näher auf den Personenverkehr ein und auf den bekannten Wettbewerb der Linie über Leipzig-Hof und über Halle-Probstzella bezw. Ritschenhausen im preußisch-bayerischen Verkehr, sowie der Linien über Sachsen und über Schlesien im preußisch-österreichischen Verkehr. In beiden Fällen sei auch bei der angenommenen Gemeinschaft deren Interesse an den Linien über Probstzella bezw. Ritschenhausen und Schlesien so groß, daß eine nennenswerte Verschiebung kaum eintreten werde. Er betont, daß jetzt eine vollkommen der Billigkeit und dem Verkehrsbedürfnis entsprechende Teilung des Verkehrs über die verschiedenen Linien stattfinde, an der eine Gemeinschaft schwerlich etwas ändern würde. Daß für Leipzigs Verbindungen mit Berlin Besserungen eintreten würden, hofft er gewiß mit Recht von der dereinstigen Fertigstellung des Leipziger Bahnhofs.

Nicht viel anders liege die Sache im Güterverkehr. Die Eröffnung der Verbindungen über Ritschenhausen und Probstzella hätten naturgemäß den Anteil Sachsens am Durchgangsverkehr gemindert, aber auch bei einer Gemeinschaft würde der Güterverkehr den kürzeren Weg wählen. Ähnlich würde im Verkehr mit Österreich das Interesse der Gemeinschaft in den schlesischen Übergängen ruhen. Im Verkehr des Westens mit dem Osten würde eine Abkürzung über Sachsen vielfach irrtümlich angenommen; beispielsweise betrage die Entfernung Kohlfurt-Gera über Preußen (Eilenburg-Leipzig) 290 km, über Dresden aber 300 km! Eine gewiß überraschende Tatsache, die in den geradlinig angelegten preußischen Flachlandbahnen ihre Erklärung findet, während die sächsischen Linien im Hügelland liegen und zur Berührung der größeren Städte oft Umwege machen.

Verfasser weist weiter darauf hin, daß Eisenbahngemeinschaften an sich keinen neuen Verkehr erzeugen können, sondern nur eine gleichmäßigere Verteilung des vorhandenen Verkehrs bewirken würden. Was dadurch an Betriebskosten usw. erspart würde, käme aber natürlich nicht demjenigen Teilhaber unmittelbar zu, über dessen Linien sich nun der Verkehr bewege, sondern der G e m e i n s c h a f t und dem einzelnen Teilnehmer nur nach dessen Anteil.

Zur gleichmäßigeren Verteilung des Verkehrs und damit zur Beseitigung der aus dem Wettbewerb entstehenden unwirtschaftlichen Umleitungen gebe es aber den Weg unmittelbarer Verhandlung zwischen den Staaten, hier zwischen Preußen und Sachsen. Dank dem Entgegenkommen der preußischen Verwaltung, die in vornehmer Weise gern der Anstandspflichten des Mächtigeren eingedenk sei, sei im Personenverkehr auf diesem Wege schon viel erreicht worden. Im Güterverkehr aber schwebten z. Z. Verhandlungen, die auf die Verringerung der Umwege und Abschwächung ihrer Wirkungen gerichtet seien. Gelinge das beabsichtigte Abkommen, wie zu hoffen, so eröffne sich zugleich die Aussicht, daß ein solches vielleicht zu einer a l l g e m e i n e n R e g e l u n g d e r W e t t b e w e r b s v e r h ä l t n i s s e unter a l l e n d e u t s c h e n B a h n e n führe, ein Erfolg, der mit einem Schlage eine der wichtigsten Einwendungen gegen das Bestehen der verschiedenen selbständigen Bahnnetze in Deutschland beseitigen werde.

Auch in diesem Punkt sind wir insoweit einverstanden, als es jedenfalls in hohem Grade willkommen zu heißen ist, wenn im Wege der Vereinbarung eine Güterleitung erzielt würde, die, von den Verwaltungsgrenzen absehend, so erfolgte, als ob die deutschen Eisenbahnen ein einheitliches Netz bildeten. Die unendliche Schwierigkeit liegt aber hier in dem f i n a n z i e l l e n Ausgleich. Gelingt eine solche Vereinbarung zwischen Preußen und Sachsen, wo sie jedenfalls verhältnismäßig am ehesten zu erzielen ist, so wäre das freilich ein bedeutungsvolles Vorbild für eine ähnliche, alle deutschen Bahnen umfassende. Das wäre dann schon ein großer Schritt auf dem Wege zu einem Eisenbahnzusammenschlusse unter Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der einzelnen Verwaltungen, wie sie uns als Endziel vorschwebt.

Sehr interessant und nicht frei von einer feinen ironischen Beimischung ist das, was Verfasser über die Erwartungen sagt, die man von der Anwendung der preußischen Verwaltungsgrundsätze auf die sächsischen Bahnen hege. Man erwarte bei deren Unterstellung unter die Gemeinschaftsverwaltung eine Hebung des Ertrags. Diese Annahme sei r i c h t i g. Der in allen Zweigen des Dienstes durchgeführten s t r e n g e n S p a r s a m k e i t der Verwaltung, die selbst vor unbeliebten Maßregeln (Platzkartengebühr, Schreibgebühr) nicht zurückscheue, auch in den Zeiten glänzender Überschüsse in der Einlegung neuer Züge, Errichtung neuer Verkehrsstellen, Anlage unrentabler Nebenbahnen usw. usw. weise Selbstbeschränkung übe, müsse man rückhaltlose Anerkennung zollen. Frei von ungerechtfertigter Nachgiebigkeit gegen die Wünsche des Personals und des Publikums, habe sie immer in erster Linie das Gedeihen des ganzen im Auge gehabt. Hierauf weit mehr, a l s a u f d i e G r ö ß e d e s N e t z e s seien die großartigen Erträge der preußischen Staatsbahnen zurückzuführen.

Wir haben in diesem Punkt doch eine etwas abweichende Anschauung. Gewiß ist die strenge und verständige Sparsamkeit der preußischen Verwaltung eine Ursache ihrer glänzenden finanziellen Erfolge, aber die Möglichkeit solcher Sparsamkeit, die Fähigkeit, den stürmischen und vielfach ungemessenen Forderungen der einzelnen Verkehrsbeteiligten entgegenzutreten und nach großen, allgemeinen Gesichtspunkten und bestimmten Grundsätzen in bezug auf den Bau von Nebenbahnen, von Bahnhofsgebäuden, Nebengleisen usw. vorzugehen, dem ungeduldigen Ruf des großen Publikums nach allen möglichen Erleichterungen entgegenzutreten — alles dies ist bei der V e r w a l t u n g e i n e s g r o ß e n N e t z e s viel eher vorhanden, als innerhalb kleinerer Kreise, innerhalb deren die örtlichen Interessen eine größere Kraft haben, sich durchzusetzen, wie der Verfasser es selbst beklagt und als eine Ursache der ungünstigen sächsischen Eisenbahnfinanzergebnisse bezeichnet. In einem großen einheitlichen Netz ist überdies der Ausgleich zwischen den einzelnen Teilen und Wirtschaftsgebieten viel eher möglich, als in einem kleineren.

Natürlich sind für das bessere Ergebnis der preußisch-hessischen Bahnen das geringere kilometrische Anlagekapital, die im ganzen günstigere Bodengestaltung und die damit zusammenhängenden geringeren Betriebskosten von Bedeutung; die riesigen Aufwendungen Sachsens für die eine Dresdener Bahnhofsanlage und für verhältnismäßig zahlreiche, sehr geringen Ertrag gebende und dabei teure Nebenbahnen haben gewiß zu dem Sinken der Rente der letzten Jahre erheblich beigetragen. Daß aber eben solche einzelne Bauten in Sachsen so schwere finanzielle Folgen gehabt haben, das liegt wieder in der Kleinheit des Netzes, innerhalb dessen Übertragungen und Ausgleichungen viel weniger leicht sind, als innerhalb des riesigen, die verschiedenartigsten Bestandteile und Verhältnisse umfassenden preußisch-hessischen Gemeinschaftsnetzes.

Verfasser weist darauf hin, daß die Verschiedenheit in der Verzinsung des Anlagekapitals zwischen den sächsischen und preußischen Staatsbahnen bis zum Jahre 1891 nur unbedeutend gewesen sei und erst seitdem sich immer mehr erweitert habe. Wenn er anführt, daß das kilometrische Anlagekapital der sächsischen Bahnen damals um nur 7967 ℳ höher gewesen sei, als das der preußischen Staatsbahnen, jetzt aber um weitere 44 725 ℳ zugenommen habe, während das preußische seitdem um 2383 ℳ zurückgegangen ist, so sehen wir hierin eine Bestätigung unserer

Meinung, daß die Gefahr starker Schwankungen bei einem kleinen Netz viel größer ist, als bei einem großen, wie dies auch die Erfahrungen der Niedergangsjahre seit 1900 deutlich zeigen.

In vollem Einverständnis befinden wir uns mit dem Verfasser wiederum, wenn er seinem engeren Vaterlande und den Mittelstaaten überhaupt rät, bei der Verwaltung ihrer Bahnen offen unter Wahrung ihrer Selbständigkeit nach dem Muster Preußens auch ihrerseits größere Sparsamkeit zu beobachten, dem Ertragsstandpunkt mehr als bisher Gewicht beizulegen. Wenn er beklagt, daß die sächsische Regierung bei ihren sehr kräftigen Bestrebungen in dieser Richtung bei Personal und Publikum sehr viel Widerstand findet und dabei u. a. auch auf die Angriffe hindeutet, die die Regierung wegen der geplanten Personentarifreform erfuhr, so mag er sich vor allem damit trösten, daß Sparsamkeitsmaßregeln, wenn sie in Einschränkung der Leistungen bestehen, immer beim großen Publikum Widerstand und geringes Verständnis finden; Tarif e r h ö h u n g e n aber haben nicht nur überall dasselbe Schicksal, sondern sie sind außerdem auch sehr zweischneidige Maßregeln, da sie das wirtschaftliche Gleichgewicht stören. Daß bei den jetzigen Erträgen der sächsischen Staatsbahnen die höchste Sparsamkeit bei Umbauten, Ausstattung der Gebäude, Güterverkehrsanlagen geboten ist, daß man auch mit der Erweiterung des Nebenbahnnetzes sehr vorsichtig sein und dort mehr als bisher von den Verkehrsbeteiligten Beiträge fordern wird, das verdient gewiß allseitige Zustimmung.

Der letzte kurze Abschnitt der Schrift ist der Erörterung gewidmet, ob und inwieweit bei dem gegenwärtigen Zustand dem Verkehr wirklich unleidliche Fesseln angelegt seien. Verfasser weist nun auf die zahlreichen bestehenden Gemeinschaftseinrichtungen im deutschen Eisenbahnwesen hin, die wir hier unserem Leserkreise nicht vorzuführen brauchen. Er meint, die Verwaltungsgrenze biete für den Verkehr innerhalb Deutschlands tatsächlich keine hinderliche Schranke mehr, fortgesetzt sei man bemüht, noch vorhandene Hindernisse und Mängel mehr und mehr zu beseitigen. Sehr wenig zutreffend findet er die Parallele zwischen Eisenbahngemeinschaft und Zollverein. Die Zollschranken hinderten den Verkehr sehr einschneidend, das Bestehen der Eisenbahnbetriebsgrenzen sei für das verkehrstreibende Publikum kaum fühlbar.

Unseres Erachtens ist der Vergleich doch ganz berechtigt und die letztere Auffassung steht mit der Wirklichkeit in mannigfachem Widerspruch. In Deutschland ist das Gefühl für Verkehrsbedürfnisse sehr weit vorgeschritten und verlangt die Beseitigung der noch vorhandenen Verkehrsschranken. Wie die Zollgrenzen im Wege freier Vereinbarung beseitigt wurden, so hofft man ein gleiches von jenen umsomehr, als man auf dem Verkehrsgebiet schon durch das vielfach Erreichte verwöhnt ist. Der Ruf ist ja namentlich von Süddeutschland ausgegangen, wo diese Grenzen viel deutlicher wahrnehmbar sind und auch viel häufiger überschritten werden, als bei uns in Norddeutschland. Wir erinnern nur an den freudigen Wiederhall, den eben die Nachricht von dem ersten, fast zaghaften Schritt gefunden hat, mit dem die IV. Wagenklasse jetzt in die Reichslande eintreten soll.

Das Schlußergebnis, zu dem Verfasser gelangt, faßt er dahin zusammen, daß der Anschluß Sachsens an die preußisch-hessische Gemeinschaft der sächsischen Bevölkerung nicht die gleichen wirtschaftlichen Vorteile bringen werde, wie der hessischen; finanziell würde er eher verlustbringend sein. Die etwa zu erzielenden Vorteile könnten jedenfalls ohne Anschluß im Wege der Verhandlung oder durch freie Entschließung der Verwaltung erreicht werden. Sonach sei es erklärlich, daß Sachsen die Selbständigkeit seines wertvollen Eisenbahnbesitzes wahren wolle, der auch künftig voraussichtlich wieder bessere finanzielle Erträge geben werde. In einem Nachwort fügt er noch hinzu, daß die behandelten Gesichtspunkte sich auch auf den Anschluß der anderen mittelstaatlichen Netze an Preußen-Hessen und auf die Gemeinschaft aller deutschen Eisenbahnen anwenden ließen; doch seien solche Ausführungen nicht Aufgabe seiner Schrift, nur wolle er in Kürze daran erinnern, daß die Dezentralisation eines so riesigen Gemeinschaftskörpers notwendig und ein erheblicher finanzieller Nutzen fraglich sei, da doch die Roheinnahmen nicht zunehmen würden.

Zum Schluß betont er, namentlich im Gegensatz zu Huber, daß mit dem Aufgeben des Eisenbahnbesitzes die Mittelstaaten eine der wesentlichsten Grundlagen ihrer p o l i t i s c h e n B e d e u t u n g verlieren würden. Daher würden vorurteilsfreie Politiker es doch für richtiger halten, daß die Mittelstaaten unter Aufrechterhaltung der Selbständigkeit ihres Eisenbahnbesitzes die G e s u n d u n g ihrer E i s e n b a h n v e r h ä l t n i s s e selbst in die H a n d n e h m e n und sie aus eigener Kraft durchführen!

Soweit die sächsische Schrift. Wir unsererseits betrachten es nicht als unsere Aufgabe, die politische Seite der Frage hier zu erörtern. Wir halten dies auch nach den abgegebenen Regierungserklärungen jetzt für zwecklos. Ein im höchsten Grade praktisches Ziel aber zeigen die eben erwähnten Sätze. Eines der wirksamsten Mittel zu seiner Erreichung ist nun zweifellos das vom Verfasser mehrfach angedeutete: die Beseitigung aller noch vorhandenen Verkehrsschranken, aller Wettbewerbsbestrebungen, aller Umwege, aller unwirtschaftlichen Zersplitterungen im Wege der freien Vereinbarung. Mögen die Verwaltungen völlig selbständig bleiben, dennoch können alle diejenigen Verkehrseinrichtungen, die die Grenzen der Bezirke überschreiten, so einheitlich gestaltet werden, als ob nur eine Verwaltung vorhanden wäre. Jeder Eisenbahner weiß, wie viel auf diesem Wege innerhalb Deutschlands, dank der Reichsverfassung und zahlreicher anderen Verbandseinrichtungen, bereits erreicht ist; jeder weiß aber auch, daß noch manches zu tun übrig bleibt: Wagenübergang, durchgehende Personen- und Güterzüge, einheitliche Fahrpläne, Güterleitungen, Tarife, einheitlicher Bau der Betriebsmittel, gemeinschaftlicher Wagenpark usw. Auch die Abrechnungen könnten großenteils wegfallen, wenn man die Einnahmen aller direkten Verkehre in eine Gemeinschaftskasse fließen ließe und aus ihr nach Anteilsvereinbarungen verteilte. Warum sollte man nicht auch einmal dahin kommen können, daß ein großer Teil der Beschaffungen gemeinschaftlich besorgt würde, daß die Reparaturen der Betriebsmittel, die Entschädigungszahlungen für beschädigte Güter usw., die Erstattungen von Fahrgeldern u. a. aus einer Gemeinschaftskasse bestritten würden, an der die Anteile nach vorher vereinbarten Grundsätzen festgesetzt würden? Die Anfänge zu solchen Vereinfachungen sind überall vorhanden. Längst hat man aufgehört, wegen jeder Beschädigungsreklamation einen endlosen Schriftwechsel mit den am Lauf des Guts oder an der Fracht beteiligten Verwaltungen zu führen; nach dem Wagenübereinkommen werden Beschädigungen der Betriebsmittel bis zum Betrage von 40 ℳ von derjenigen Verwaltung getragen, auf der die Beschädigung entdeckt wird. Es bedarf nur einer Erweiterung dieser Grundsätze und des in ihnen liegenden g e g e n s e i t i g e n V e r t r a u e n s. Ist doch das englische Wort für Vertrauen, trust, die besondere Bezeichnung geworden für große mächtige Vereinigungen, neuzeitliche Bildungen von so großer Bedeutung und Kraft, daß sie wohl vorbildlich sein können für das auf diesem Wege auch im Eisenbahnwesen Anzustrebende.

Natürlich würden so weitgehende Gemeinschaftsvereinbarungen auch die Einsetzung von Organen notwendig machen, die die erforderliche gemeinsame Verwaltung und Kontrolle ausüben. Auch für solche Organe, in denen die einzelnen selbstständigen Verwaltungen vertreten sein müßten, fehlt es weder an großen noch an kleinen Vorbildern.

Freilich sind dies alles nur Andeutungen. Aber wir glauben, daß hier der Weg liegt, auf dem der aus wirtschaftlichen wie nationalen Gründen gleichmäßig von allen Seiten ersehnte weitere Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen zu erreichen ist, ohne daß die Selbständigkeit der einzelnen Staatsbahnverwaltungen angetastet wird.

Zum Schluß noch einige Worte über das Verhältnis der sächsischen Broschüre zu der mehrerwähnten Huberschen Schrift. Wir gestehen offen, daß sich beim Lesen der ersteren in den Wein der aufrichtigen Anerkennung, die wir ihr zollen mußten, ein Tropfen Wermut mischte wegen der an den verschiedensten Stellen zutage tretenden herben Beurteilung der in ihrer Weise trefflichen und von aufrichtiger deutscher Vaterlandsliebe beseelten letzteren Schrift. So scharf der Gegensatz zwischen beiden schon äußerlich im Titel ausgeprägt ist, so sind die Gegensätze keineswegs so unüberbrückbar, wie sie erscheinen. Huber spricht zunächst von Württemberg, dessen Staatseisenbahnen sich in einer ungünstigeren Lage befinden, als die sächsischen, weil sie mit noch schwierigeren Betriebsverhältnissen zu kämpfen haben, viel stärker durch den Wettbewerb der Nachbarn Bayern und Baden bedrängt werden und im eigenen Lande weder in dem allgemeinen Wohlstand, noch in einer glänzend entwickelten Industrie, noch in zahlreichen großen Städten eine so unversiegliche Quelle des eigenen Verkehrs finden, wie jene. Württemberg hat nur 104 Einwohner auf das Quadratkilometer, Sachsen deren 234, das kilometrische Anlagekapital der Bahnen ist bei beiden ziemlich gleich, die kilometrischen Verkehrseinnahmen Württembergs erreichen aber kaum $^{2}/_{3}$ der sächsischen usw. Schon deshalb sind, wie auch die sächsische Broschüre anerkennt, die Finanzfragen bei dem Anschluß dort ganz andere, als hier. Auch Huber versteht unter Eisenbahngemeinschaft keineswegs, wie ihm der sächsische Verfasser unterstellt, einen bedingungslosen Anschluß nach dem Muster des preußisch-hessischen Vertrags. Auch er will Schutz gegen eine zu weit gehende Zentralisierung und ein zu großes Übergewicht Preußens. Durch den Gemeinschaftsvertrag soll das Kontrollrecht der mittelstaatlichen Verwaltungen und die Zuständigkeit der ständigen Tarifkommission erweitert werden; es müsse versucht werden, ein Verhältnis der Koordination anzubahnen. Fürchte man je den Fiskalismus Preußens, so ließe er sich auf diese Weise zweckmäßig beschneiden. Die hessischen Beschwerden bewiesen, daß man es bei etwaigen Vertragsverhandlungen anders machen müsse. — Huber will vor allem eine Gemeinschaft der Betriebsmittel, eine gemeinsame Tarifreform und „eine gemeinschaftliche Güter-Instradierung und Zugdisponierung“. Allerdings bedürfe es hier wie dort einer mit der nötigen Autorität und Exekutive ausgestatteten Zentralinstanz. Er verbreitet sich noch ausführlicher über die Punkte, in denen nach seiner Ansicht in einem Gemeinschaftsvertrag die Mitwirkung der Anschluß suchenden Regierungen besser gesichert werden müsse, als im preußisch-hessischen. Sonach scheinen sich die Huberschen und die sächsischen Ideen über das, was not tut, in einer ganzen Anzahl von Punkten zu berühren. Nur die „Zentralinstanz“ scheidet sie ersichtlich, Gemeinschaftsvereinbarungen werden hier wie dort für unumgänglich erachtet.

Als der Sophistik nicht ganz entbehrend bezeichnet die sächsische Broschüre die Huberschen Ausführungen, daß das Aufgeben des Eisenbahnbesitzes mit der politischen Selbständigkeit nichts zu tun habe. Huber betont zwar ausdrücklich das im Eisenbahnbesitz liegende politische Machtmittel, meint aber, daß seine Bedeutung sich nach dem finanziellen und wirtschaftlichen Ergebnis bemesse. Für dessen Förderung biete nun die Eisenbahngemeinschaft die größtmögliche Gewähr und deshalb bedeute die Aufgabe des selbständigen Eisenbahnbesitzes keine Einbuße. Insbesondere würden die Souveränitätsrechte nicht berührt.

Mag Huber hier immerhin etwas zu weit gehen, das erwähnte Urteil scheint uns doch zu hart. Praktische Bedeutung hat die Frage, wie wir sahen, jetzt nicht.

Wir beschränken uns auf diese wenigen Bemerkungen über die Gegensätze, die in den beiden Schriften zutage treten. Uns erscheint viel wichtiger der Grundgedanke, in denen sie beide einig sind, die Notwendigkeit eines weiteren Zusammenschlusses im deutschen Eisenbahnwesen durch freie Vereinbarungen, als deren nächstes Ziel uns die Schaffung eines gemeinschaftlichen Wagenparks, die Beseitigung der auf dem Wettbewerb beruhenden Umleitungen im Personen- und Güterverkehr, die Schaffung einheitlicher Einrichtungen und Tarife im Personen- und Güterverkehr und in weiterer Ferne vielleicht die Beseitigung der gegenseitigen Abrechnungen erscheint.

Wir wissen wohl, daß so leicht, wie sich diese Sätze schreiben lassen, so schwierig ihre Übersetzung in die Praxis sein wird. Aber wenn nur der Wille vorhanden ist, so wird sich auch ein Weg finden lassen!

Berlin, im Mai 1903. v. Mühlenfels.

Württembergische Eisenbahnfragen im dortigen Landtag.

Unter dieser Überschrift berichteten wir in Nr 39 dieser Zeitung über den allgemeinen Überblick, den in der Kammer der Standesherren Geh. Rat Dr v. Schall als Berichterstatter über den württembergischen Staatshaushalt gab. In Anknüpfung daran geben wir auszugsweise aus dem württemb. Staatsanzeiger die Erwiderungen, welche die Rede fand.

Fürst zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg bemerkte zu der Eisenbahnfrage, die Eisenbahnschuld rentiere sich nicht in der richtigen Weise, und dabei gehe das Streben noch dahin, die Tarife herunterzusetzen, während beim jetzigen Tarif schon zuzuschießen sei. Da sei es kaum zu verantworten, wenn man die Reisenden noch billiger befördern wollte. Erhöhen müsse man den Tarif, bis das Maß der Aufwendungen erreicht sei, das die Eisenbahn zur Beförderung der Personen nötig habe. Der Personenverkehr sei in Württemberg unrentabel und der Güterverkehr nicht groß. Mit dem Anschluß an die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft würde die Landeshoheit in Eisenbahnfragen verkauft; er würde es sehr bedauern, wenn Württemberg bezüglich der Eisenbahnfragen nicht mehr Herr im eigenen Hause wäre. Er sei kein Partikularist, aber er möchte wünschen, daß sich Württemberg sein mit so viel Mühe und so viel Kosten geschaffenes Eisenbahnnetz auch selbstständig erhalte. Dazu gebe es nur einen Weg, und das sei der, daß nicht jedes Jahr neue Schulden zu den alten gehäuft werden. Das Programm müsse ungefähr lauten: in den nächsten Jahren sind 200 Millionen Schulden zu tilgen und keine neuen dazu zu machen. Dann käme man auf eine Schuldenlast von 300 Millionen, diese würden sich aus der Eisenbahn verzinsen. Dann wäre man nicht mehr so vollständig abhängig von der Rente der Eisenbahn.

Fürst Quadt zu Wykradt und Isny meint, die Eisenbahn sei ein Schmerzenskind für das Land und zwinge zu großen Opfern. Auf der anderen Seite sei es ebenso klar, daß die Eisenbahnen auf der Höhe der Zeit bleiben müssen. Es seien die berechtigten Forderungen der Eisenbahn, soweit sie der Betrieb mit sich bringe, zu unterscheiden von Wünschen, bei denen man fragen müsse, wie weit die Finanzlage es erlaube, ihnen Rechnung zu tragen. Nicht übersehen dürfe man, daß durch die Eisenbahn manche Gegenden erst steuerkräftig geworden seien, daß dort Handel und Wandel in lebhafteren Gang gekommen seien, was in erhöhtem Wohlstand zum Ausdruck komme. Also ganz so schwarz könne er die unzulängliche Verzinsung der Eisenbahnschuld nicht ansehen.

Aus der umfassenden Rede des Staatsministers der Finanzen von Zeyer entnehmen wir folgende Stellen: Was die Eisenbahnen betrifft, so hat sich ergeben, daß die großen Befürchtungen, welche wir für 1902 wegen eines weiteren Rückgangs hatten, nicht in Erfüllung gegangen sind, und es ist auf Anregung des Herrn Verkehrsministers mit meiner Zustimmung eine Erhöhung des Ertrags der Eisenbahnen im ersten Jahre von 1 383 230 *M*, im zweiten Jahre von 991 630 *M* neu eingestellt worden, wobei noch einige kleine überschüssige Beträge in den Reservefonds fallen würden. Der Finanzminister verbreitet sich über die Finanzlage, die Einnahmen und Ausgaben des näheren. Es bleibe die Finanzlage selbst dann eine sehr wenig erfreuliche, wenn wir den jetzigen Etat sogar ganz ohne Zuschußanlehen abschließen könnten. Es bleibe somit neben anderen Punkten die unzureichende Rente der Eisenbahnen. „Daß diese Lage unmittelbar bedrohlich für unsere Staatsgebarung wäre, möchte ich nicht annehmen, aber es läßt sich nicht verkennen, daß wir, wenn nicht die Depression im wirtschaftlichen Leben rasch und wesentlich sich bessert, immerhin noch dürftigen Zeiten entgegengehen werden. Übrigens hatten wir in den Jahren 1879—84 eine wesentlich schlimmere

Finanzlage, in welcher wir nicht weniger als 13½ Millionen Anlehen zur Ausgleichung des ordentlichen Etats aufgenommen haben, welche auch noch nicht heimgezahlt sind, woneben zum Teil Steuererhöhungen, zum Teil Reduktionen des Zinsfußes unserer Staatsschuld vorgenommen wurden. Wir haben uns von dieser damals lang andauernden Depressionsperiode glücklich erholt. Auch in der Etatsperiode 1893/95 war die Lage ziemlich bedrohlich, wir mußten sogar zu einer Steuererhöhung schreiten — was heute nicht geschieht —, die Verhältnisse haben sich aber stets so gebessert, daß wir leidlich durchkommen konnten .... Ich darf das hohe Haus noch daran erinnern, daß die Regierung es ist, welche das Gesetz über den Reservefonds der Staatseisenbahnen vorgelegt hat, ein Gesetz, das dazu bestimmt und auch geeignet ist, unsere laufende Verwaltung gerade vor der größten Gefahr, d. h. vor den Schwankungen in den Erträgen der Eisenbahnen, zu schützen, einen Puffer zwischen die allgemeine Verwaltung und die Eisenbahnverwaltung zu stellen. Und diesen Zweck haben wir bereits erreicht, denn das Defizit bei den Eisenbahnen im Jahre 1901 von mehr als 1 Million konnte aus dem Reservefonds gedeckt werden, so daß wir das Glück haben, für 1901 überhaupt kein nennenswertes Defizit zu erhalten. Es ist zu hoffen, daß wir bei dem weiteren Aufschwung, welchen der Eisenbahnverkehr wohl nehmen wird, diesen Reservefonds bald wieder ergänzt haben werden, und dann können wir wenigstens in dieser Richtung ruhiger in die Zukunft sehen."

Der Finanzminister erinnerte weiter daran, daß in den letzten 25 Jahren gegen 50 000 000 ℳ Überschüsse erzielt wären, von denen nicht weniger als 16 000 000 ℳ für Eisenbahnbauten verwendet seien, welche teils eine Vermehrung des Grundstockvermögens, teils eine Erweiterung unseres Verkehrsgebiets bedeuten.

Der Minister kam dann auf die Grundstocksverwaltung zu sprechen. Unter Grundstock verstehe man das gesamte liegenschaftliche Vermögen des Staates, die sehr wertvollen Forste, alle Liegenschaften, welche zum Eisenbahnbetrieb gehören, usw. Die Grundstocksverwaltung aber, soweit über sie Rechnung gelegt wird, bezieht sich nur auf den Geldverkehr, welcher dadurch entsteht, daß gewisse Grundstocksteile verkauft und andere neu erworben werden. Diese Grundstocksverwaltung wäre an und für sich eine geringfügige, weil die Erwerbungen und die Verkäufe sich so ziemlich decken, wenn nicht in den fünfziger Jahren 40 000 000 ℳ Grundlastenablösungsgelder dem Grundstock einverleibt worden wären, welche in württemb. Staatsobligationen angelegt worden sind, und diese Millionen seien es nun, an welchen die Staatsregierung seither für gewisse Zwecke, namentlich für Eisenbahnbauten, gezehrt habe. In dem „Überblick" ist darüber bemerkt: „es seien zu Eisenbahnzwecken aus Grundstocksmitteln Aufwendungen im Betrage von 35 800 000 ℳ gemacht worden. Diese bedeuteten eine entprechende Verminderung des rentierenden Staatsvermögens und damit zugleich des von der Verfassung für unveräußerlich erklärten Kammerguts um den Betrag von 35 800 000 ℳ. Solche Opfer müßten die Aufrechterhaltung der Ordnung im Staatshaushalt mehr und mehr erschweren."

Dagegen sei zu bemerken, daß die Entnahme dieser 35 800 000 ℳ aus Grundstocksmitteln durch das Gesetz von 1843 nicht nur zugelassen, sondern angeordnet worden ist, und es seien nicht mehr Beträge entnommen, als durch dieses Gesetz erlaubt ist; es sind damit Liegenschaften erworben worden, welche ihrerseits wieder zum Grundstock gekommen sind. Der Vorwurf sei daher unberechtigt. Aber der Rückgang der Grundstocksmittel in den letzten Jahrzehnten habe doch erhebliche Sorge gemacht, und es solle die Entnahme aus Grundstocksmitteln für Eisenbahnzwecke zunächst aufhören. Was die Eisenbahnen betrifft, so wolle er nur soviel bemerken, als ihm als Finanzminister zukomme. In anderen Staaten sei dem Finanzminister eine gewisse weitere Mitwirkung bei der Festsetzung des Etats für die Eisenbahnen zugestanden. Der preußische Finanzminister Frhr. v. Rheinbaben habe vor einem Jahre im preußischen Abgeordnetenhaus eine sehr interessante Rede gehalten, in welcher er die verantwortliche Stellung des Finanzministers gegenüber der Eisenbahnpolitik näher dargelegt hat; er komme zu Schlüssen, die nach württembergischen Verhältnissen zu weit gehen; aber er, der Finanzminister, sei sich sehr wohl bewußt, daß er dabei auch eine Verantwortung mittrage. Diesen Standpunkt habe er auch schon früher eingenommen; anläßlich der Generaldebatte zum letzten Hauptfinanzetat 1901/02 habe er in dieser Richtung gesagt: „Allerdings gebe ich zu, daß das Anwachsen unserer Staatsschuld ein Fingerzeig für uns, aber auch für das Land und insbesondere für diejenigen Kreise sein muß, welche stets auf weitere Eisenbahnen drängen, daß wir mit dem Weiterbau unserer Eisenbahnen sparsamer sein müssen als seither. Ich als Finanzminister habe mir schon in der letzten Zeit erlaubt, in dieser Beziehung meine Bedenken auszudrücken, und ich halte es für meine Pflicht, auch in Zukunft in dieser Weise zu wirken. Das Notwendige kann man nicht versagen, aber es gibt Projekte und Wünsche, welche entschieden zu weit gehen, und ich glaube, daß ich mich mit dem neuen Chef des Departements der Auswärtigen Angelegenheiten in dieser Richtung zusammen finde." Letzteres habe sich durchaus bestätigt und er habe auch namentlich bei den Bestrebungen auf Herabsetzung der Tarife sich au die Seite des Herrn Verkehrsministers in verneinender Weise gestellt.

Der Staatsminister der Auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden führte aus, es sei ja unbestreitbar, daß die Staatseisenbahnen das Anlagekapital nur sehr mäßig verzinsen, zur Amortisation der Eisenbahnschuld überhaupt nicht ausreichen, mit einem Wort, daß sie, rein kaufmännisch betrachtet, ein schlechtes Geschäft seien. „Nun, was tut ein Unternehmer, wenn er schlechte Geschäfte macht, wenn die Artikel, die er produziert, sich nicht mehr bezahlen? Er wird einfach die Produktion einstellen oder jedenfalls seine Anlagen nicht vergrößern, noch ausdehnen. Konsequenterweise müßte also der Staat als Eisenbahnunternehmer den Eisenbahnbau aufgeben, den Betrieb der schlecht oder gar nicht rentierenden Bahnen einstellen oder sie verkaufen. Diese Konsequenz wird wohl der Herr Berichterstatter nicht ziehen wollen; damit gibt er aber stillschweigend zu, daß die Eisenbahnen eben nicht oder doch nicht ausschließlich unter diesem rein kaufmännischen Gesichtspunkte betrachtet werden dürfen, daß man hier nicht bloß den unmittelbaren Unternehmergewinn, sondern auch den mittelbaren volkswirtschaftlichen Nutzen, die befruchtende Wirkung, welche die Eisenbahnen auf unser ganzes Erwerbsleben ausüben, billigerweise mit in Rechnung stellen muß. Ich sehe daher in dem Vortrag des Berichterstatters nicht sowohl eine Aufforderung, den Eisenbahnbau künftig vollständig einzustellen, als vielmehr eine Ermunterung, bei den bisherigen Grundsätzen zu beharren, das heißt Zurückhaltung und Vorsicht zu üben, das Bautempo zu verlangsamen oder doch der jeweiligen Finanzlage anzupassen, keine gefährlichen Experimente, insbesondere auf dem Gebiet der Tarifpolitik, vorzunehmen und Mittel und Wege ausfindig zu machen, die geeignet sind, eine Vereinfachung und Verbilligung des Betriebs und damit eine Erhöhung der Einnahmen und Verminderung der Ausgaben herbeizuführen. Gerade in letzterer Richtung ist die Verwaltung fortwährend bemüht, und wenn ich auch zur Zeit nicht in der Lage bin, über positive Ergebnisse dieser Bemühungen Mitteilungen zu machen, so kann ich doch schon heute so viel sagen, daß sich diese Bemühungen nicht in der Richtung einer Eisenbahngemeinschaft nach preußisch-hessischem Muster bewegen. Darüber haben ja bereits früher sowohl der Herr Ministerpräsident, als auch ich beruhigende Erklärungen abgegeben und der Standpunkt der Regierung ist in dieser Beziehung in keiner Weise geändert worden. Daß ich die Anregungen und guten Lehren, die in dem Vortrag des Berichterstatters enthalten und die auch heute von verschiedenen Rednern des Hauses wiederholt worden sind, beherzige und auch danach zu handeln bestrebt bin, geht ja auch aus dem neuesten Kreditgesetz hervor, in dem Forderungen für neue Bahnen überhaupt nicht enthalten sind. Trotzdem sind allerdings für sonstige Eisenbahnzwecke noch im laufenden Jahre 30 weitere Millionen erforderlich und dabei wird es nicht einmal sein Bewenden haben, sondern in kurzer Zeit werde ich schon wieder mit neuen Forderungen vor die Stände treten müssen. Aber Sie werden sich ja seinerzeit selbst davon überzeugen, daß es sich bei all diesen Forderungen um Ausgaben handelt, die eben unvermeidlich sind, wenn wir mit unserem Eisenbahnwesen nicht rückständig, sondern konkurrenzfähig und auf der Höhe der Zeit und der Nachbarstaaten bleiben wollen. Es wird sich ja nicht darum handeln, die geforderten Summen alle auf einmal auszugeben, sondern sie werden sich auf eine Reihe von Jahren verteilen, auf die Dauer aber nicht zurückstellen lassen. Eine Sparsamkeit in dieser Beziehung würde ich für durchaus falsch und übel angebracht halten und darum auch nicht in der Lage sein, sie von meinem Standpunkt aus, als Verkehrsminister, zu verantworten."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Gesetze betreffend den Ausgleichsfonds und Erwerb von Eisenbahnen für den preußischen Staat.** Der Deutsche Reichs- und preußische Staatsanzeiger veröffentlicht in seiner Nummer vom 28. Mai d. J.:

1. das Gesetz vom 3. Mai d. J., betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung. Durch dieses erfahren die §§ 3 und 3a des Gesetzes vom 8. März 1897, betreffend die Tilgung von Staatsschulden, eine Abänderung;

2. das Gesetz vom 18. Mai d. J., betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat nebst den zwischen der Staatsregierung und den in Frage kommenden Privatbahnverwaltungen (Marienburg-Mlawka, Altdamm-Kolberg, Stargard-Cüstrin, Kiel-Eckernförde-Flensburg und Dortmund-Gronau-Enschede) abgeschlossenen Verträgen;
3. das Gesetz vom 18. Mai d. J., betreffend den Erwerb des Ostpreußischen Südbahnunternehmens für den Staat nebst dem zwischen der Staatsregierung und der Verwaltung der vorgenannten Eisenbahn abgeschlossenen Vertrag.

— **Landeseisenbahnrat.** Auf Grund des § 10 des Gesetzes vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrats, ist für den Rest der Wahlperiode 1901 bis 1903 der Ministerialdirektor, Wirkliche Geheime Oberregierungsrat Stieger zum stellvertretenden Vorsitzenden des Landeseisenbahnrats ernannt worden.

— **Die Mehreinnahmen der preußischen Staatsbahnen** im Monat April d. J. gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres rühren zum größeren Teile aus dem Personen- und Gepäckverkehr und nur zum geringeren aus dem Güterverkehr her. Aus diesem Umstande wird verschiedentlich darauf geschlossen, daß in der aufsteigenden Bewegung des Güterverkehrs eine gewisse Stockung eingetreten sei. Dabei wird jedoch, wie die Nat.-Ztg. hervorhebt, übersehen, daß die Monate April in diesem und in dem Vorjahre nicht völlig vergleichbar sind. In diesem Jahre fiel das Osterfest in den April, im vorigen Jahre dagegen in den März. Bekanntlich hat eine solche Festzeit zwar regelmäßig eine wesentliche Vermehrung des Personenverkehrs, umgekehrt aber naturgemäß eine entsprechende Verminderung des Güterverkehrs zur Folge. Wenn daher trotz des in den April gefallenen Osterfestes die Staatsbahnen in diesem Monat aus dem Güterverkehr noch eine nicht unbeträchtliche Mehreinnahme gezogen haben, so ist der Schluß berechtigt, daß die aufsteigende Bewegung des Güterverkehrs sich auch im Sommerhalbjahr fortsetzt.

Dieselbe Bemerkung trifft übrigens bei den sämtlichen Eisenbahnverwaltungen Deutschlands zu.

— **Einführung vierteljährlicher Rechnungslegung im preußisch-hessischen Staatsbahn-Personenverkehr.** Durch einen im E.-V.-Bl. veröffentlichten Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. Mai d. J. wird an Stelle der bisherigen monatlichen Abrechnung im Personenverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen vom 1. Juli d. J. ab eine vierteljährliche Abrechnung für die Fahrkartenausgabestellen eingeführt, und es sind daher von diesem Zeitpunkte ab die Fahrkartenausgabebücher nicht mehr monatlich, sondern vierteljährlich zu führen. Dagegen sind die Fahrkarteneinnahmebücher zur vorläufigen Feststellung der monatlichen Einnahmen wie bisher monatlich abzuschließen und die ermittelten monatlichen Gesamteinnahmen aus dem Staatsbahnverkehr und dem direkten Verkehr bis zum 5. des auf den abgeschlossenen Monat folgenden Monats der Verkehrskontrolle 1 auf Dienstkarte anzuzeigen. Die Einsendung der Vierteljahrsrechnungen hat bis zum 8. des auf den Vierteljahrsschluß folgenden Monats stattzufinden, während für die direkten Verkehre der dafür vorgeschriebene bisherige Termin bestehen bleibt. Im Hinblick auf die Verlängerung des Rechnungsabschnittes soll in der Folge schärfer als bisher an der Regel einer dreimonatlichen Selbstrevision der Fahrkartenkassen festgehalten werden, und es wird die Abweichung von einer solchen von der Genehmigung der Eisenbahndirektion abhängig gemacht. Betreffs der direkten Verkehre sind die geschäftsführenden und berichterstattenden Eisenbahndirektionen angewiesen, mit den fremden Verwaltungen über die Einführung einer vierteljährlichen Abrechnung in Verbindung zu treten und über den Erfolg dieser Bemühungen nach Jahresfrist zu berichten.

— **Benutzung der Warteräume auf den Bahnhöfen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat kürzlich den Eisenbahndirektionen einen unterm 20. Dezember 1893 ergangenen Erlaß in Erinnerung gebracht, der lautet: „Nach § 15 der mit dem 1. Januar 1894 in Kraft tretenden Verkehrsordnung ist den mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden der Aufenthalt in dem Warteraum des Bahnhofs bis zum Abgang des nächst zu benutzenden Zuges gestattet, in der Zeit von 11 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens jedoch nur, soweit der Warteraum ohnedies geöffnet sein muß. Die Unzuträglichkeiten, welche für derartige Reisende durch den Zwang der Räumung des Warteraums gerade während der Nachtstunden entstehen, lassen es wünschenswert erscheinen, von der vorerwähnten Ausnahmebestimmung in tunlichst geringem Umfang Gebrauch zu machen. Ich veranlasse die Königlichen Eisenbahndirektionen, in eine nähere Prüfung der Verhältnisse des dortigen Bezirks einzutreten und zum mindesten für die wichtigeren Übergangsstationen von einer Bahnlinie zur anderen entsprechende Anordnungen zu treffen. Reisenden, welchen die Weiterreise an dem nämlichen Tage infolge Zugverspätung unmöglich gemacht wird, ist bis zum Abgang des nächsten Zuges der Aufenthalt in dem Warteraum stets zu gestatten."

— **Kleinbahnwesen in Preußen.** Die starke Entwicklung der Kleinbahnen, die auf dem preußischen Gesetz von 1892 beruhen, hat bereits die Ausführung dieses Gesetzes in der Tat verschiedentlich beeinflußt. Minister v. Thielen hat auch im Landtage wiederholt die Auffassung vertreten, daß bei einer Revision des Kleinbahngesetzes eine weitergehende, die besonderen Bedürfnisse und Verhältnisse der einzelnen Bahnarten mehr berücksichtigende Trennung zwischen den Nebenbahnen, Kleinbahnen und denjenigen Bahnen, die vornehmlich dem städtischen Verkehr dienen, herbeizuführen sein wird. Auch hatte er eine solche Revision der bestehenden gesetzlichen Vorschriften für eine nicht allzu ferne Zeit als voraussichtlich unabweisbar in Aussicht gestellt. Inzwischen hat sich seit 1898 diese Entwicklung beim Kleinbahnwesen noch fortgesetzt. Die Zahl der größeren Unternehmungen dieser Art ist weiter gewachsen und ihr ganzer Charakter ähnelt dem der staatlichen Nebenbahnen in noch höherem Maße als früher. Im Landtage ist deshalb auch wiederholt die Frage auf eine starke Mitwirkung der staatlichen Eisenbahnverwaltung, insbesondere der Eisenbahntechnik, auf die Genehmigung, die Veranschlagung, den Bau und Betrieb solcher Kleinbahnen angeregt worden, und der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in der letzten Tagung des Landtags in Aussicht gestellt, daß in der Folge die staatlichen Aufsichtsbehörden sich vor der Genehmigung eines Kleinbahnunternehmens, namentlich soweit dabei kommunale Körperschaften als Unternehmer beteiligt sind, eine genaue Prüfung der Rentabilität angelegen sein lassen sollen, sowie daß technische Beamte der Eisenbahnverwaltung in den durch die Interessen des Eisenbahndienstes gezogenen Grenzen den kommunalen Körperschaften für den Bau und die Oberaufsicht des Betriebs zur Verfügung gestellt werden sollen. Diese Entwicklung der Dinge legt, wie die Berl. N. Nachr. meinen, die Erwägung nahe, ob nicht auch schon vor einer Revision des Kleinbahngesetzes innerhalb der durch dieses gezogenen Grenzen im Verwaltungswege der Schwerpunkt der staatlichen Einwirkung und Aufsicht in bezug auf Kleinbahnen von nebenbahnähnlichem Charakter mehr als bisher in die Eisenbahnverwaltung gelegt werden sollte.

— **Voraussichtliche Länge der im Jahre 1903 im Ruhrkohlenrevier zu stellenden gesamten Güterwagen.** Ein in Nr 37 S. 580 d. Ztg. über die Eisenbahnen der Erde aus dem „Archiv für Eisenbahnwesen" bezw. dem „Reichsanzeiger" entnommener und veröffentlichter Aufsatz, nach welchem die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1901 eine Ausdehnung von 816 755 km, also eine Länge, die das 20 fache des Erdumfangs am Äquator noch um mehr als 15 000 km und das $2^1/_{10}$ fache der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde um nahezu 10 000 km übertrifft, gibt bei Anwendung des Vergleichs auf die Wagengestellung im Ruhrbezirk auch hierüber einen interessanten Überblick.

Nach dem Ergebnis der Wagengestellung in den ersten vier Monaten dieses Jahres wird die voraussichtliche Gesamtgestellung am Schlusse dieses Jahres für Kohlen, Koks und Briketts 5 144 053 und für andere Güter 1 809 090, zusammen 6 953 143 Wagen sein. Nebeneinander gereiht ergibt sich bei durchschnittlich 8 m Wagenlänge für jeden gestellten Kohlen- usw. Wagen eine Gesamtlänge von 41 152 km und für alle gestellten Wagen eine solche von 55 625 km. Da der Erdumfang am Äquator 40 070 km beträgt, so würde die Gesamtlänge der in diesem Jahre zu erwartenden Gestellung von O-Wagen für Kohlen usw. den Erdumfang um 1082 km und die Gesamtlänge aller gestellten Wagen um 15 555 km übertreffen. Vergleicht man diese Längen mit der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km), so findet man, daß innerhalb zehn Jahren die Länge der für Kohlen, Koks und Briketts gestellten Wagen diese Entfernung überschreiten und von allen gestellten Wagen schon nach sieben Jahren übertroffen werden würde.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 5 Arbeitstagen 92 880 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 576 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 82 716 und auf den Arbeitstag

16 543 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 2033 und im ganzen 10 164 Doppelwagen oder 12,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 19 531 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 60 sowie von anderen Gütern 32 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 19 419 offene Wagen gegen 15 663 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 3756 oder 24 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— Daß die **erhöhten Bahnsteige der Berliner Stadtbahn** ohne irgend eine Gefährdung der Reisenden tadellos dem stärksten Sonntagsverkehr gewachsen sind, dürfte die seit der Ausführung verstrichene Zeit erwiesen haben. Inzwischen sind die Betonplatten tunlichst zusammengeschoben, Unebenheiten beseitigt und mit dem Ersatz der Bohlen durch neue Platten ist begonnen worden.

Was die Tragfähigkeit der Zementeisenbauart anbetrifft, so möge hier erwähnt werden, daß selbstredend vor Aufhöhung der Bahnsteige Besichtigungen und solche Proben vorgenommen wurden, die bei den maßgebenden Personen die volle Überzeugung der unbedingten Sicherheit hervorriefen. Diese Überzeugung ist auch durch die in den letzten Monaten aufs sorgfältigste angestellten umfangreichen Belastungsproben vollauf bestätigt worden.

Bei den Proben wurden die Platten genau so verlegt wie auf den Bahnsteigen, nur daß statt der Betonbänke eiserne Träger die Auflager bildeten. Die Träger ruhten auf starken Unterlaghölzern, auf denen sie mit Schienennägeln in mäßiger Höhe über dem Erdboden ausreichend befestigt waren. Das geschah, um ein Kippen unter der aufzubringenden großen Belastung sicher zu vermeiden, wodurch sonst die bei den Proben tätigen Personen leicht hätten gefährdet werden können.

Die Belastung erfolgte durch gerade zur Verfügung stehende handliche eiserne Bleche, von denen immer fünf ein Gewicht von 159 kg hatten, und zwar derartig, daß durch Benutzung von geeigneten Zwischenhölzern rechnungsmäßig die angenommene gleichmäßig verteilte Belastung herauskam. Mittels eines Hebels von zehnfacher Übersetzung wurde die Durchbiegung in der Mitte der Platte bis zum Eintritt eines Risses genau gemessen. Alles Nähere hierüber, die gewonnenen Ergebnisse mit Abbildungen, ausführlichen Erläuterungen und Schlußfolgerungen soll demnächst in einer technischen Zeitschrift veröffentlicht werden. Hier möge nur mitgeteilt werden, daß die bis jetzt geprobten fünf ebenen Platten bei einer Durchbiegung von 5, 7, 3, 6, 7,1 und 5,9 mm auf 1 qm 4625, 4007, 6605, 5927 und 6625 kg Belastung, also 8—13 fach die im äußersten Falle auftretende Belastung durch Menschengedränge aushielten, ehe die geringste Rißbildung eintrat. Das Alter der willkürlich gewählten Platten betrug 8 Wochen, 10 Wochen, 6 Wochen, 18 Tage und 6 Wochen.

Es wurden auch Sprungproben aus 0,53 m Höhe, entsprechend der Entfernung zwischen Bahnsteigoberkante und Wagenfußboden, auf drei Stirnplatten und zwei Mittelplatten angestellt. Auf jede Platte sprang ein 72—106 kg schwerer Arbeiter 20—22 mal, ohne daß sich der geringste Schaden oder Riß unter dieser außerordentlichen Beanspruchung gezeigt hätte. Auf zwei von diesen Stirnplatten sprangen sogar zwei, zusammen 149 kg wiegende Arbeiter immer gleichzeitig auf dieselbe Stelle, und mit dem gleichen Erfolge, daß an den Platten keinerlei Schaden entstand. Hierbei mag erwähnt werden, daß ein Sprung — falls überhaupt jemand so leichtsinnig sein sollte, aus einem Wagen ohne Benutzung des Trittbretts herauszuspringen — auf eine gewöhnliche ebene 663 mm breite Platte, deren Mitte von Vorderkante Wagen rund 1,5 m entfernt liegt, wohl nie vorkommen dürfte, höchstens auf eine Stirnplatte, die aber vermöge ihrer Hakenform eine viel größere Steifigkeit besitzt, als eine ebene Platte.

Diese günstigen Ergebnisse waren bei der Verwendung der besten Rohstoffe und bei der gewissenhaften Herstellung zu erwarten, denn während sonst Betonlagen von 0,15 m Dicke auf einmal gestampft zu werden pflegen, fand bei den 5 cm starken Platten ein dreimaliges Stampfen statt, d. h. jede Betonschicht war nach dem Stampfen nur $1^2/_3$ cm stark. Bei den Bänken, die 15 cm dick sind, wurde jede 3 cm starke Schicht eingestampft. Um eine innige Verbindung zwischen den Eiseneinlagen und dem Beton herzustellen, wurde das Eisengerippe jeder Platte und Bank vor dem Einstampfen vollständig in flüssigen Zementbrei gelegt. Der Erfolg war der, daß selbst mit kräftigen Hammerschlägen bei erst 14 Tage alten Platten der Beton kaum vom Eisen zu lösen war.

Der Zementeisenbau hat eben bei sorgfältiger Herstellung nur einen Feind, das ist der Frost. Nur bei solchen Platten, die bei dem plötzlich so hart hereingebrochenen Winter im November 1902 vor vollständiger Erhärtung Frost bekamen, sind Sprünge eingetreten. Das war leider trotz aller angewandten Vorbeugungsmaßregeln nicht ganz abzuwenden.

Auf der Berliner Ringbahn begann die Erhöhung der Bahnsteige in Betoneisenbau in der Nacht vom 27. zum 28. Mai d. J. mit Weißensee; es folgen dann Gesundbrunnen vom 5. zum 6. August, Wedding vom 7. zum 8. August, Westend (nur der mittlere Bahnsteig) vom 10. zum 11. August, Wilmersdorf vom 12. zum 13. August, Schöneberg vom 14. zum 15. August, Rixdorf vom 17. zum 18. August, Stralau-Rummelsburg (mittlerer Bahnsteig der Hauptstation) vom 19. zum 20. August, Frankfurter Allee vom 21. zum 22. und Grunewald (Stadtbahnsteig) vom 24. zum 25. August.

Die übrigen Bahnsteige werden zum größten Teil in der bisherigen Bauart erhöht werden — Erdschüttung zwischen Kantenmauern mit Mosaikpflaster —, jedoch ist nicht ausgeschlossen, daß die Aufhöhung des einen oder anderen noch in Zementeisenbauart stattfindet. Darüber werden erst die nächsten Wochen die Entscheidung bringen. Platt.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn.** In der am 26. d. M. stattgehabten Generalversammlung der Gesellschaft wurde der Abschluß und damit die Verteilung einer sofort zahlbaren Dividende von 5,5 % einstimmig genehmigt.

— **Die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft** beruft eine außerordentliche Generalversammlung zum 15. Juni d. J., welche über die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft von Bromberg nach Königsberg i/Pr. Beschluß fassen soll.

— **Die neuen Nachtschnellzüge zwischen Berlin und München.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen läßt einer Anzahl von Tageszeitungen über neue Nachtschnellzüge Berlin-München folgende Mitteilung zugehen: Die große Beliebtheit, welcher sich die im Sommerfahrplan 1900 eingeführten Tagesschnellzüge zwischen Berlin und München über Probstzella erfreuen, haben die Eisenbahnverwaltungen veranlaßt, in der diesjährigen Sommerfahrordnung auch eine Nachtverbindung zwischen den beiden Städten einzurichten, welche die Tagesverbindung an Schnelligkeit noch übertrifft. Die neuen Nachtschnellzüge, die alle drei Wagenklassen führen, legen die 674 km lange Strecke Berlin-München in etwa zehn Stunden zurück, haben also eine Reisegeschwindigkeit von ungefähr 67 km in der Stunde. Ihr Fahrplan ist folgender: 9.00 Abends ab Berlin, an 8.15 Morgens; 11.02 Abends ab Halle, an 6.14 Morgens; 4.11 Morgens an Nürnberg, ab 12.56 Nachts; 7.14 Morgens an München, ab 10.10 Abends. Der Zug Berlin-München nimmt in Berlin den Anschluß von Kopenhagen und aus Rußland auf. In Halle besteht Anschluß von Hamburg, Hannover und Bremen sowie von Magdeburg. In München werden die Anschlüsse an die Schnellzüge nach dem Gotthard und Engadin sowie nach Tirol und Salzburg erreicht. Die gleichen günstigen Verbindungen bestehen bei dem Gegenzuge von der Schweiz und Tirol nach Nordwestdeutschland und Rußland. Für entsprechende Annehmlichkeit während der Nachtfahrt ist durch Mitführung eines allen modernen Ansprüchen genügenden Wagenmaterials sowie eines Schlafwagens Sorge getragen.

— **Die Einnahmen der badischen Staatsbahnen** betrugen im April d. J. nach geschätzter Feststellung aus dem Personenverkehr 2 048 790 *M.* (gegen die geschätzte Einnahme des Jahres 1902 + 159 270 *M.*), aus dem Güterverkehr 3 653 250 (+ 65 680) *M.*, aus sonstigen Quellen 497 720 (— 206 890) *M.*, zusammen 6 199 760 (+ 18 060) *M.*, und in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April 22 832 280 (+ 1 252 210) *M.*

— **Besetzung von Lokomotivführerstellen bei der Schantungeisenbahn in China.** Die Schantung-Eisenbahngesellschaft in Berlin W. sucht für ihre Betriebsdirektion in Tsingtau drei erfahrene Lokomotivführer zum Dienst auf Güterzuglokomotiven und zur Überwachung der chinesischen Bediensteten. Die Bewerber müssen völlig gesund, unzweifelhaft nüchtern und gewissenhaft sowie ruhigen Charakters sein und in geordneten Vermögensverhältnissen leben. Unverheiratete erhalten den Vorzug. Der Dienstvertrag wird vorerst probeweise auf ein Jahr geschlossen, während dessen die Gesellschaft neben freier, leerer Wohnung von einem Zimmer für unverheiratete und von zwei Zimmern für verheiratete, kinderlose Beamte ein jährliches Anfangsgehalt bis zu 4000 *M.* gewährt, dessen angemessene Steigerung sie sich vorbehält. Unverheiratete erhalten 300 *M.*, Verheiratete 500 *M.* Ausrüstungsgelder. Ferner trägt die Gesellschaft die Kosten der Ausreise in III. Wagenklasse bezw. Kajüte und zahlt für die Reise einen Verpflegungszuschuß von 200 *M.*, für Verheiratete 300 *M.*; sie schließt ferner für die Angeworbenen eine Unfallversicherung über den Betrag von 6000 *M.* ab, deren Prämien sie bezahlt.

Im Falle der Nichtverlängerung des Vertrages nach dem ersten Jahre, worüber die Entscheidung der Betriebsdirektion in Tsingtau zusteht, sowie nach dem Ablauf des Vertrages oder bei der Unterbrechung der Tätigkeit auf bahnärztliche Anordnung wird freie Rückreise in die Heimat nebst dem Verpflegungszuschuß wie für die Hinreise gewährt.

Das Gehalt läuft vom Tage des Antritts der Ausreise und endigt mit dem Tage des Austritts aus dem Dienst in China; die Vertragsdauer rechnet von dem Tage der Meldung bei der Betriebsdirektion in Tsingtau bis zum Tage des Dienstaustritts. Die Ausreise muß spätestens Ende Juni angetreten werden.

Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die nachgeordneten Eisenbahndirektionen veranlaßt, für diese Stellen geeignete und zu ihrer Übernahme bereite Beamte der Gesellschaft spätestens bis zum 10. Juni d. J. mittels Vorschlagsnachweisung mitzuteilen. Den übertretenden Beamten wird vom Minister der erforderliche Urlaub unter Wahrung des Dienstalters erteilt werden.

— **Über die allmähliche Besserung des deutschen Eisenmarktes** entnehmen wir der berg- und hüttenmännischen Zeitschrift „Glückauf" folgende Angaben, die auf eine stetige, wenn auch langsame Hebung der Markt- und Preisverhältnisse schließen lassen. In Oberschlesien ist der Bedarf an Roheisen soweit gestiegen, daß von der Erzeugung, deren Umfang dem der früheren guten Jahre gleichkommt, nur noch unbedeutende Lagervorräte zurückbleiben. Im Siegerlande sind die Eisenerzgruben bereits bis Ende Oktober durch Bestellungen stark in Anspruch genommen, und einige Abschlüsse erstrecken sich bereits über das ganze laufende Jahr. Die bestehende Förderungsbeschränkung konnte daher bereits Ende April von 30 auf 20 % herabgesetzt werden. In Lothringen-Luxemburg hat das dort bestehende Roheisensyndikat seine gesamte Erzeugung bereits bis zum 1. Oktober d. J. vergeben, und es hat die in letzter Zeit eingehende ausländische Nachfrage bereits abgelehnt werden müssen, weil dem Umfange der inländischen nicht mehr zu genügen war. Die Wagenbauanstalten haben durch verschiedene Neuanschaffungen der Staatsbahnen Aussicht auf weiteren Arbeitszuwachs für die nächsten Monate. Die Handelsstatistik für das erste Vierteljahr 1903 hat ergeben, daß die Zunahme der Ausfuhr von Eisen und Eisenwaren dem Vorjahre gegenüber 23 % und gegenüber 1901 nicht weniger als 97 % betragen hat. Namentlich war Amerika nach wie vor mit größeren Bezügen hieran beteiligt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: die Regierungsbauführer Max Rump aus Dortmund (Eisenbahnbaufach), Edmund Hoeltje aus Elberfeld und Reinhold Zugwurst aus Ollendorf bei Weimar (Maschinenbaufach).

Österreich.

— **Erhöhung der Personentarife der böhmischen Bahnen.** In Beantwortung einer im Abgeordnetenhause gestellten Interpellation in betreff der eingetretenen Erhöhung der Personentarife der böhmischen Bahnen wies der Eisenbahnminister zunächst darauf hin, daß auf den Linien der Buschtêhrader Eisenbahn und Böhmischen Nordbahn sowie auf der Strecke Aussig-Komotau der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bis 1. Januar d. J. der Kreuzer-Zonentarif in Geltung stand, welcher im Juni 1890 auf den österreichischen Staatsbahnen eingeführt und bald darauf auf Veranlassung der Regierung auch von den genannten Bahnen unter ausdrücklicher Wahrung ihrer konzessionsmäßigen Rechte übernommen worden ist. Seither sei der Kreuzer-Zonentarif bei den Staatsbahnen bekanntlich infolge seiner ungünstigen finanziellen Ergebnisse vom 1. September 1895 ab außer Kraft gesetzt worden.

Anläßlich der Einführung der Fahrkartensteuer, welche die Umrechnung sämtlicher Personentarife und die Neuauflage aller Fahrkarten erforderlich machte, seien die genannten drei Privatbahnen um die Genehmigung einer entsprechenden Erhöhung ihres Personentarifes eingeschritten, indem sie geltend machten, daß der Kreuzer-Zonentarif mit Rücksicht auf die fortschreitende empfindliche Steigerung der persönlichen und sachlichen Betriebsauslagen kaum mehr zur Deckung der Kosten des Personenverkehres ausreiche.

Nach eingehender Prüfung der Verhältnisse und Berücksichtigung der Rechtslage sei diesen Bahnen vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium unter bestimmten Vorbehalten die Bewilligung erteilt worden, vom 1. Januar d. J. ab den derzeit gültigen Personentarif der Staatsbahnen, welcher sich innerhalb der konzessionsmäßig zugestandenen Höchsttarifsätze bewegt, zur Einführung zu bringen. Der Böhmischen Nordbahn sei hierbei zur Bedingung gestellt worden, daß die früher bestandenen Längenzuschläge, welche zwischen 10 und 30 % der tatsächlichen Entfernung betrugen, in Wegfall kommen.

Die Mehrbelastung des Personenverkehrs werde, wie der Minister betonte, rücksichtlich zahlreicher Relationen des Fernverkehrs durch die ausnahmslose Berechnung der Fahrpreise nach Myriameterzonen statt nach den größeren Zonen des Kreuzer-Zonentarifes erheblich eingeschränkt werden. Bei der Böhmischen Nordbahn ergeben sich aus dieser Berechnungsweise sowie aus dem Wegfall der Längenzuschläge trotz der höheren Grundtaxen des Staatsbahntarifs für manche Verbindungen Preisherabsetzungen. In anderen Verkehrsbeziehungen bringe allerdings der neue Personentarif prozentuell nicht unerhebliche Preiserhöhungen mit sich. Indessen seien die Bahnverwaltungen auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums bemüht, vorkommende Härten des neuen Tarifsystems nach Tunlichkeit zu mildern, so insbesondere durch Rückversetzung von Verbindungen des Nahverkehres, welche die Zonengrenze um nicht mehr als 0,5 km überschreiten, in die nächst niedrigere Zone. Von der Böhmischen Nordbahn seien auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums noch zahlreiche weitere Rückversetzungen von Relationen in niedrigere Zonen vorgenommen worden. Auch seien durch Einführung von Zeit- usw. Karten entsprechende Preisermäßigungen zugestanden. Die in Rede stehenden Bahnverwaltungen seien überdies verhalten worden, die bis Ende Dezember 1902 bestandenen Fahrpreisermäßigungen für Arbeiter unverändert beizubehalten und nach dem Beispiele der Staatsbahnen besondere Arbeiterfahrkarten aufzulegen, welche im Sinne des Gesetzes über die Fahrkartensteuer die Steuerfreiheit genießen.

Der Minister wies schließlich darauf hin, daß durch die Einführung des Staatsbahntarifs auf der Buschtêhrader, Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Böhmischen Nordbahn die anzustrebende materielle Tarifeinheit der Verwirklichung insofern nähergerückt sei, als nunmehr das Geltungsgebiet des Personentarifes der österreichischen Staatsbahnen sich auf mehr als die Hälfte des österreichischen Eisenbahnnetzes erstrecke.

— **Übereinkommen hinsichtlich der Südbahnprioritäten.** Das Hamburger Komitee der Südbahnaktionäre versendet eine Mitteilung, in welcher erklärt wird, das Komitee sei zwar zu der Überzeugung gelangt, daß das abgeschlossene Übereinkommen den berechtigten Ansprüchen der Aktionäre in keiner Weise genüge. Gleichwohl habe das Komitee beschlossen, von einem Widerstand gegen das getroffene Übereinkommen abzusehen. Das Komitee gehe bei seiner Stellungnahme davon aus, daß der Verwaltungsrat seinem Versprechen gemäß darauf bedacht sein werde, daß unter allen Umständen die Betriebsüberschüsse der zukünftigen Jahre, soweit sie die Beträge, welche durch die Hinausschiebung der Verlosung der Obligationen in den nächsten 16 Jahren frei werden, übersteigen, zur Verteilung an die Aktionäre verwendet werden; daß ferner die den Aktionären durch die Satzungen gewährleistete Vollauslosung der Aktien bis zum Ablauf der Konzessionsdauer sobald als möglich nach dem vorgesehenen Verlosungsplan, wenn auch vorläufig nur zur Hälfte, aufgenommen werde; daß die Verwaltung bestrebt sein werde, von der österreichischen Regierung für die ihr durch das Übereinkommen ohne Gegenleistung gewährten wichtigen Vorteile durch Verlängerung der Konzessionsdauer und durch ein Entgegenkommen in der Rest-Kaufschillingsfrage Konzessionen zu erlangen und daß der Höchstbetrag der Investitionen in den nächsten 16 Jahren, wie in dem Übereinkommen vorausgesehen, endgültig festgelegt werde; daß endlich sofort mit den Besitzern der fünfprozentigen Silberprioritäten ein der Sachlage entsprechendes Übereinkommen getroffen werde.

— **Länge der österreichischen Eisenbahnen.** Die Baulänge der österreichischen Eisenbahnen stieg von 19 946 km am Ende des Jahres 1901 auf 20 424 km am Ende des Jahres 1902. Von letzterer Länge entfallen auf Bahnen im Betriebe der Staatsbahnverwaltung 11 752 km, auf Staatsbahnen in fremdem Betrieb 112 km, auf Privatbahnen im Privatbetrieb 8461 km und auf ausländische Bahnverwaltungen gehörige, auf österreichischem Staatsgebiet belegene Strecken 99 km.

— **Betriebseinnahmen der österr. Staatsbahnen.** Auf Grund der vorläufigen Ermittlung betragen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen im Monate April d. J. aus dem Personenverkehre 4 912 200 Kr. (3 524 500 Reisende), aus dem Güterverkehre 13 881 800 Kr. (2 811 600 t), sonach im ganzen 18 794 000 Kr. Wird der Gesamteinnahme des Monats April jene des Vergleichmonats des Vorjahres gegenübergestellt, so zeigt sich im Personenverkehre des Berichtsmonats ein Ausfall von 118 075 Kr. (— 4300 Reisende), während aus dem Güterverkehr eine Mehreinnahme von 513 769 Kr. (+ 3900 t) erzielt wurde. Vom 1. Januar bis 30. April d. J. beträgt die Einnahme der Staatsbahnen aus dem Personverkehre 17 149 200 (— 330 379) Kr., aus dem Güterverkehre 55 194 300 (+ 1 477 476) Kr., daher im ganzen 72 343 500 (+ 1 147 097) Kr.

— **Preisausschreiben.** Um die für den Bau der neuen österreichischen Wasserstraßen wichtige Aufgabe der Überwindung großer Höhen der vorteilhaftesten Lösung zuzuführen, hat das österreichische Handelsministerium einen internationalen Wettbewerb ausgeschrieben. Gegenstand ist der vollständige Entwurf für ein Schiffshebewerk zur Bewältigung der 35,9 m hohen Gefällsstufe des Donau-Oderkanals bei Prerau in Mähren, welches bei möglichst geringem Wasserverbrauch einen ökonomischen Kanal-Schiffahrtbetrieb sichern soll. Die Wahl der Mittel ist vollständig freigestellt. Die ausgeschriebenen Preise betragen 100 000, 75 000 und 50 000 Kr. Außerdem ist eine Prämie von 200 000 Kr. für den Fall ausgesetzt, daß die Ausführung der Arbeiten nicht dem mit dem Preise ausgezeichneten Preiswerber übertragen werden sollte und das Werk sich bewährt. Als Endtermin für die Einreichung ist der 31. März 1904 festgesetzt.

Ungarn.

— **Konzession für eine Lokalbahn.** Das Amtsblatt veröffentlicht die Konzessionsurkunde für die Teilstrecke Töke-Terebes-Gálszécz-Parno-Szécz-Varannó-Csáklyó. Die Baukosten dieser vollspurig auszuführenden 31,5 km langen Lokalbahn sind mit 2 185 000 Kr. veranschlagt.

— **Die ungarische Investitionsvorlage.** In die neue Investitionsvorlage wird, wie der Berliner Börsen-Kurier meldet, der Bau der sogenannten Szekler Bahn einbezogen werden, ferner einer einen sehr bedeutenden Kostenaufwand erheischenden großen Eisenbahnbrücke über die Donau bei Komorn, deren Hauptzweck die Verbindung der zwei an beiden Ufern der Donau nach Ungarn führenden Linien, der sogenannten Marchegger Linie (ehemalige Österreichisch-Ungarische Staatsbahn) und der über Raab gehenden Brucker Linie, bildet. Der Ausgestaltung des Verkehrswesens wird die Investitionsvorlage überhaupt ihre besondere Fürsorge zuwenden; die Legung von zweiten Gleisen auf großen Strecken, Verstärkungen des Oberbaues, größere Neubauten, Schienenauswechslungen und Vermehrungen des Fahrparkes sind vorgesehen. Die Investitionen sollen einen Zeitraum von 3 bis 4 Jahren umfassen, so daß also die Notwendigkeit nicht vorhanden ist, bereits in diesem Jahre den ganzen Betrag von 240 000 000 Kr. im Kreditwege zu beschaffen. Es erscheint dies umsoweniger erforderlich, als die Staatskassenbestände der ungarischen Regierung erheblichere sind als seit vielen Jahren. Die Frage des Zinsfußes, auf welchen die Investitionsanleihe lauten wird, steht noch nicht fest.

Übrige europäische Länder.

— **Verkehr mit Skandinavien.** Aus Christiania wird der Voss. Ztg. berichtet, daß zur Regelung des deutsch-nordischen Güterverkehrs daselbst Vertreter der Staatseisenbahnen von Preußen, Sachsen, Mecklenburg und der skandinavischen Länder zusammengetreten sind. Dieser Güterverkehr erhält mit Eröffnung der Dampffährverbindung Warnemünde-Gjedser auch auf dieser Linie eine vereinfachte Form, da vom Herbst ab ganze Güterzüge zwischen Warnemünde und Gjedser befördert werden können. Der Wegfall der Umladung bringt auch eine Verbilligung der Güterfrachten mit sich.

— **Wohnungen für Eisenbahnbedienstete in Belgien.** Im Jahre 1893 gründeten die Eisenbahnangestellten in Brüssel, denen sich die Telegraphen- und Postbediensteten anschlossen, eine Gegenseitigkeitsgesellschaft zum Bau von vorteilhaften Wohnhäusern unter dem Namen „Union hypothécaire". Das Unternehmen ist gediehen und hat soeben sein zehnjähriges Bestehen zugleich mit der Fertigstellung seines 500. Hauses im Weichbilde Brüssels gefeiert. Die Angestellten zahlen an die Gesellschaft eine auf den Zinsfuß von 4 % berechnete Jahresleistung und werden auf diese Weise, wie Brüsseler Blätter rühmen, in 15—20 Jahren Eigentümer ihres Heims, während sie in dieser Frist eine geringere Summe bezahlt haben, als sie für die Miete eines Hauses hätten leisten müssen. Bei der Feier, an welcher der Arbeitsminister und Vertreter der betreffenden höheren Behörden und der Stadt Brüssel teilnahmen, wurde die Gemeinnützigkeit der Einrichtung gepriesen; ihren Leitern wurden Ehrenzeichen verliehen.

— **Herrn Loubets Ansicht über die Eisenbahnen.** Wie bekannt, hat sich der Präsident der französischen Republik unlängst zu gunsten des Privatbahnbetriebes ausgesprochen. Das „Journ. des transp." ist hiervon natürlich sehr entzückt und hält sein Urteil für vollkommen klar und bündig und auf Erfahrung begründet. Herr Loubet habe stets den Verkehrsfragen das eingehendste Interesse zugewandt und kenne auch die Fragen des Eisenbahnbetriebs der verschiedenen anderen Länder. Unter anderem habe er bis ins einzelne die hervorragende Arbeit des Professors der Universität Berlin, Herrn v. Kaufmann, über „die französische Politik in Eisenbahnangelegenheiten" gelesen. Wie bekannt, sei dieser Herr davon überzeugt, daß die Art des französischen Eisenbahnbetriebs der deutschen überlegen sei. Der hervorragende Berliner Professor habe sogar im Verlaufe von zwei Reisen in Frankreich die Ehre gehabt, von dem Präsidenten Loubet empfangen und in eine längere Unterhaltung über wirtschaftliche und soziale Fragen verwickelt zu werden. Das „Journ. des transp." fährt nach dieser interessanten Mitteilung wörtlich fort: „Wir glauben hinzufügen zu dürfen — und das ist freilich eine schwere Indiskretion — daß Herr Richard v. Kaufmann in einer Privatunterhaltung mit einem französischen Nationalökonomen, dessen Namen zu enthüllen wir nicht ermächtigt sind, sich so durchdrungen von den Gefahren (!) der fiskalischen Eisenbahnverwaltung in Preußen ausgesprochen hat, daß er fürchtet, bei weiterem Fortgang des jetzigen Laufes der Dinge werde man vor Ablauf von 15 Jahren gezwungen sein, auf das Rezept der Privatverwaltung (sic) zurückzukommen." (qu'on soit contraint, avant quinze ans, de revenir à la formule de l'exploitation privée [sic].) So weit die französische Quelle! Wir haben bis jetzt gehofft, einer Widerlegung dieser kaum glaublichen Nachricht zu begegnen. Sollte wirklich Herr v. Kaufmann eine solche Äußerung getan haben, so würde das freilich zur Vermehrung seines Ansehens in den Kreisen der deutschen Eisenbahnwelt nicht beitragen!

— **Änderung des schweizerischen Eisenbahntransportgesetzes.** Die Ständeratskommission hat beschlossen, auf die von der schweizerischen Regierung vorgeschlagene Revision dieses Gesetzes, obwohl es in verschiedenen Punkten abänderungsbedürftig sei, nicht einzugehen, weil jetzt der Zeitpunkt hierzu nicht gegeben sei. In zwei Jahren (1905) wird wieder eine internationale Versammlung zur Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr stattfinden. Mit dessen Änderungen sei dann ohnedies das schweizerische Gesetz in Einklang zu bringen, eine vorherige Revision daher nicht angebracht.

— **Die Lokalbahn Erlenbach-Zweisimmen.** Die vollspurige Lokalbahn von Spiez über Erlenbach nach Zweisimmen ist fertiggestellt und mit dem Bau der Schmalspurbahn von Zweisimmen über Montbovon nach Montreux ist bereits begonnen worden. Damit geht der langgehegte Wunsch der Kantone Bern und Waadt, eine direkte Verbindung durch das Simmental und das Pays-d'Enhaut zu schaffen, seiner Erfüllung entgegen. Der Weg von Interlaken nach Montreux wird durch die neue Bahn gegenüber der Linie Bern-Lausanne um 72 km abgekürzt. Mit dem Bau der jetzt fertiggestellten Bahn von Erlenbach nach Zweisimmen wurde am 1. Juli 1900 begonnen, die Betriebseröffnung fand, wie in Nr 87 S. 1324 Jahrg. 1902 d. Ztg. gemeldet ist, am 1. November 1902 statt. Der Bau der Bahn wurde von den Eisenbahnunternehmern Alb. Buß & Cie in Basel ausgeführt. Die Bahn beginnt bei der Endstation Erlenbach der Spiez-Erlenbachbahn und zieht sich zunächst am linken Ufer der Simme entlang; auf dieser Strecke waren große Anschnitte und gewaltige Stütz- und Futtermauern nötig, um den Platz für die Bahn dem hohen Ufergelände abzuringen. Bei Kilometer 4,8 erreicht die Bahn bei größter Steigung die Station Därstetten und wird nun entgegen der ursprünglichen Absicht, die Trasse der Talsohle entlang zu führen, um so die günstigsten Steigungsverhältnisse zu erhalten, auf die herrlich gelegene, sonnige Hochebene von Oberwil geführt. Diese Strecke bietet den Genuß der Aussicht auf die prächtig grünen Alpen, auf die das Simmental einrahmenden Berge. Bei Kilometer 6 erreicht die Bahn Weißenburg, von wo aus man in 20 Minuten in das als Kurort für Lungenkranke weltbekannte Bad gelangt. Mittels einer eisernen Brücke mit Steinpfeilern übersetzt die Bahn den Bunschenbach, überschreitet mittels eines steinernen Viadukts das Krauchtal, überbrückt die berüchtigten Bunschenrufenen wiederum mit einem eisernen Viadukt und steigt schließlich zum Dörfchen Oberwil empor. Die Station bei Kilometer 9,6 bildet den Höhepunkt der verlorenen Steigung, dann fällt die Bahn mit 15 ‰ wieder auf die Talsohle herunter. Diese Partie zeichnet sich durch die große Menge von Kunstbauten aus, die hier dicht gedrängt aufeinander folgen.

Die Bahntrasse kreuzt dann die Straße, geht an den beiden Stationen Boltigen und Weißenbach vorüber, überschreitet auf zwei stattlichen Viadukten den Ruhrs- und Beretsgraben, durchbricht mittels eines 235 m langen Tunnels den Hügel zu Laubegg und führt durch den Lehntunnel zur Haltestelle Grubenwald. Die gegenwärtige Endstation der Bahn Zweisimmen liegt bei Kilometer 23,5. Die größte Steigung der Bahn beträgt 25 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser 200 m. Auf den Dämmen hat der Bahnkörper eine Breite von 4,60 m, in den Einschnitten 4,75 m. Unter den Kunstbauten nimmt der Bunschenviadukt mit

drei Öffnungen und 28,9 m Spannweite die erste Stelle ein. Dann folgen der Bunschenrufenenviadukt, der Krauchtalviadukt. Tunnel kommen auf der Linie vier vor. Für den Oberbau kamen Flußstahlschienen von 26 kg/m Gewicht zur Verwendung, sämtliche Schwellen sind imprägniert. Die Stationsgebäude sind in einfachen Formen gehalten und dem Charakter des Simmentals angepaßt. Die Schweizerische Bauzeitung, der wir diese Mitteilungen entnehmen, fügt eine Anzahl Abbildungen der Tunnel, Viadukte usw. bei.

— **Spiez - Erlenbachbahn.** In Abänderung einer Konzessionsbestimmung wird die Gesellschaft ermächtigt, zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufzustellen, und es sind in der Regel alle drei Wagenklassen zu führen. Der Bundesrat kann jedoch die Bahnverwaltung zeitweise von der Führung der I. Wagenklasse entbinden.

— **Schweizerbergbahnen.** Man schreibt der Frankf. Ztg. aus dem Berner Oberland: Am 16. d. M. hat die erste oberländische Zahnradbahn, die Bergbahn nach der Schynigen-Platte, ihren regelmäßigen Betrieb aufgenommen, nachdem schon seit einigen Wochen Materialzüge den Berg hinauf und hinunter fuhren. Es wird nämlich sowohl das Kurhaus Breitlauenalp umgebaut, als auch nahe dem Endpunkt der Kulmstation ein neues Hotel errichtet. Den Frühgästen Interlakens ist damit ein Wunsch in Erfüllung gegangen. Die Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg befördert schon seit Mitte April Reisende. In Beatenberg weilt z. Z. bereits eine ansehnliche Kolonie von Engländern. Als nächste Bergbahn wird die Lauterbrunnen-Mürrenbahn in wenigen Tagen den Betrieb aufnehmen. Die Eröffnung der Wengernalpbahn muß der gewaltigen Schneemassen wegen, die stellenweise zwischen den Stationen Wengen und Alpiglen auf dem Bahnkörper lagern, um einige Tage hinausgeschoben werden; sie war für den 25. d. M. beabsichtigt. An einzelnen Stellen sind die Schneewälle bis zu 13 m hoch. 50 Mann sind hier seit etwa drei Wochen mit dem Schneebruch beschäftigt. Es ist wiederholt vorgekommen, daß die geklärte Trasse über Nacht neuerdings wieder 2 und 3 m tief überweht wurde. Diese winterlichen Schneetriften mitten im blühenden Alplande erregen jeweilen noch spät in den Sommer hinein das Staunen aller Wengernalpfahrer. Mit dem Schneebruch an der Brienz-Rothornbahn ist begonnen worden. Auch die Reichenbachfallbahn beginnt anfangs Juni ihre Fahrten wieder, so daß bis zu diesem Zeitpunkt der ganze Fahrpark des Berner Oberlandes in voller Tätigkeit sein wird.

— **Lötschbergbahn.** Für diesen Bahnbau, der besonders Stadt und Kanton Bern bezw. das Berner Oberland in direkte Verbindung mit dem Simplondurchstich durch einen Lötschbergtunnel bringen soll, hat in Bern Mitte Mai eine „Ober-Expertise" die Arbeiten aufgenommen. Diese besteht aus dem Senator Professor Colombo in Mailand, Oberbetriebsdirektor der belgischen Staatsbahnen Garnier und Ingenieur E. Pontzen.

— **Organisation und Wünsche der schweizerischen Eisenbahner.** Mit der in Flüelen abgehaltenen Delegiertenversammlung des schweizerischen Zugpersonalvereins tagte eine Vereinigung von Vertretern der Sektionen des Bundesbahnnetzes wegen des demnächst vom Verwaltungsrat festzustellenden Regulativs betreffend die Nebenbezüge. Es wurde folgender Beschluß gefaßt: „In Erwägung, daß das Zugpersonal der Hauptbahnen gezwungen ist, vorzugsweise in größeren Städten und Ortschaften mit teueren Lebensbedingungen zu wohnen, daß seine Entlöhnung in Anbetracht seiner gefahrvollen und aufreibenden Dienstverrichtungen von jeher eine zu geringe war, wurde der Zentralvorstand beauftragt, dem Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen von diesen unbestrittenen Tatsachen Kenntnis zu geben und ihn zu bitten, denselben bei der Ausarbeitung des Reglements für die Nebenbezüge des Fahrpersonals der schweizerischen Bundesbahnen Rechnung tragen zu wollen."

— **Elektrische Lokomotiven für die Veltlinbahn.** Die Generaldirektion des adriatischen Netzes hat kürzlich, da der für den elektrischen Betrieb eingerichtete Fahrpark für den starken Verkehr nicht hinreicht, bei Ganz & Comp. für die auf elektrischen Betrieb umgewandelte Veltlinbahn drei elektrische Lokomotiven bestellt. Jede dieser Lokomotiven kann sowohl als Eilzug-, Personenzug-, als auch als Lastzuglokomotive benutzt werden. Als Personenzuglokomotive leistet sie normal 3500, höchstens 5250 kg Zugkraft bei einer Geschwindigkeit von 64 km in der Stunde; als Lastzuglokomotive entwickelt sie normal 6000, höchstens 10 000 kg Zugkraft bei einer stündlichen Geschwindigkeit von 32 km. Ihr Gewicht beträgt 56 t. Die Lokomotiven sind vierachsig, jede Achse wird mit einem Motor angetrieben. Diese drei Lokomotiven werden die größten elektrischen Lokomotiven in Europa sein und die stärksten bestehenden Dampflokomotiven an Leistung erreichen. Die „Rete Adriatica" hatte, wie die Zeitschr. des ö. Ing.- u. Arch.-Vereins mitteilt, für die Lieferung einen internationalen Wettbewerb ausgeschrieben, an dem die größten Elektrizitätsfirmen teilnahmen und aus der die Firma Ganz & Comp. siegreich hervorging.

— **Der elektrische Betrieb auf der Mersey-Eisenbahn in England** ist Anfang Mai d. J. eröffnet worden. Das Zentralbl. d. Bauverw. schreibt hierüber folgendes: Die Mersey-Eisenbahn, welche die beiden Städte Liverpool und Birkenhead verbindet, ist die erste Eisenbahn in England, die an Stelle des Dampfbetriebs den elektrischen Betrieb einführt. Sie gehört einer Gesellschaft, die im ganzen etwa 8 km zweigleisige Bahnstrecken besitzt. Die Stammlinie beginnt an der Zentralstation in Liverpool und liegt in einem Tunnel unter dem Mersey bis Hamiltonplatz in Birkenhead, wo sie sich in zwei Strecken, eine nach Birkenheadpark, die andere nach Rock Ferry, spaltet und dadurch mit anderen Bahnen in Verbindung tritt. Der Tunnel unter dem Mersey wurde 1886 fertiggestellt und bildet auf eine längere Strecke die einzige feste Verbindung zwischen den beiden Ufern des Mersey, da die nächste Brücke erst 21 km weiter oberhalb bei Runcorn liegt. Das Mersey-Eisenbahnunternehmen hat von Anfang an nur einen geringen Reingewinn abgeworfen, wofür der Grund einmal in den hohen Baukosten (6 250 000 ℳ für 1 km Tunnelstrecke) zu suchen ist und sodann in der außerordentlich schlechten Luft im Tunnel, die auch mit kostspieligen Lüftungseinrichtungen nur wenig verbessert werden konnte und daher viele Reisende von der Benutzung der Bahn abgehalten hat. Im Jahre 1900 führten die schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse der Bahn zu einer förmlichen Krise, aus der man sich nur durch Einführung des elektrischen Betriebs an Stelle des bisherigen Dampfbetriebs glaubte retten zu können. Es wurde daher im Juli 1901 ein Vertrag mit der Britischen Westinghouse-Gesellschaft zur Lieferung und Anbringung der erforderlichen elektrischen Einrichtungen abgeschlossen, um elektrische Züge mit 3 Minuten Zeitabstand verkehren lassen zu können. In der verhältnismäßig kurzen Zeit von 21 Monaten sind die zur Einführung des elektrischen Betriebs erforderlichen Arbeiten beendet worden, in der Hauptsache bestehend aus: Umbau der Fahrgleise zur Einlegung der Leitungsschienen, Herstellung des Kraftwerks und der 57 neuen Personenwagen, Reinigung des Tunnels und Einrichtung elektrischer Beleuchtung, Umbau der Aufzüge und Lüftungseinrichtungen für elektrischen Betrieb. Es wurde die Betriebsart mit einer dritten und vierten Schiene gewählt, bei der von einer außerhalb des Fahrgleises liegenden dritten Schiene der Strom abgenommen und durch eine im Fahrgleis liegende vierte Schiene zurückgeleitet wird. Es kommt Gleichstrom von 550 bis 600 Volt Spannung zur Anwendung, zu dessen Herstellung drei 1650 pferdige Dampfmaschinen mit Stromerzeugern im Kraftwerk aufgestellt sind. Für die Herstellung des zur elektrischen Beleuchtung und zu anderen Zwecken erforderlichen Stroms sind besondere Maschinen vorhanden. Von den 57 neu beschafften Personenwagen sind 24 Selbstfahrer und 33 Anhängewagen. Alle Wagen haben zweiachsige Drehgestelle, die Selbstfahrer auf jeder der vier Achsen einen Elektromotor von 100 PS. Der Strom wird von der Zuleitungsschiene durch Gleitschuhe abgenommen, die an Querträgern der Untergestelle der Selbstfahrer hängen. Jeder Zug besteht aus einem Selbstfahrer an jedem Ende und einem, zwei oder drei Anhängewagen dazwischen, je nach den Erfordernissen des Verkehrs. Es wird also die sogen. Betriebsart der zusammengesetzten Einheiten — multiple unit system — angewandt. Die Bewegungen sämtlicher Elektromotoren eines Zuges werden von dem in einem Abteil an der Spitze des Zuges befindlichen Führer geregelt. Die Regelungseinrichtungen werden nach Westinghouse mit Elektrizität und Preßluft betrieben, wozu der elektrische Strom aus einem mitgeführten Sammler, die Preßluft aus den Bremsbehältern der Westinghouse-Bremse entnommen wird. Die Wagen sind durch Türen an den Enden zugänglich, sie haben einen breiten Mittelgang und Sitze an den Langwänden. Es sind Wagen I. und III. Klasse sowie auch Wagen vorhanden, die gleichzeitig Plätze I. und III. Klasse haben. Ein Selbstfahrer I. Klasse hat 48, III. Klasse 50 Sitzplätze, ein Anhängewagen I. Klasse 60, III. Klasse 64 Sitzplätze und ein Wagen mit gemischten Klassen 22 Sitzplätze I. und 40 Sitzplätze III. Klasse. Bei starkem Verkehr können ebenso viele Personen in den Gängen stehen, wie auf den Sitzen Platz haben. Die Sitze I. Klasse sind aus Rohrgeflecht, die III. Klasse aus Holz hergestellt. Die Wagen haben selbsttätige Kupplungen amerikanischer Bauart.

— **Motorwagen für den Personenverkehr auf englischen Bahnen.** Im Anschluß an die Mitteilungen in Nr 38 S. 597 d. Ztg. über neue Selbstfahrerwagen auf der englischen Südwestbahn erfahren wir noch folgendes:

Einen ähnlichen Dampfwagen, jedoch nur mit einer Klasse für 52 Reisende, wird demnächst die Great Western Railway Comp. auf ihrer Hauptlinie zwischen Chalford, Stroud und Stonehouse versuchsweise in Betrieb setzen. Er soll außer in den gewöhnlichen Stationen auch an mehreren Straßenkreuzungen anhalten, um Personen abzusetzen bezw. aufzunehmen.

— **Die Eisenbahnen Rußlands im Jahre 1902.** Nach den vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlichten vorläufigen kurzen Mitteilungen kann das nachfolgende hierüber im Auszuge berichtet werden.

Die Gesamtlänge des dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahnnetzes belief sich am 1. Januar d. J. auf 56 845 Werst (= 60 654 km). Davon entfielen auf die Staatseisenbahnen im europäischen Rußland 28 853 Werst (= 30 786 km), auf die Privatbahnen, welche im direkten Verkehr stehen, 16 002 Werst (= 17 074 km), auf die Lokalbahnen 1782 Werst (= 1901 km), auf die Staatsbahnen im asiatischen Rußland 7485 Werst (= 7986 km) und auf die Bahnen des Großfürstentums Finnland 2723 Werst (= 2905 km). Ferner ist im Jahre 1902 auf 9001 Werst (= 9604 km) verschiedener bereits fertiger Bahnen der zeitweilige Betrieb eröffnet worden. Darunter auf der 105 Werst langen Strecke Woltschansk-Kupiansk der Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn, auf 38 Werst des Zweiges Pritalowo-Kuprowa der St. Petersburg-Warschauer Bahn, auf 160 Werst der Strecke Merw-Jolotan-Ssary-Jasy und 135 Werst der Strecke Ssary-Jasy-Kuschka der mittelasiatischen Bahn, 235 Werst der Bahnstrecke Warschau-Kalisch der Warschau-Wiener Bahn, 113 Werst von Arsamas nach Mysa der Moskau-Kasaner Bahn, 75 Werst auf der Strecke Walk-Marienburg, 45 Werst auf der Strecke Neu-Schwaneburg-Marienburg und 77 Werst auf der Strecke Neu-Schwaneburg-Stockmannshof — sämtlich der Livländischen Zufuhrbahngesellschaft gehörig — und schließlich 2374 Werst (= 2533 km) der Chinesischen Ostbahngesellschaft. Verschiedenen Konzessionären war bis zum 1. Januar des laufenden Jahres von der Regierung die Erlaubnis erteilt worden, für weitere 5024 Werst (= 5360 km) Eisenbahnen die Voruntersuchungen zu machen.

Die Einnahmen der Staatsbahnen im europäischen Rußland beliefen sich im Berichtsjahre auf 377 929 410 R. gegen 369 439 913 R. im Vorjahre. Obgleich die Einträglichkeit dieser Bahnen zu Anfang des vergangenen Jahres keine erfreulichen Ergebnisse aufzuweisen hatte, sind dennoch die Einnahmen in der zweiten Jahreshälfte bedeutend gestiegen und erreichten im Vergleich zum Jahre 1901, wie sich aus den vorerwähnten Zahlen ergibt, eine Mehreinnahme von 8 489 497 R. Im ganzen sind auf den Staatseisenbahnen im verflossenen Jahre 462 109 000 Pud Güter und 4 909 288 Reisende befördert worden gegen 390 099 000 Pud Güter und 5 498 918 Reisende im Vorjahre. — Die Einnahmen der von Privatgesellschaften verwalteten Hauptbahnen betrugen 152 228 181 R. gegen 144 799 250 R. im Jahre 1901. Demnach ergibt sich zu gunsten des Jahres 1902 eine Mehreinnahme von 7 428 931 R. Die Zahl der auf diesen Bahnen beförderten Reisenden bezifferte sich im Berichtsjahre auf 24 932 872 und der Güter auf 1 904 980 000 Pud, während das Vorjahr nur 22 294 829 Reisende und 1 822 174 000 Pud Güter aufzuweisen hatte. — Ein erstaunlicher Zuwachs ist im Jahre 1902 auch auf den Staatsbahnen in Asien zu verzeichnen gewesen, deren Einnahmen 38 283 353 R. gegen 35 562 508 R. im Vorjahre betrugen. Der Personenverkehr auf diesen Bahnen ist von 2 801 817 Personen im Jahre 1901 auf 3 038 801 in 1902 gestiegen, während die Gütertransporte sich auf 129 571 000 und 142 317 000 Pud beliefen.

An Steinkohlen sind im Berichtsjahre auf den sämtlichen Bahnen 867 996 Wagenladungen befördert worden, darunter aus dem Donezkohlenbecken 515 244 und dem Polnischen 327 450 Wagenladungen. Im Vorjahre bezifferten sich die Gesamtkohlentransporte auf 868 078 Wagenladungen. Auch die Naphtha- und Petroleumtransporte haben im vergangenen Jahre keinen Zuwachs im Vergleich zum Jahre 1901 erfahren; denn während im letzteren im ganzen 159 836 Wagenladungen Naphtha und Naphtharückstände sowie 190 551 Wagenladungen Petroleum und andere Naphthaerzeugnisse befördert wurden, sind im Berichtsjahre nur 156 464 bezw. 184 874 Wagenladungen zur Beförderung gelangt. Die Getreidetransporte hatten im Jahre 1902 eine steigende Richtung. Im Jahre 1901 sind nach den sämtlichen Land- und Seegrenzpunkten des Reiches zusammen 453 957 Wagenladungen mit Getreide befördert worden, während im Jahre 1902 diese Transporte sich auf 571 077 Wagenladungen bezifferten.

Hauptsächlich ist eine Steigerung zu gunsten der Häfen des Schwarzmeer-Asowschen Gebiets und der deutschen Grenze wahrzunehmen. Im vergangenen Jahre sind nach der westlichen Landesgrenze insgesamt 99 166 Wagenladungen und nach den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres 312 205 Wagenladungen mit Getreide befördert worden, gegen 88 528 bezw. 205 167 Wagenladungen im Vorjahre. Über die baltischen Häfen sind im Berichtsjahre 154 180 Wagenladungen mit Getreide befördert worden. Eine recht fühlbare Abnahme konnte anderseits im vergangenen Jahre im Getreideverkehr über Archangel beobachtet werden. Archangel erhielt nur 502 Wagenladungen mit verschiedenen Getreidearten gegen 2472 im Jahre 1901.

Fremde Weltteile.

— **Verbot der Erhöhung von Getreidefrachtsätzen in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Die Interstate Commerce Commission der Vereinigten Staaten von Amerika hat, wie der Berl. Akt. mitteilt, die Erhöhung der Frachtsätze für Getreide und Getreideprodukte bei der Beförderung von Chicago nach Newyork von 17½ auf 20 Cent für den engl. Zentner und alle anderen infolge dieses Aufschlages der Bahnen eingetretenen Frachtverteuerungen für solche Waaren für unzulässig erklärt. Die Kommission begründet diese Entscheidung dadurch, daß in den letzten vier Jahren mit Ausnahme eines ganz kurzen Zeitraums die Tarifsätze für die Getreidebeförderung auf der genannten Strecke 17½ Cent für den Centner nicht überschritten haben und daß die von den Bahnen tatsächlich angerechneten Frachtraten noch wesentlich unter diesem Tarifsatze geblieben sind. Der Satz von 17½ Cent sei aber keineswegs für die Transportgesellschaften unlohnend oder im Vergleich mit Frachten für ähnliche Waren unangemessen, denn tatsächlich habe der von den Bahnen in den letzten Jahren freiwillig zugestandene Rabatt auf den Tarifsatz 2 bis 5 Cent betragen, ohne daß Klagen über zu geringen Verdienst bei diesen Frachten laut geworden wären. Daher und auch in Anbetracht der gegenwärtigen Finanzlage der Bahnen rechtfertige sich eine Erhöhung des Tarifsatzes auf 20 Cent für den Zentner nicht, und eine solche müsse als unangebrachte Belastung des Volkes beurteilt werden. Die Kommission hat den Bahngesellschaften aufgegeben, eine Wiederherstellung des alten Frachtsatzes vorzunehmen, widrigenfalls sie weitere Schritte in der Sache ergreifen würde.

Sollte die Frage zu einer höheren Entscheidung kommen, dann ist allerdings ein anderslautendes Urteil als das der Kommission nicht ausgeschlossen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der unter dem Vorsitze des Geheimen Regierungsrats Professor Goering abgehaltenen Sitzung des Vereins am 12. d. M. wurde von dem Direktor der Schantung-Eisenbahngesellschaft, Baurat Gaedertz, ein Vortrag über die Schantungbahn gehalten, aus welchem die raschen Fortschritte dieses Unternehmens klar zutage traten. Der Vortragende wies zunächst darauf hin, daß die Schantungbahn die erste deutsche, dem Unternehmungsgeiste der großen deutschen Banken entsprossene Arbeit sei, welche im fremden Lande ohne irgend welche Garantie oder Gewährung von Landvorrechten ins Leben gerufen wurde. Er beschrieb sodann kurz die 168 000 qkm große Provinz Schantung mit ihren mehr als 38 000 000 Einwohnern und hob die starke Dichtigkeit der Bevölkerung hervor, welche unter Berücksichtigung der spärlichen Bevölkerung des Berglandes im Mittel 280 für das Quadratkilometer beträgt. Die mit der dichten Bevölkerung in ursächlicher Beziehung stehende gründlich betriebene Bebauung des Landes wurde beleuchtet und gezeigt, wie infolge der schlechten Wege eine Ausfuhr von Brotfrüchten und ein Ausgleich der Erzeugnisse in schlechter Jahreszeit ausgeschlossen und auch sonst sehr schwierig sei; nur hochbewertete Güter könnten dem im Nordosten der Provinz gelegenen Vertragshafen Tschifu und den wenigen Dschunkenhäfen der Ostküste zugeführt, die Schätze des Bodens an Mineralien und Kohlen aber unter diesen Umständen nicht gehoben werden.

Nach Besprechung der bisherigen Verkehrsmittel und einer anschaulichen Beschreibung der argen Wegzustände sowie der Kämpfe zwischen Ackerbauern und Karrenführern zeigte der Redner, wie nahe es lag, in dieser an natürlichen Schätzen reichen Provinz durch Eisenbahnen den Verkehr zu ermöglichen und zu heben, und wie in der Konzession vom 1. Juni 1899 die durch den Staatsvertrag vom 6. März 1898 schon aufgeführten Bahnen einer deutschen Gesellschaft übertragen wurden. Dann wurde der Bahnbau, seine Unterbrechung durch die Wirren des Jahres 1900 und die energische Förderung nach deren Beilegung an der Hand zahlreicher Pläne und Photographien geschildert und betont, daß die Linie am 12. April d. J. bis zur großen Handelsstadt Tsingtschoufu bei Kilometer 241 eröffnet worden sei und daß sie sich im September bis zum Hauptseidenmarkt Tschoutsun bei Kilometer 302 im Betriebe befinden werde. Insbesondere wurde auf die Schwierigkeiten des Baues im Lößboden hingewiesen, die große Zahl von im ganzen 7170 laufenden Metern teilweise bedeutender Brücken-

bauten auf der 395 km langen Hauptlinie erwähnt und die Fundierungsweise der großen Brücken, der Oberbau sowie das Betriebsmaterial besprochen. Das gesamte Material für den Bau mit Ausnahme des Holzes, der Steine und des Fettkalks kam aus Deutschland. Die Löschung der Materialien machte zuerst große Schwierigkeiten.

Der Vortragende besprach ferner die Auswahl des Personals und dessen Leistungen in warmen Worten, ging auf die Aussichten des Verkehrs und dessen Einwirkung auf die Entwicklung der jüngsten deutschen Kolonie ein und hob hervor, wie eine Provinz von dem Umfange Schantungs wohl zwei Häfen zur Genüge versorgen könnte, da durch den Wettbewerb und die Erleichterung des Verkehrsweges der Handel überhaupt sich heben würde, wie dies schon die letzten Jahre nachwiesen. Schließlich wurde noch kurz der weiteren im Bau befindlichen und geplanten Eisenbahnen des nördlichen Chinas gedacht und gezeigt, welche umfassende Arbeit den deutschen Ingenieuren und der deutschen Industrie dort noch bevorsteht. Der Redner schloß mit dem Wunsche, die deutschen Industriellen und Kaufleute möchten die Gelegenheit nicht verpassen, im friedlichen Wettkampf mit anderen Völkern die Erzeugnisse der deutschen Industrie zum Siege zu führen. Lebhafter Beifall lohnte den Redner.

Dann sprach der Eisenbahndirektor Schubert an der Hand eines Modells über eine Schlagbaumschranke für Wegeübergänge, bei der neben dem Vorläuten auch durch ein weithin sichtbares Signal den Straßenfuhrwerken der bevorstehende Schrankenschluß sowie ein etwa schon beendetes (zu früh stattgehabtes) Vorläuten angezeigt wird, was zufolge tatsächlicher Vorkommnisse unter Umständen wichtig sein kann. Schließlich wurde noch die von der Firma A. Meenen in Berlin in den Handel gebrachte Spiritus-Glühlichtlampe „Säkular“ der Versammlung vorgeführt.

Bücherschau.

— **Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Kommentar von Dr jur. Georg Eger, Regierungsrat. 2. Auflage. Preis 15 *M*.

In dem umfangreichen Buch hat der auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts wohlbekannte Verfasser die einzelnen Artikel des Internationalen Übereinkommens ihrer Entstehungsgeschichte und ihrem Inhalt nach in eingehender Weise erläutert und deren rechtliche Bedeutung unter sorgfältiger Berücksichtigung der einschlägigen Literatur und Rechtsprechung dargelegt. Die große Masse des behandelten Stoffes ist jedoch u. E. nicht überall geschickt genug gruppiert, auch die Darstellung zuweilen etwas schwerfällig, so daß der Leser leicht ermüdet und die Übersicht verliert. Ferner liebt es der Verfasser, gegnerische Meinungen häufig als „irrig“ oder als „unrichtig“ zu bezeichnen, ohne aber seine eigene abweichende Meinung zu begründen, ja ohne die gegenteiligen Ansichten überhaupt zu erörtern. In geradezu auffallender Weise kann man dieses Verfahren den Gerstnerschen Werken gegenüber beobachten. Glaubt Eger wirklich eine Autorität wie Gerstner mit derartigen allgemeinen Behauptungen widerlegt zu haben? Im übrigen hält der Verfasser hartnäckig an Rechtsanschauungen fest, die von der Wissenschaft längst als unhaltbar nachgewiesen sind und die dadurch, daß sie mit großer Bestimmtheit von neuem vorgetragen werden, selbstverständlich an Wert nicht gewinnen. Im einzelnen sei hierüber folgendes bemerkt:

Auf Seite XVI der Einleitung unter Anm. 3 bedauert es der Verfasser, daß der Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens sich nur auf den internationalen Verkehr erstrecke, in bezug auf den inneren Verkehr hingegen keine Geltung besitze. Zwecks Vermeidung der Unzuträglichkeiten, die aus diesem Dualismus erwüchsen, müsse es daher in Zukunft Aufgabe der Gesetzgebung sein, für beiderlei Verkehre ein einheitliches Recht zu schaffen. Dieser Wunsch dürfte wohl schwerlich in Erfüllung gehen, denn eine Ausdehnung des Internationalen Übereinkommens auf den inneren Verkehr der Vertragsstaaten wäre schon aus dem Grunde unmöglich, weil diese Staaten eine derartige gesetzliche Regelung als einen Eingriff in ihre Souveränitätsrechte von vornherein zurückweisen würden. (Gerstner, Internat. Eisenb.-Frachtrecht S. 20, Rosenthal S. 7.) Auch wäre mit der Ausführung dieses Plans eine einschneidende Änderung des bürgerlichen Rechts verknüpft, mit dem das Verkehrsrecht sich doch in Übereinstimmung befinden müßte, wozu sich die beteiligten Staaten gleichfalls nicht verstehen würden. Dagegen erscheint uns der weitere Vorschlag Egers der Erwägung wert, daß das Internationale Übereinkommen mit Rücksicht auf den heute zu großartiger Entwicklung gelangten internationalen Reiseverkehr auch auf den Personen- und Gepäckverkehr ausgedehnt werde.

In eigentümlicher Weise erklärt der Verfasser ferner den Ausdruck „Das gegenwärtige Übereinkommen“ des Art. 1 (S. 718). Hiernach bedeutet das Wort „gegenwärtig“ zwar die Geltungsdauer im allgemeinen, setzt aber weder den Beginn noch das Ende derselben fest. Diese Geltungsdauer müsse daher ergänzungsweise aus Art. 60 in Verbindung mit Art. 59 entnommen werden. U. E. wird hier dem in Rede stehenden Ausdruck eine Bedeutung beigelegt, an welche die Gesetzgeber wohl selbst nicht gedacht haben; denn unter dem „gegenwärtigen Internationalen Übereinkommen“ kann doch zweifellos nur das Internat. Üb. vom 14. Oktober 1890 — selbstverständlich mit etwaigen späteren Änderungen — verstanden werden (Gerstner a. a. O. S. 16). Eine weitere irrtümliche Auslegung hat die Vorschrift des Art. 4 erfahren, wonach die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnverbände sowie diejenigen der besonderen Tarife der Eisenbahnen, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden, insoweit Geltung haben sollen, als sie dem Internationalen Übereinkommen nicht widersprechen, anderenfalls sie nichtig sind. Hier ist also überall nur von Tarifen, nicht aber von Landesrechten der Vertragsstaaten die Rede. Trotzdem vermengt der Verfasser diese Begriffe und behauptet auf S. 66 (Anm. 4), daß für Tarife, welche der Vorschrift des Art. 4 widersprechen, die Grundsätze über Nichtigkeit nach Maßgabe der einzelnen Landesrechte gelten. (Vergl. Gerstner, Der neueste Stand des Int. Üb. S. 22.)

Bei Art. 27 erörtert der Verfasser das Rechtsverhältnis der am Transport beteiligten Bahnen zu einander und erachtet sie dem Klageberechtigten gegenüber als solidarisch verantwortlich (S. 409, 414). Das Prinzip der Solidarhaft wird indessen zweifellos durch die Vorschrift des Abs. 3 durchbrochen, wo es heißt, daß der Kläger die Wahl hat, ob er die erste Bahn oder diejenige, welche das Gut zuletzt übernommen, oder diejenige in Anspruch nehmen will, auf deren Betriebsstrecke sich der Schaden ereignet hat, und daß mit Erhebung der Klage das Wahlrecht erlischt. Aus diesen Bestimmungen ergibt sich unzweideutig, daß hier von einer solidarischen Haftung nicht die Rede sein kann, denn ein wesentliches Erfordernis derselben, daß nämlich sämtliche Schuldner bis zur Tilgung des Anspruchs verpflichtet bleiben, fehlt.

Was ferner die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute angeht (Art. 29), so faßt die herrschende Ansicht den Begriff „Leute“ hier im weiteren Umfange und hält die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für deren Angestellte auch dann für begründet, wenn die letzteren nicht in Ausführung der ihnen regelmäßig obliegenden Dienstverrichtungen das Versehen begangen haben (v. Hahn S. 626, Puchelt S. 1212, Gerstner S. 322 ff., Rosenthal S. 179). Die abweichende Meinung Egers, daß der Begriff „Leute“ im engeren Sinne zu nehmen sei, entspricht nicht den strengen Haftungsgrundsätzen ex recepto, wie sie im allgemeinen für das gesamte Frachtrecht gesetzlich anerkannt sind; auch hätten die Gesetzgeber, falls sie der Ansicht des Verfassers gewesen wären, ihr im Gesetzestexte wohl Ausdruck verliehen. Irrig ist daher auch die Auffassung Egers, daß die „Bahnabroller (Bahnspediteure)“, d. h. die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer, nicht zu den Leuten der Eisenbahn gehören; diese Personen fallen vielmehr zweifellos unter die genannte Kategorie, da sie zum Rollfuhrdienst „vertraglich bestellt“ sind. (Vergl. auch deutsche Eisenb.-Verk.-Ordn. § 68, Abs. 3.)

Bei der Erläuterung des Art. 19, der bestimmt, daß das Verfahren bei Ablieferung der Güter sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen richtet, wird auf Seite 448 behauptet, daß die Avisierungspflicht „begrifflich“ zur Ablieferungspflicht gehöre, da ohne Avisierung der Empfänger nicht in der Lage sei, das Gut auf der Bestimmungsstation abzuholen oder dort in Empfang zu nehmen. Hier wird das Ablieferungsverfahren mit der Ablieferung selbst verwechselt, denn lediglich unter den ersteren Begriff fällt die Avisierung. Unter der Ablieferung hingegen wird ein Aufgeben des Gewahrsams durch den Frachtführer verstanden, die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes hebt aber diesen Gewahrsam nicht auf, mithin kann sie auch nicht als ein Bestandteil der Ablieferung angesehen werden (Entsch. des Reichs-Ob.-Handelsger. Bd XIV S. 294, Gerstner, Der neueste Stand des Int. Üb. S. 89). Hierbei sei noch bemerkt, daß nach Eger der Anspruch wegen verspäteter Ablieferung des Gutes neben der Ersatzforderung wegen Verlusts desselben begründet ist (S. 533/534). Diese Auffassung erscheint logisch unhaltbar, denn im Fall des Verlustes kann, da eine Ablieferung überhaupt nicht stattgefunden hat, von einer Versäumung der Lieferfrist und demnach auch von einer gleichzeitigen Geltendmachung beider Ansprüche keine Rede sein (v. Hahn S. 622).

Zum Schluß sei noch auf die irrtümliche Auslegung des Art. 40 Abs. 1 aufmerksam gemacht, nach welcher Vorschrift im Falle der Versäumung der Lieferfrist bestimmte Frachtteile auch ohne Schadensnachweis vergütet werden. Nach Ansicht des Verfassers soll hier eine „zu gunsten des Entschädigungs-

berechtigten eingeführte Rechtsfiktion vorliegen" und ein Gegenbeweis, daß ein Schaden überhaupt nicht verursacht wurde, ausgeschlossen sein; denn die Vorschrift bezwecke, „behufs Vereinfachung des Entschädigungsverfahrens im Verkehrsinteresse langwierige Streitigkeiten und Beweisführungen sowohl über Existenz wie über Höhe des Schadens zu vermeiden".

Diese Begründung ist ohne Beweiskraft und steht mit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen im Widerspruch. Es wird im Art. 40 vielmehr die Rechtsvermutung aufgestellt, daß durch jede Lieferfristversäumung auch ein Schaden entstanden sei, welche Rechtsvermutung den Ersatzberechtigten von der ihm eigentlich obliegenden Beweispflicht befreit. Diese Rechtsvermutung ist keine unwiderlegliche (praesumptio juris et de jure), sondern eine einfache Rechtsvermutung (praesumptio juris); der Eisenbahn muß daher der Gegenbeweis offen stehen, daß ein Schaden überhaupt nicht entstanden ist (Rosenthal S. 242, Gerstner S. 380).

Wenn wir sonach mit den Ansichten Egers in mehrfacher Hinsicht nicht übereinstimmen, so liegt es uns gleichwohl fern, die wissenschaftliche Bedeutung des Buches verkennen und den Wert, den es für das internationale Frachtrecht besitzt, herabsetzen zu wollen. Wir betrachten den Kommentar vielmehr trotz der besprochenen irrtümlichen Auslegungen verschiedener Gesetzesstellen als eine wertvolle Bereicherung der eisenbahnrechtlichen Literatur. Das Werk bleibt ein sehr fleißiges, von umfassender Kenntnis der einschlägigen Literatur zeugendes Sammelwerk. Da, wo es auf juristische Schärfe in der Beurteilung der einzelnen Rechtsfragen ankommt, läßt Eger aber häufig im Stich.

— **Das Reisekursbuch auf einem Blatt.** Von W. A. Schulze, Geheimer Rechnungsrat in Berlin. Leipzig, Woerls Reisebücherverlag. Preis 50 ₰. — Die Fahrplankarte von Europa mit Angabe der Abgangs- und Ankunftszeiten der Bahnzüge, ihrer Wagenklassen und Hauptanschlüsse, die wir in Nr 15 S. 218 d. Ztg. in einem besonderen Aufsatze näher besprochen haben, ist jetzt in der Sommerausgabe für 1903 erschienen. Wer sich in die anfänglich etwas befremdlich anmutende Darstellung mit ihren zahlreichen Eintragungen erst einmal hineingelesen hat — was sehr rasch geschieht —, der wird von ihrem Gebrauche vielen Nutzen haben, da die hier gegebene Übersicht die Aufsuchung der für den einzelnen Reisezweck sich bietenden besten Verbindungen in hohem Grade erleichtert und dadurch einen schätzbaren Zeitgewinn ermöglicht. Besonders angenehm ist die handliche Gestalt und Leichtigkeit dieses Kursbuchs, das dem wichtigen Grundsatz Rechnung trägt, mit möglichst wenigem und leichtem Gepäck zu reisen.

— **Der Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin** hat die wortgetreuen Berichte über seine Verhandlungen während des abgelaufenen Vereinsjahres — wie alljährlich — im Druck erscheinen und seinen Mitgliedern zugehen lassen unter Beifügung eines Heftes, in welchem alle wichtigeren Erscheinungen des Büchermarktes und der Tagespresse, soweit sie das Eisenbahnwesen betreffen, verzeichnet und kurz besprochen sind. Unsere Leser sind durch die regelmäßigen Veröffentlichungen der kurzen Berichte über den Inhalt jener Verhandlungen von uns auf dem Laufenden gehalten worden, doch möchten wir nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß damit der ganze Wortlaut dieser Vorträge auch weiteren Kreisen zugänglich geworden ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Königs-Wusterhausen-Grunow zwischen den Stationen Storkow und Scharmützelsee in Kilometer 32,597 gelegene Haltepunkt Hubertushöhe für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Es halten daselbst sämtliche auf der Strecke verkehrende Züge.

Halle a/Saale, den 28. Mai 1903. (1378)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreich. Staatsbahnen.

Infolge Dammrutschung war der Gesamtverkehr in der Strecke Eule-Wran der Lokalbahn Cercan-Wran vom 9. bis 24. Mai l. J. eingestellt.

Wien, am 25. Mai 1903. (1379)

3. Güterverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die Stationen Diedenhofen, Düben, Menden, Saalhausen, Soetenich und Untersteinach-Stadtsteinach in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstationen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 25. Mai 1903. (1380)
Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 werden zu der 1. und 2. Abteilung des badischen Binnengütertarifs die Nachträge III ausgegeben.

Dieselben enthalten außer den seit Erscheinen der Nachträge II bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen die Einbeziehung der Stationen Kleinkems und Thalhaus für den Güterverkehr in Wagenladungen sowie der Station Herthen für den Eil- und Frachtstückgüterverkehr. Die Frachtsätze der beiden letzten Stationen treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Ferner enthält der Nachtrag die Ermäßigung der Gebühren für die Überführung von Braunkohlen zwischen den verschiedenen Ladestellen der Stationen Karlsruhe Hafen, Kehl und Mannheim.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 25. Mai 1903. (1381)
Großh. Generaldirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Großh. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb anderseits der Nachtrag V ausgegeben.

Derselbe enthält außer den seit Erscheinen des Nachtrags IV bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen die Einbeziehung der badischen Stationen Kleinkems und Thalhaus für den Wagenladungsverkehr sowie der Station Herthen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr. Die Frachtsätze der beiden letzten Stationen treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 25. Mai 1903. (1382)
Großh. Generaldirektion.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab wird die zwischen den Stationen Hohenleipisch und Rückersdorf gelegene Haltestelle Rückersdorf-Oppelhain des Direktionsbezirks Halle in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.

Kattowitz, den 26. Mai 1903. (1383)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz und Posen).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird zum Ausnahmetarif vom 1. Januar 1901 ein Nachtrag II eingeführt. Er enthält ermäßigte Frachtsätze von Karsten-Centrumgrube und Paulusgrube, neue Frachtsätze von Castellengogrube, Preussengrube und Beerschacht, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Die Ermäßigungen für Paulusgrube treten erst zu einem später bekannt zu machenden Zeitpunkt in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,35 ℳ bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 24. Mai 1903. (1384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Papier (P 1 c der Güterklassifikation) direkte Frachtsätze (Stückgut, 5- und 10 t-Ladungen) von Zartlesdorf (k. k. ö. St. B.) nach Asch B. St. B. und Asch Stadt zur Einführung.

München, den 26. Mai 1903. (1385)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni 1903 erscheint der Nachtrag VIII zum Tarif für den Ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr. Derselbe enthält u. a. Änderungen in den zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Entfernungen für die

Stationen Crombach und Lohmar des Direktionsbezirks Elberfeld, Born (Eifel) des Direktionsbezirks Cöln, Ponten=Besseringen des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken, Katharinenflur und Thorn Uferbahn des Direktionsbezirks Bromberg, Bischofswalde, Falkenhorst und Wussow des Direktionsbezirks Danzig, Popiollen des Direktionsbezirks Königsberg, Reinerz und Strickerhäuser des Direktionsbezirks Breslau sowie Bobelwitz des Direktionsbezirks Posen, einen Ausnahmetarif 1 a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Gießerei-Roheisen) für die Stationen Brebach des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken, Bromberg, Mocker i. Wstpr. und Thorn des Direktionsbezirks Bromberg, Culm, Danzig (sämtliche Bahnhöfe), Dirschau, Elbing, Graudenz, Köslin, Lauenburg i. Pm., Marienwerder, Mühle Schönau, Neustettin und Pr. Stargard des Direktionsbezirks Danzig sowie Pr. Holland des Direktionsbezirks Königsberg, Frachtsätze der Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II für die Stationen Barmen=Loh des Direktionsbezirks Elberfeld, Meiderich des Direktionsbezirks Essen und Kalscheuren des Direktionsbezirks Cöln, einen Ausnahmetarif 15 für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach dem Zollauslande, einen Ausnahmetarif 30 für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Dt.=Krone-Virchow, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die am 1. April aus den Direktionsbezirken Berlin bezw. Halle in den Direktionsbezirk Posen übergegangenen Stationen Briesen (Mark), Coschen, Finkenheerd, Frankfurt a/O., Fürstenberg a/O., Guben, Jacobsdorf i. d. M., Jessnitz (Lausitz), Kerkwitz, Neuzelle, Peitz Ost, Pillgram, Wellmitz und Ziltendorf.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Juli 1903.

Der Nachtrag kann von den beteiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 25. Mai 1903. (1386)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juni 1903 erscheint der Nachtrag X zum Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr. Derselbe enthält u. a. Änderungen in den zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Entfernungen für die Stationen Crombach und Lohmar des Direktionsbezirks Elberfeld, Born (Eifel) des Direktionsbezirks Cöln und Ponten=Besseringen des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken, einen Ausnahmetarif 1 a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 a (Gießerei-Roheisen) für die Stationen Brebach des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken, Zossen des Direktionsbezirks Berlin und Belgard des Direktionsbezirks Stettin, Ausnahmetarife für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und II für die Stationen Barmen=Loh des Direktionsbezirks Elberfeld, Meiderich des Direktionsbezirks Essen, Kalscheuren des Direktionsbezirks Cöln und Saßnitz Hafen des Direktionsbezirks Stettin, einen Ausnahmetarif 15 für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach dem Zollauslande, einen Ausnahmetarif 25 für den Übergangsverkehr mit der Löwenberg-Lindower Kleinbahn sowie einen Ausnahmetarif 26 für den Übergangsverkehr mit den Saatziger Kleinbahnen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Der Nachtrag kann von den beteiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 25. Mai 1903. (1387)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Rückersdorf=Oppelhain in den Ausnahmetarif für den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 20. Mai 1903. (1388)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni d. J. ab treten direkte Frachtsätze für die regelmäßigen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 1—5 zwischen der Station Jessenitz in Mecklenburg und Stationen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Mai 1903. (1389)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen
beteiligten Verwaltungen.

Die Entfernung der Stationsverbindung Liegnitz-Schwarzburg auf Seite 18 des Nachtrags 2 zum ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif (Gruppe I, II/V) wird vom 10. Juli 1903 ab von 341 auf 441 km erhöht.

Magdeburg, den 25. Mai 1903. (1390)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Zum 1. Juni 1903 wird die Station Teisendorf der bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 9 c für Schiffbaueisen und die Station Augsburg der bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 9 d für Eisen und Stahl usw. zur überseeischen Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern als Versandstation mit direkten Sätzen aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 23. Mai 1903. (1391)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Rummelsburg Rangierbahnhof als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 27. Mai 1903. (1392)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Am 15. Juni 1903 treten nachstehende Ergänzungen des deutsch - italienischen Gütertarifs in Kraft:

1. die Station Wittmar der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn wird mit Schnittsätzen des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs Nr 6 b in den Teil II A einbezogen;
2. die Station Viareggio der Italienischen Mittelmeerbahn wird in den italienischen Ausnahmetarif Nr 9 für vegetabilische Öle aus Italien einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 25. Mai 1903. (1393)
Die geschäftsführende Verwaltung
des deutsch-italienischen Güterverkehrs
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Teil II vom 1. Januar 1899.

Für den Verkehr mit Mannheim Industriehafen sind mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. neue Bestimmungen in Kraft getreten, über welche die beteiligten Stationen Aufschluß erteilen.

München, den 26. Mai 1903. (1394)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien-Holland.

Ausnahmetarif für Obst, getrocknetes etc. vom 1. Dezember 1892.

Vom 15. Juni l. J. ab werden die Frachtsätze für Sabacz wie folgt ermäßigt:

Nach	von Sabacz Mark für 100 kg
Frankfurt a/M. Hafen	4,64
Gustavsburg tr.	4,71
Mainz Hafen, Kastel Hafen	4,72
Mannheim tr., Ludwigshafen tr.	4,73

München, den 23. Mai 1903. (1395)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Teil II vom 1. Mai 1897.

Für den Verkehr mit Mannheim Industriehafen sind mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. neue Bestimmungen in Kraft getreten, über welche die beteiligten Stationen Aufschluß erteilen.

München, den 26. Mai 1903. (1396)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die Frachtsätze der Station Mannheim Industriehafen der Großh. badischen Staatseisenbahnen gelten nunmehr ohne Beschränkung für den Umschlagsverkehr, sofern die Sendungen im Frachtbrief als Umschlagsgut bezeichnet sind.

Soweit indessen die Frachtsätze der Station Mannheim Bad. B. niedriger sind, als jene für Mannheim Industriehafen, gelten für den Umschlagsverkehr in Wagenladungen, d. i. für Sendungen, die vom Schiff auf die Eisenbahn oder umgekehrt, oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — mit oder ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden, ab 1. Juli 1903 die Frachtsätze der Station Mannheim Bad. B. auch für Mannheim Industriehafen.

Die Berechnung dieser ermäßigten Frachtsätze erfolgt jedoch nur dann, wenn die Stationsbezeichnung im Frachtbrief auf „Mannheim Industriehafen transit“ lautet oder wenn das Gut im Frachtbrief ausdrücklich als „Umschlagsgut“ bezeichnet ist.

Der Eisenbahnverwaltung steht das Recht zu, die Kontrolle über den erfolgten Umschlag auszuüben.

München, den 24. Mai 1903. (1397)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897. (Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Wirksamkeit vom 10. Juni l. J. wird der Artikel „Ammoniak, schwefelsaures, unreines" unter die im Nachtrag XI bei Ausnahmetarif Nr 33 angeführten Düngemittel aufgenommen.

München, den 23. Mai 1903. (1398)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit sofortiger Wirkung treten für den Ausnahmetarif 10 (Getreide usw.) erleichterte Anwendungsbedingungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterstellen.

Stuttgart, den 22. Mai 1903. (1399)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Teil II vom 1. Mai 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. wird das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr 1 Serie A unter Ziffer 8 durch die Artikel „Hufeisen und Hufplatten" ergänzt.

München, den 25. Mai 1903. (1400)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag XXV zum Hefte 1 vom Titel II des deutsch-belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Er enthält u. a. Aufnahme der Stationen Bleicherode, Salzdetfurth und Wittmar in die allgemeinen Tarifklassen und in die Ausnahmetarife 1—4, der Station Dissen-Rothenfelde in die Ausnahmetarife 8 und 9, der Stationen Algermissen, Bleicherode, Fallersleben, Gerstungen, Salzdetfurth und Wittmar in den Ausnahmetarif 12, Frachtsätze desselben Ausnahmetarifs für die Stationen Overpelt (Usines) und Wychmael-Beverloo sowie Änderung von Stationsnamen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 19. Mai 1903. (1401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Teil II vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. wird das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 unter Ziffer 2b durch die Artikel „Hufeisen und Hufplatten" ergänzt.

München, den 25. Mai 1903. (1402)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Petroleum, mineralische Öle und mineralische Schmieröle zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Pozsony-ujváros .	136 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Pozsony-ujváros .	131 „
Nach Dresden-Elbkai von Pozsony-ujváros .	183 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 23. Mai 1903. (1403)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Zu dem Tarif für den Reichsbahn-Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Oktober 1897 wird mit Gültigkeit vom 2. Juni d. J. ein Ergänzungsblatt, enthaltend: „Zusätzliche Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung infolge Ausgabe direkter Fahrkarten IV. Klasse, Tarifsätze für die IV. Klasse und neue Gepäckfrachtsätze" ausgegeben.

Aus dem gleichen Grunde treten mit dem obengenannten Zeitpunkte ergänzende Bestimmungen zu dem diesseitigen Binnen-Personentarif in Kraft, die durch Tarifanzeiger bekannt gegeben werden.

Die zur Einführung kommenden zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 20. Mai 1903. (1404)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

5. Verdingungen.

Die Herstellung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Überbauten für den Personentunnel auf Bahnhof Jauer (rd 26,00 t Flußeisen und 3,0 t Flußstahlguß) soll öffentlich verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserem Zentralbureau zu Breslau, Gartenstraße Nr 106, Zimmer Nr 41 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 2 ℳ — nicht in Briefmarken — bezogen werden. Angebote sind versiegelt und bestellgeldfrei sowie mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf Donnerstag, den 11. Juni 1903, Vormittags 11 Uhr festgesetzten Eröffnungstermin an die Königliche Eisenbahndirektion Breslau einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 26. Mai 1903. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:
2100 t Nußkohlen,
400 „ Anthrazitnußkohlen,
1200 „ Schmiedenußkohlen,
1400 „ Nußkoks.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift „Nußkohlen" versehen spätestens bis
Montag, den 15. Juni 1903, Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 20. Mai 1903. (1406)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung von 4305 Stück Kokosdecken in 6 Losen, 1500 Stück Kokosvelourdecken in 5 Losen und 570 Stück Rohrdecken in einem Lose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. Juni 1903, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 11. Juli 1903.

Berlin, den 26. Mai 1903. (1407)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, eine Partie von 1000 q Jutefäden (Putzjute) für Zugförderungszwecke der österr. Linien im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Effektuierung der Lieferung hat franko einer österr. Südbahnstation über Einberufung zu erfolgen, und ist der Ersteher verpflichtet, vom 1. Juli l. J. angefangen mindestens 100, eventuell nach Bedarf auch 150—200 q monatlich in Ablieferung zu bringen.

Die mit einer Kronenmarke gestempelten Offerte sind versiegelt, mit der Aufschrift „Offert auf Jutefäden" versehen, nebst den vorgeschriebenen Handmustern spätestens bis 12. Juni l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Stiege, Parterre Nr 27, einzureichen, woselbst vorher während der Amtsstunden die näheren Bedingnisse behoben, eventuell gegen Einsendung der Frankaturmarken per Post bezogen werden können.

Die Bedingnisse sind den Offerten nicht beizuschließen, sondern es haben die Offerenten im Offerte zu erklären, daß sie die Bedingnisse zur Kenntnis genommen haben und dieselben vollinhaltlich anerkennen.

Offerte, die diese Erklärung nicht enthalten, die ohne Vadium-Erlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten bleiben mit ihren Offerten 4 Wochen im Wort.

Wien, im Mai 1903. (1408)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 43. 6. Juni 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 16 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Ein Vorschlag zur Reform der Fahrordnungen.

Von Rudolf Graf Czernin.

Ein Vergleich der auf den festländischen, insbesondere den österreichischen Eisenbahnen üblichen Fahrpläne mit denen englischer Bahnen wird sofort einen auffallenden Unterschied bemerkbar machen: hier für jeden einzelnen Zug im Fahrordnungsbuche eine oder selbst mehrere Seiten, in England für jeden Zug nicht mehr als eine Spalte! Trotzdem wird nicht behauptet werden können, daß die Ordnung und Regelmäßigkeit des englischen Eisenbahnbetriebes durch die Einfachheit der Fahrpläne erschwert oder gehindert werde. Im nachstehenden soll versucht werden, für die Vereinfachung der Fahrpläne einen Mittelweg einzuschlagen.

Der Kopf der hier üblichen Dienstfahrordnungen enthält die allgemeine Bezeichnung des Zuges, seine Nummer, seinen Rang, Bestimmungen hinsichtlich der Führung der drei Wagenklassen, der Beförderung der Post, der Verwendbarkeit des Zuges für Militärtransporte, mitunter besondere Vorschriften über dessen Belastung, Grundgeschwindigkeit und das bremsbare Brutto, Angaben, welche für das Personal nur zum Teil von Wert sind. Neben der Reihenfolge der Stationen findet sich dann ein Zeichen, durch welches die Doppelgleisigkeit der betreffenden Strecke gekennzeichnet wird. Nach der sowohl vom Anfangspunkte zusammengerechneten, als auch stationsweise angegebenen Entfernung in Kilometern folgt die Bestimmung der normalen Fahrzeit in Minuten zwischen den einzelnen Stationen und Haltestellen. In weiteren Spalten sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten und dazwischen die Aufenthaltsdauer an den Haltepunkten ersichtlich gemacht. Wo kein Aufenthalt stattfindet, sind die Spalten für den Aufenthalt und die Ankunft leer gelassen. Die verschiedenen auf das Halten des Zuges Rücksicht nehmenden Angaben sind nicht sämtlich von praktischem Wert. Daß der Lokomotivführer durch das Zeichen X aufgefordert werden soll, vor einem bedingten Anhalten die Weisung des Zugführers einzuholen und die Aufmerksamkeit rechtzeitig dem Bahnsteigsignal der betreffenden Haltestelle zuzuwenden, daß er ferner das Anhalten des Zuges bei dem Buchstaben „a" (Aussteigen) nur von der Weisung des Zugführers, bei dem Buchstaben „e" (Einsteigen) nur von der Stellung des Bahnsteigsignals abhängig zu machen hat, ist klar und verständlich. Ob aber Verkehrs- oder anderweitige Rücksichten das Anhalten verlangen, bleibt für die Aufmerksamkeit des Maschinenpersonals unmaßgeblich, weshalb das Zeichen † in der Fahrordnung entbehrlich ist. Dasselbe gilt von dem für einen kürzer als eine Minute währenden Aufenthalt angenommenen Zeichen △. Das praktische Bedürfnis verwischt den Unterschied zwischen diesen kürzeren und den gewöhnlichen, mit einer Minute angesetzten Aufenthalten. Zur Orientierung des Maschinenpersonals genügt das Fehlen eines Zeitansatzes in der Fahrordnung; dasselbe vermag eine Überschreitung dieser Aufenthalte doch nicht zu verhindern. Nach diesen die eigentliche Fahrordnung enthaltenden Spalten folgt eine weitere solche, welche die Nummern aller derjenigen Züge enthält, die der betreffende Zug zu kreuzen oder zu überholen hat. Bei größeren Stationen ist diese nicht selten mit klein gedruckten Ziffern vollständig ausgefüllt. Welchen Zweck kann es wohl haben, die Übersichtlichkeit des Fahrordnungsbuches durch Ziffern zu beeinträchtigen, denen niemand Beachtung schenkt? Gesetzt auch, der Führer hätte in der Tat alle Züge, welche er fahrplanmäßig zu

treffen hat, im Gedächtnis, so befindet er sich nichtsdestoweniger in Unkenntnis, ob sämtliche Erforderniszüge an diesem Tage auch tatsächlich verkehren; er weiß vor allem auch nicht, ob die Züge ihre Fahrordnung einhalten können. Was kann es gar für einen Zweck haben, wenn ihm die Ziffern des Fahrordnungsbuches sagen, welchen Zügen er auf doppelgleisigen Strecken zu begegnen hat?

Es würde wohl vollständig genügen, wenn im Fahrplan ersichtlich gemacht würde, daß überhaupt in gewissen Stationen Kreuzungen oder Überholungen stattzufinden haben, zum Zeichen, daß die Geschwindigkeit des einfahrenden Zuges zu vermindern und die volle Aufmerksamkeit den Signalen zuzuwenden ist. Macht doch jede Abweichung vom Fahrplan auch heute eine besondere Verständigung des Führers notwendig. Beim Fortfall einer fahrplanmäßigen Überholung dürfte aber vorsichtiges Einfahren, wenn auch durch die Sachlage unnötig geworden, doch als keine Erschwerung des Betriebes anzusehen sein.

Die beiden nun folgenden Spalten bilden wohl den wundesten Punkt der Fahrordnungsbücher. Da die von Station zu Station zulässige „kürzeste Fahrzeit“ angegeben ist, findet sich die erlaubte Höchstgeschwindigkeit als Zähler eines Bruchs, dessen Nenner durch das streckenweise normierte Bremsausmaß in Prozenten der Zuglast ausgedrückt ist.

Die Bestimmung der kürzesten Fahrzeiten sollte niemals willkürlich oder schablonenmäßig erfolgen. Sind hier doch diejenigen Fahrgeschwindigkeiten zum Ausdruck zu bringen, welche mit Rücksicht auf die besonderen Umstände, unter denen die Beförderung des betreffenden Zuges zu erfolgen pflegt, insbesondere mit Rücksicht auf dessen Belastung, Zusammenstellung, die Beschaffenheit der Betriebsmittel, die zu Gebote stehenden Brems- und Sicherungseinrichtungen, den Zustand des Oberbaues und der Signale unter normalen Witterungsverhältnissen mit vollkommener Sicherheit und ohne technische Schwierigkeiten oder überwiegende betriebsfinanzielle Opfer zuverlässig erreicht werden können und in Verspätungsfällen behufs Ausgleichung der Unregelmäßigkeit und Wiedererlangung normaler Fahrt tatsächlich auch angewendet werden sollen. Die hierin liegende Voraussetzung jedes geordneten Eisenbahnbetriebs wird bei der Aufstellung der Fahrpläne keineswegs immer hinreichend gewürdigt. Unter allen Umständen muß eine innige Beziehung zwischen den vorgezeichneten, bei Verspätungen als bindend anzusehenden kürzesten Fahrzeiten und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beobachtet werden. Widersprechen sich hingegen die beiderseitigen Ziffernansätze, so kann es nicht wundernehmen, wenn sie jede Bedeutung im praktischen Betriebe einbüßen. Nicht selten pflegen mehreren Zügen auf der gleichen Strecke zwar dieselben kürzesten Fahrzeiten vorgeschrieben, hingegen verschiedene Höchstgeschwindigkeiten zugestanden zu werden; umgekehrt sind mitunter trotz gleicher Höchstgeschwindigkeit die kürzesten Fahrzeiten verschieden. Auch weisen Züge ganz gleicher Art, welche unter genau gleichen Bedingungen verkehren, keineswegs immer dieselben kürzesten Fahrzeiten auf. Beweis dafür, daß diese Aufstellungen nicht immer streng sachlich, sondern vielfach ziemlich willkürlich sind. Den kürzesten Fahrzeiten haftet überdies der Übelstand an, daß sie sich nur in ganzen Minuten ausdrücken lassen. Bei kurzen Stationsentfernungen und hohen Fahrgeschwindigkeiten spielen aber schon Bruchteile von Minuten eine Rolle und können für die Einbringung von Verspätungen wertvoll sein.

Da für die Sicherheit des Zuges keineswegs die zwischen zwei Punkten beanspruchte Zeit, sondern nur die Fahrgeschwindigkeit ausschlaggebend ist, selbstregistrierende Geschwindigkeitsmesser an den Lokomotiven aber heute allgemein in der Einführung begriffen sind, ist es möglich geworden, sowohl die Summe von Arbeit, welche es erfordert, die kürzesten Fahrzeiten wirklich sachgemäß aufzustellen und sie mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Einklang zu bringen, als auch die ihrer Kontrolle dienende Tätigkeit ohne weiteres zu ersparen und, dem Beispiel Englands folgend, welches keine kürzesten Fahrzeiten kennt, sich einfach auf die Festsetzung von Höchstgeschwindigkeiten zu beschränken, deren Einhaltung am Kontrollstreifen des Registrierapparats jederzeit überwacht werden kann. Die dem Fahrplan dadurch gewährte größere Beweglichkeit wird einen erwünschten Ausgleich gegenüber den oft unvermeidlichen kleineren Verzögerungen des Zuglaufs bilden.

Bei der Festlegung der Höchstgrenze für die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird man sich hüten müssen, allzu engherzige Vorschriften zu erlassen. Man wird z. B. die Herabsetzung der Grundgeschwindigkeit von 90 km auf 88 km in der Stunde getrost unterlassen können, auch die Höchstgeschwindigkeit nicht von Station zu Station beständig wechselnd nach Kilometern und Bruchteilen von Kilometern abstufen. Es genügt, wenn die Stundenkilometerzahl in runden Ziffern, höchstens von 5 zu 5 km abgestuft, für einen längeren Abschnitt mit annähernd gleichen Profilen festgesetzt wird.

Es erübrigt noch die Bestimmung des Mindestmaßes der zu bremsenden Zuglast. Auch hier begegnen wir nicht selten einer pedantisch feinen Unterscheidung, welche oft von Station zu Station wechselt und mit ihren genau ausgeklügelten Bruchteilen von Prozenten zu verlangen scheint, daß der auf die gebremsten Achsen des Zuges entfallende Gewichtsanteil vor jedem einzelnen Gefällwechsel sichergestellt werde. Daß derlei theoretische Erwägungen für die Praxis ziemlich wertlos und in ihrer Schwerfälligkeit hinderlich sind, hat der englische Eisenbahnbetrieb erkannt, indem er das Gewicht des Zuges und dessen Bremslast einfach nach der Wagenzahl zu schätzen pflegt. Die Normierung eines gewissen, abgerundeten Bremsprozentes wird für alle Verhältnisse genügen, und dessen streckenweise Änderung wird bei durchlaufenden Personen- und Schnellzügen überhaupt nicht, bei Güterzügen nur vor erheblichen Gefällunterschieden notwendig sein.

Überflüssig ist die Zusammenziehung der Gesamtfahrzeit und Gesamtdauer der Aufenthalte bei den einzelnen Zügen. Hingegen fehlt in den Fahrplänen die Bezifferung der sich aus den kürzesten Stationsfahrzeiten über den ganzen Zugweg summierenden Fahrtbeschleunigung, welche zur Beurteilung des möglichen Einholens von Verspätungen und der Notwendigkeit der Verlegung von Kreuzungen und Überholungen sowohl für das Maschinenpersonal, wie für die Organe des Verkehrsdienstes von besonderer Wichtigkeit wäre. Das am Schlusse jedes Personenzugfahrplans befindliche Verzeichnis der Anschlüsse endlich ist für das Maschinenpersonal entbehrlich; es genügt ihm zu wissen, daß es nach Kräften für die Einhaltung der Fahrordnung Sorge zu tragen hat.

Als Beispiel für einen von allem überflüssigen Ziffernwerke befreiten, alles für die Zugförderung Wissenswerte enthaltenden Fahrplan ist der Sommerfahrplan des Jahres 1901 der k. k. Staatsbahnlinie Prag-Gmünd in eine vereinfachte Form übertragen worden. Die Strecke ist durchweg eingleisig, von mittlerer Verkehrsdichte und zerfällt in einen ziemlich schwierig zu betreibenden, andauernde Steigungen von 10 ‰ und Krümmungshalbmesser bis etwa 300 m aufweisenden Abschnitt von Prag bis Sobieslau und eine sehr günstige Flachlandstrecke von da bis Gmünd. Dem auf S. 671 wiedergegebenen Fahrplanentwurfe sind dessen allgemeine Bestimmungen vorausgeschickt, zu denen nachstehend einige Erläuterungen gegeben werden sollen.

Die Einteilung der Züge in vier Klassen ist in der Absicht erfolgt, um für die Bremsprozente und höchsten Fahrgeschwindigkeiten eine allgemein gültige Grundlage zu gewinnen. Deren Festsetzung im einzelnen muß Sache besonderer Erwägungen sein. Die normalen Bremsprozente haben als untere Grenze auf günstigen Profilen zu gelten. Nach Maßgabe der vorhandenen Gefälle wird deren Erhöhung für alle oder einzelne Zuggattungen in abgerundeten Ziffern für längere, zusammenhängende Strecken in einer besonderen Rubrik der Fahrordnung ersichtlich gemacht. Um vor Stationen, welche der Zug ohne Aufenthalt zu passieren und in welchen gleichzeitig eine Kreuzung oder Überholung stattzufinden hat, die besondere Aufmerksamkeit des Maschinenpersonals zu verbürgen, wird auf eingleisiger Bahn

Fahrplan für die Linie Prag-Gmünd der k. k. Staatsbahnen.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Züge werden in vier Klassen nach folgenden Bezeichnungen eingereiht:
A. Schnellzüge mit durchgehender, selbsttätig wirkender Bremse und einem Bremsbrutto von 80—100 %;
B. Schnell- und Personenzüge mit durchgehender Bremse und einem Bremsbrutto von mindestens 60 %;
C. Personen-, gemischte und Gütereilzüge mit durchgehender Bremse und einem Bremsbrutto von mindestens 30 %, befördert durch Personen- oder Gütereilzuglokomotiven;
D. Güterzüge mit Handbremsen und einem Bremsbrutto von mindestens 15 %.
2. Eine streckenweise Erhöhung des normalen Bremsbruttos wird besonders ersichtlich gemacht.
3. Wird ein Zug ausnahmsweise mit einer für geringere Geschwindigkeiten bestimmten Lokomotivgattung befördert, so darf auf dieser Fahrt die der letzteren besonders vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden.
4. Die unterstrichenen Zeitansätze im Fahrplane bedeuten vorsichtiges Durchfahren einer Station behufs fahrplanmäßiger Kreuzung oder Überholung.
5. Im Falle der Verlegung einer Kreuzung oder Überholung wird das Distanzsignal der betreffenden Station vor dem fälligen, sie ohne Aufenthalt durchfahrenden Zuge auf „Halt“ gestellt, und erst nachdem der Zug in kurzer Entfernung vor dem Signal mit der Dampfpfeife das Achtungssignal gegeben und damit die Ermäßigung seiner Fahrgeschwindigkeit angezeigt hat, kann ihm durch Ziehen des Distanzsignales die Ein- und Durchfahrt gestattet werden.
6. Die klein gedruckten Zahlen im Fahrplane bedeuten die ungefähre Zeit der Durchfahrt des betreffenden Zuges durch eine freie Station.
7. Die Nachtzeit von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Minuten früh wird durch einen senkrechten Strich | rechts neben dem Zeitansatze kenntlich gemacht.
8. Der Buchstabe „a“ bedeutet einen bedingten Aufenthalt nur zum Aussteigen, „e“ nur zum Einsteigen, „b“ zum Ein- oder Aussteigen von Reisenden.

Entfernung von Gmünd	Stationen	Höchst-Geschwindigkeiten	Erhöhtes Bremsbrutto	Zuggattung, Nummer, Rang und Klasse																									
				G. Z. 273 15, D.		P. Z. 211, 5, B.		P. Z. 221, 5, B.		L. Z. 265 a, 17, C.		L. Z. 263 b 17, C.		P. Z. 215, 5, B.		L. Z. 263 f, 17, C.		S. Z. 205, 3, A.		Gem. Z. 253, 7, C.		G. Z. 285, 15, D.		G. E. Z. 265, 13, C.		G. Z. 271, 15, D.		G. Z. 283, 15, D.	
km		km/Std.	%	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.
—	Gmünd			—	1.30	—	2.04	—	—	—	—	—	—	—	5.10	—	—	—	6.24	—	—	—	6.49	—	—	—	7.26	—	9.40
6,0	Erdweis			1.46	1.47	2.12	2.13	—	—	—	—	—	—	5.18	5.19	—	—	—	6.30	—	—	—	7.04	—	—	7.42	7.55	9.56	9.57
13,7	Hrdlorez, P. H.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.28	5.28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17,0	Suchenthal			2.13	2.47	2.26	2.27	—	—	—	—	—	—	5.33	5.34	—	—	—	6.38	—	—	7.29	7.30	—	—	8.21	8.44	10.23	10.24
22,6	Chlumec=Pilar	A, B, C, D		3.01	3.22	2.35	2.37	—	—	—	—	—	—	5.42	5.43		—	—	6.43	—	—	7.44	8.14	—	—	8.58	9.25	10.38	10.39
32,3	Wittingau Stadt, P. H.	90, 80, 60, 40		—	—	2.49	2.50	—	—	—	—	—	—	5.55	5.56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34,1	Wittingau			3.51	3.52	2.53	2.54	—	—	—	—	—	—	5.59	6.00	—	—	6.53	6.54	—	—	8.43	8.50	—	—	9.54	10.24	11.08	11.12
43,3	Lomnitz			4.14	4.15	3.05	3.06	—	—	—	—	—	—	6.12	6.13	—	—	—	7.02	—	—	9.12	9.15	—	—	10.46	10.56	11.34	11.35
55,2	Weseli=Mezimosti			4.43	5.40	3.20	3 32	—	—	—	—	—	—	6.27	6.53	—	—	7.12	7.16	—	8.01	9.43	10.40	—	12.36	11.24	2.17	12.03	1.33
62,2	Sobieslau			5.57	6.10	3.41	3.42	—	—	—	—	—	—	7.04	7.06	—	—	—	7.22	8.15	8.20	10.57	11.01	12.48	1.04	2.34	2.47	1.50	1.58
68,3	Roudná, P. H.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.16	7.16	—	—	—	—	8.34	8.35	—	—	—	—	—	—	—	—
74,5	Planá a. d. L.			6.39	6.44	3.57	3.58	—	—	—		—	—	7.26	7.27	—	—	—	7.34	8.50	8.56	11.30	11.31	—	1.25	3.16	3.27	—	2.26
81,8	Tábor			7.06	7.53	4.09	4.14	—	—	—		—	—	7.39	7.46	—	—	7.42	7.43	9.15	9.47	11.53	12.34	1.41	1.55	3.49	4.21	2.47	3.11
90,4	Chotovin, P. H. u. V.			—	—	4.27	4.28	—	—	—	—	—	—	7.59	8.00	—	—	—	—	10.10	10.10	—	—	—	—	—	—	—	—
95,2	Sudomeric = Nemysl			8.43	9.02	4 37	4.38	—	—	—	—	—	—	8.09	8.10	—	—	—	7.57	10.23	10.26	—	1.23	—	2.30	5.11	5.21	—	4.00
98,4	Milcin, P. H.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.17	8.18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
101,9	Stupschic			9.29	9.33	4.50	4.51	—	—	—	—	—	5.43	8.25	8.27	—	8.59	—	8.04	10.46	10.48	1.49	2.03	2.50	2.51	5.48	5.53	4.26	4.27
110,9	Kl. Hermanitz=Sedletz			10.02	10 03	5.02	5.03	—	—	—	—	6.06	6.18	8.39	8.46	—	9.15	—	8.12	11.10	11.50	—	2.31	—	3.13	6.20	6.30	4.54	5.08
115,9	Wotic=Beztahov			—	10.18	5.10	5.11	—	—	—	—	—	6.30	8.53	8.54	—	9.24	—	8.17	12.02	12.17	—	2.46	—	3.24	6.46	7.01	—	5.23
119,3	Wotic			10.30	10.35	5.16	5.20	—	—	—	—	6.38	7.26	8.59	9.00	9.32	9.33	—	8.21	12.28	12.45	2.59	3.14	3.35	3.38	7.14	7.41	5.35	5.39
129,2	Bistric	A, B, C, D	C, D	—	11.03	5.32	5.33	—	—	—	—	—	7.49	9.12	9.13	9.52	9.53	—	8.31	1 06	1.11	—	3.42	—	3.58	8.10	8.38	6.08	6.26
134,6	Beneschau	80, 70, 50, 30		11.19	12.06	5.40	5.46	—	5.54	—	—	8 03	8.19	9.20	9.25	10.06	11.03	8.37	8.38	1.23	1.43	3.58	3.59	4.09	4.13	8.55	9.30	6.43	7.03
143,8	Cercan=Pisely		40, 20	12.36	12.53	—	5.57	6.05	6.06	—	—	8.36	8.44	9.36	9.39	11.23	11.24	—	8.47	2.07	2.13	4.28	5.05	4.37	4.45	10.00	11.06	7.33	8.09
145,1	Pisely, P. H.			—	—	—	—	6.08	6.08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
150,2	Senohrab, P. H. u. A.			1.20	1.36	—	6.06	6.18	6.19	—	—	—	9.00	9.50	9.51	11.41	12.11	—	8.53	—	2.33	—	5.31	—	5.05	—	11.32	—	8.34
154,7	Mnichovic, P. H.			—	—	—	—	6.28	6.28	—	—	—	—	10.00	10.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
157,8	Strancic			2 06	2.26	6.18	6.19	6.35	6.36	—	7.56	9.18	9.24	10.07	10.08	12.25	12.26	9.01	9.02	2.57	3.02	6.05	6.43	5.29	5.30	12.06	12.24	9 07	9.08
164,6	Rican			2.49	2 50	—	6.28	6.45	6.47	8.12	8.16	9.40	9.49	10.17	10.18	12 39	12.40	—	9.09	3.21	3.27	7.06	7.09	—	5.47	12.47	1.01	9.31	9.59
171,2	Ourinoves			—	3 08	a 6.36	6.36	6.56	6.57	—	8.28	—	10.02	10.26	10.28	12.51	12.52	—	9.15	3.42	3.46	7.28	7.42	—	6.01	1.20	1.53	10.18	10.32
176,5	Hostivar			3.24	3.29	—	6.43	7 04	7.05	—	8.38	10.14	10.19	10.35	10.36	1.04	1.05	—	9.20	3.59	4.03	—	8.00	—	6.13	2.11	2.44	—	10.49
183,3	Nusle=Vrsovic			3.48	—	6.51	6.55	7.14	7.17	8.49	—	10.34	—	10.45	10.48	1.21	—	—	9.26	4.17	4.26	8.19	—	6.26	6.42	3.01	—	11.07	—
184,1	Kgl. Weinberge, P. H.			—	—	—	—	7.19	7.20	—	—	—	—	10.50	10.51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
185,8	Prag			—	—	7.00	—	7.24	—	—	—	—	—	10.55	—	—	—	9.29	—	4.34	—	—	—	6.48	—	—	—	—	—

die Verkehrszeit des Zuges bei der betreffenden Station immer, auf doppelgleisiger nur im Falle des Vorfahrens oder Überholtwerdens im Fahrordnungsbuch durch Unterstreichen kenntlich gemacht. Kreuzungen in Stationen der doppelgleisigen Strecke und Kreuzungen sowie Überholungen überall dort, wo der Zug regelmäßig anhält, brauchen, weil er hier ohnehin langsam einzufahren hat, nicht besonders hervorgehoben zu werden. Im Falle der Verlegung von Kreuzungen oder Überholungen kann man sich der Aufmerksamkeit des Maschinenpersonals bei einem die betreffende Station ohne Aufenthalt passierenden Zuge in der Weise versichern, daß es durch die Haltstellung des Vorsignals zur Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit angehalten wird, worauf in kurzer Entfernung vor dem Signal vom Zuge aus mit der Dampfpfeife das Achtungssignal zu geben und von der Station, falls kein Hindernis obwaltet, noch bevor der Zug gänzlich zum Stillstand gelangt ist, die Ein- oder Durchfahrt freizugeben ist.

So sehr wichtig es auch ist, den Fahrplan möglichst genau einzuhalten, so kann das Verlangen, daß die Durchfahrt von Zügen, welche eine Station ohne Aufenthalt zu passieren und in ihr keinen anderen Zug zu treffen haben, zu genau festgesetzten Zeiten stattfinden müsse, doch nur als eine zwecklose Pedanterie bezeichnet werden. Ist die Ein- oder Durchfahrt nicht frei, so findet der Zug die Station durch das Haltesignal ohnehin gedeckt. Steht hingegen der Einfahrt kein Hindernis entgegen, so ist es gewiß wenig von Belang, ob sie etliche Minuten früher oder später erfolgt. Nur wo kreuzende oder zu überholende Züge sonst aufgehalten würden, kann unbedingte Pünktlichkeit bei nicht haltenden Zügen billigerweise verlangt werden. Im übrigen wird die Vorschrift, die für die einzelnen Stationen normierten Durchfahrtszeiten einzuhalten, für die regelmäßige Ankunft manches hoch belasteten, rasch fahrenden, eine lange Strecke ohne Aufenthalt durcheilenden Zuges in der Endstation geradezu ein Hindernis sein, weil in schwierigem Gelände und angesichts eines durch allerlei unvorhergesehene Umstände beeinflußten Betriebes der Ausgleich der Fahrzeiten niemals im vorhinein vom grünen Tische aus gelingen wird, sondern bis zu der durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit gezogenen Grenze dem Lokomotivführer anheimgestellt werden sollte. Die Durchfahrtszeiten in Stationen, in denen weder eine Kreuzung noch Überholung stattfindet, erscheinen daher im Entwurfe klein gedruckt und sind als nicht verbindlich, sondern nur als beiläufiger Anhaltspunkt für das Stationspersonal zu betrachten.

Der eigentliche Fahrplan ist derart angeordnet, daß sämtliche auf der betreffenden Strecke in einer Richtung verkehrenden Züge, fortlaufend nach ihren Verkehrszeiten geordnet, in Spalten neben einander auf demselben Blatte und bei größerer Zahl nach Bedarf auf dem folgenden oder noch weiteren Blättern angeführt sind. In den zwei ersten Spalten enthält er mit der Entfernung in zehntel Kilometern von der Ausgangsstation der Reihe nach die Stationen und Haltestellen. Die dritte Spalte weist die normalen Höchstgeschwindigkeiten für die vier Zugklassen A, B, C und D auf, wobei möglichst lange Strecken zusammenzufassen sind. Die vierte Spalte dient der Bezeichnung einer etwaigen Erhöhung des im allgemeinen für die einzelnen Zugklassen angenommenen Bremsprozentes. Nun folgen die Spalten für die einzelnen, zeitlich an einander zu reihenden Züge gleicher Richtung. Der Kopf enthält die abgekürzte Bezeichnung der Zuggattung, Nummer, Rang und Klasse des Zuges. Jede Zugspalte teilt sich in zwei Reihen für die Ankunfts- und Abfahrtszeiten, aus welchen sich die Aufenthalte von selbst ergeben. Bei der Einreihung der einzelnen Züge nach Klassen werden unter den bestehenden Verhältnissen Luxuszüge unter Klasse A, alle gewöhnlichen Schnell- und Personenzüge in der Regel unter Klasse B einzubeziehen sein. Einen grundsätzlichen Unterschied zwischen der Höchstgeschwindigkeit der letzteren zu machen, ist da zwecklos, wo auch die Personenzüge mit guten Lokomotiven gefahren werden und in bezug auf ihr Bremsbrutto hinter vielen Schnellzügen nicht zurückstehen. Anderenfalls wären solche den heutigen Betriebsanforderungen wenig entsprechende Personenzüge unter Klasse C einzureihen. Mit der Reform und Beschleunigung des Güterdienstes muß das Bestreben Hand in Hand gehen, der Klasse C auch möglichst viele Eil- und beschleunigte Güterzüge zuzuweisen. Lokomotivzüge haben nach der Art der Maschinen zu rangieren; zweifellos dürfen mit Schnellzuglokomotiven unternommene Probefahrten keiner beengenden Geschwindigkeitsgrenze unterliegen.

Bei den Verkehrszeiten folgt die übliche Kenntlichmachung der Nachtzeit. Wo kein Anhalten stattfindet, bleiben bei bloßen Haltestellen beide Spalten, bei den mit Ausweichgleisen versehenen Stationen die für die Ankunft leer. Die Abfahrtszeit erscheint in diesem Falle unterstrichen, wenn in der betreffenden Station fahrplanmäßig eine Kreuzung oder Überholung stattfindet, sonst klein gedruckt. Etwa noch erforderlich scheinende Bemerkungen können am Fuße des tabellarischen Fahrplans hinzugefügt werden.

Bemerkungen der Schriftleitung.

Die angeregte Art der Aufstellung der Dienstfahrordnungen ist, wie auch der Verfasser unter Hinweis auf England bemerkt, nicht neu. Der Umstand, daß auch heute noch bei allen Eisenbahnangelegenheiten insbesondere auch auf England Bezug genommen zu werden pflegt, dürfte die Mitteilung eines englischen Beispiels an dieser Stelle rechtfertigen. Die Anordnung der Dienstfahrpläne stimmt bei den englischen Bahnen im wesentlichen überein, wenngleich im einzelnen Abweichungen vorhanden sind.

Das Beispiel auf S. 673 ist dem Südwales-Dienstfahrplan der Nordwestbahn entnommen und ist ein Stück des Abschnitts von Merthyr bis Abergavenny, wozu zu bemerken ist, daß die daselbst aufgeführten Linienabschnitte sich teils im eigenen Besitz der Nordwestbahn befinden, teils Gemeinschaftslinien dieser Bahn und der Brecon und Merthyr Tydfilsowie der Rhymneybahn sind. Der Dienstfahrplan enthält eine Reihe besonderer Bezeichnungen; beispielsweise ist durch die fetter gedruckten Zahlen unmittelbar unter dem Kopf des Beispiels die Dienst- bezw. Zugnummer und durch davorstehende Buchstaben angegeben, ob der Dienst durch Zugmaschinen und Personal versehen wird, die in Blaenavon oder in Tredegar (T) statt, wie die Regel ist, in Abergavenny stationiert sind. Wo Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge nicht besonders vermerkt sind, beziehen sich die Zeitangaben auf die Abfahrt. Ganz klein gedruckte Zahlen geben die Durchfahrtszeit ohne Aufenthalt durchfahrener Stationen, Abzweigungen usw. an. Durch Sternchen pflegen Überholungen, mit denen ein Verschubdienst nicht verbunden ist, bezeichnet zu werden. Der Buchstabe C bezeichnet Bedarfszüge und ein neben dem Stationsnamen angegebenes Kreuz besagt, daß die Station eine Zugstabstation ist, wobei vorausgesetzt wird, daß der Betrieb eingleisiger Bahnen mittels Zugstabs dem Leser bekannt ist. Der Buchstabe X bedeutet, daß ein Zug aus Verkehrsgründen anhält, der Buchstabe T, daß ein Zug lediglich zwecks Fahrkartenabnahme (an einem sogenannten Fahrkartenbahnsteig) hält. Weitere Buchstaben werden für andere Zwecke beigesetzt, beispielsweise ein L, wenn der Zug für Lokomotivzwecke, beispielsweise zu deren Untersuchung, anhalten soll, ein M wird beigesetzt, wenn Züge Montags, die Buchstaben MS, wenn sie Montags und Sonnabends, die Zeichen SM, wenn sie Sonntags und Montags, S, wenn sie Sonnabends ausfallen. Die Zeichen MO oder SO findet man bei Zügen, die nur Montags und Sonnabends fahren usw. Stärker gedruckte Fahrzeiten zeigen fahrplanmäßige Überholungen an. Die Dienstfahrpläne enthalten aber noch verschiedene Anweisungen für den Betrieb einzelner Bahnabschnitte oder Bahnpunkte und sie werden ergänzt durch Bestimmungen, die in den sogenannten Appendices oder Beilagen zu den Dienstfahrplanbüchern ausführlich enthalten sind.

Die vorstehend gekennzeichnete Art der Dienstfahrpläne ist aber nicht allein auf den englischen, sondern auch auf den französischen und italienischen Bahnen schon lange in Gebrauch. Seit mehreren Jahren sind auch die Fahrpläne der Wiener Stadtbahn und die der Wiener Lokalstrecken der österreichischen Staatsbahnen in ähnlicher Weise aufgestellt, während die badischen Staatsbahnen dem Vernehmen nach von dieser Art der Aufstellung der Fahrpläne in den letzten Jahren wieder abgekommen sind. Wie das vorstehende Beispiel einer englischen Bahn zeigt, ist die vereinfachte Form der Dienstfahrpläne dort nicht allein bei zweigleisigen, sondern auch bei eingleisigen Bahnen durchaus üblich.

Entfernung von Merthyr in Kilometern	Züge aufwärts / Stationen und Seitengleise		15	16	17	18	19	20	21		31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
			Leerzug	Brecon & Merthyr Güterzug	Mineralzug	Personenzug	Mineralzug	Mineralzug der Rhymney-Ges.	Lokalgüterzug	usw.	Güterzug	Mineralzug	Mineralzug	Personenzug der Rhymney-Gesellschaft	Güterzug	Güterzug	Mineralzug	Mineralzug	Mineralzug	Mineralzug der Rhymney-Gesellschaft	Br. & Merthyr Güterzug	Mineralzug der Rhymney-Gesellschaft	Br. & M. Personenzug	Mineralzug
			30 Vm.	Vm.	T 12 Vm.	8 Vm.	22 Vm.	Vm.	11 Vm.		15 Vm.	C Vm.	Vm.	Vm.	25 Vm.	2–16 Vm.	Vm.	16 Nm.	8 Nm.	Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	30 Nm.
	Merthyr (Westbahn)	Abf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.15	C	—	—	9.56	C	—	—	—	—	—	12.10	—
0,9	Rhydycar Anschluß	Abf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.18		—	—	9.59		—	—	—	—	—	12.12	—
—	Gemeinschaftslinien der Nordwestbahn und der Brecon und Merthyr Tydfil: Merthyr Anschluß (Taff Vale-Ges.)	Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.21	—	—	—	10.5	—	—	—	—	—	—	—	—
		Abf.	—	7.30	—	—	—	—	—	—	—	9.40	—	—	—	10.26	—	—	—	—	11.0	—	—	—
—	Rhydycar Anschluß † (Taff Vale-Seitengleis)	Abf.	—	7.32	—	—	—	—	—	—	—	9.47	fällig von	—	—	10.29	fällig von	—	—	—	11.2	—	—	—
2,2	Llwyncelyn Anschluß †	Ank.	—	X	—	—	—	—	—	—	—	X	Cwn Bargoed um 10.15 Vm.	—	—	X	Cwn Bargoed um 11.35 Vm.	—	—	—	X	—	—	—
		Abf.	—	—	6.50	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
4,7	Cefn †	Ank.	—	7.45	7.00	—	—	—	—	—	—	—		—	—	10.41		—	—	—	11.15	—	—	—
		Abf.	—	8.05	7.10	—	—	—	—	—	—	9.58		—	—	10.46		—	—	—	11.20	—	12.20	—
6,4	Vaynor Seitengleis		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	10.56		—	—	—	X	—	—	—
7,2	Pontsarn		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	X	—
8,4	Morlais Anschluß †	Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Abf.	—	8.24	7.20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.2	—	—	—	—	11.35	—	12.27	—
11,4	Br. u. Merthyr Zweigl.: Dowlais (B. & M.)	Abf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10,9	Ivor Anschluß	Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Abf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10,5	Penywern Anschluß	Ank.	—	—	—	Abfahrt von Cwn Bargoed um 8.5 Vm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Abf.	—	—	7.30		—	—	—	—	—	10.18	—	—	—	11.8	—	—	—	—	—	—	—	—
11,2	Dowlais	Ank.	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Abf.	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
11,8	Cwn Bargoed Anschluß	Ank.	—	Mineralzug der Rhymney-Gesellsch.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Abf.	—		7.25	8.22	—	—	—	—	—	—	10.32	—	—	—	11.52	—	—	—	—	—	—	—
12,5	Dowlais Spitze †	Ank.	—		7.40	8.26	—	—	—	—	—	10.26	10.35	—	—	11.20	11.55	—	—	—	—	—	—	—
		Abf.	—		7.45	8.31	—	—	—	—	—	10.28		—	—	11.28	—	—	—	—	—	—	—	—
14,9	Rhymney Brücke †	Ank.	—		7.55	8.41	—	—	—	—	—	10.37	—	—	—	11.35	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Gemeinschaftslinie der Nordwest- und Rhymneybahn: Rhymney	Abf.	—	Vm. 7.48	—	—	—	8.40	—	—	—	—	—	11.5	—	—	—	—	—	11.30	—	12.45	—	—
—	Rhymney Brücke	Ank.	—	7.56	—	—	—	8.50	—	—	—	—	—	11.12	—	—	—	—	—	11.40	—	12.52	—	—
		Abf.	—	7.57	8.5	—	—	8.51	—	—	—	10.45	—	—	—	11.36	—	—	—	11.55	—	12.53	—	—
17,5	Nantybwch Station	Ank.	—	8.5	8.15	—	—	9.0	—	—	—	10.55	—	—	—	11.45	—	—	—	12.5	—	1.0	—	—
		Abf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.10	—	—	11.20	12.0	—	12.10	—	—	—	—	—	—
—	Nantybwch Anschluß	Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Abf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19,7	Trevil	Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Abf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23,6	Ebbw Vale †	Abf.	—	—	—	—	—	—	—	—	11.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

usw.

Rechnungsabschluß der sächsischen Staatseisenbahnen.

Nach dem soeben fertiggestellten Abschluß für das Jahr 1902 betrugen die Einnahmen 129 463 297 ℳ (gegen den in den Staatshaushaltsetat für 1902/03 eingestellten Betrag 2 662 703 ℳ weniger) und die Ausgaben 93 763 366 ℳ (gegen den Etat 8 018 564 ℳ weniger). Hiernach wurde ein Überschuß erzielt von 35 699 931 ℳ (gegen den Etat 5 355 861 ℳ mehr). Die Mindereinnahmen gegen den Etatsvoranschlag verteilen sich wie folgt: 57 317 ℳ auf den Personen- und Gepäckverkehr, 788 331 ℳ auf den Güterverkehr, 1 008 025 ℳ auf Einnahmen für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu gunsten Dritter, 26 662 ℳ für Überlassung von Betriebsmitteln und 904 850 ℳ auf Erträge aus Veräußerungen. Die Ausgaben blieben in allen wesentlichen Kapiteln hinter dem Etatsanschlage zurück. Der Minderaufwand betrug 825 951 ℳ für Gehälter, 565 553 ℳ für Löhne, 391 834 ℳ für Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, Fahrgelder und sonstige Nebenbezüge, 811 585 ℳ für Unterhaltung und Ergänzung des Inventars sowie für Betriebsmaterialien (Kohlen usw.), 3 827 962 ℳ für Bahnunterhaltung, 1 226 410 ℳ für Unterhaltung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen, 267 865 ℳ für Benutzung fremder Betriebsmittel.

Ein Vergleich mit dem Ergebnis des Vorjahres ergibt folgendes Bild. Die Einnahmen waren höher aus dem Personenverkehr um 663 754 ℳ, aus dem Güterverkehr um 1 352 916 ℳ, dagegen niedriger um 2 043 309 ℳ für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu gunsten Dritter, 2 613 124 ℳ für Erträge aus Veräußerungen, im ganzen niedriger um 2 610 641 ℳ. Dagegen waren die Ausgaben um 10 101 838 ℳ niedriger als im Vorjahre, und zwar Gehälter um 10 694 ℳ, Löhne um 485 948 ℳ, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, Fahrgelder usw. um 380 035 ℳ, Unterhaltung und Ergänzung des Inventars sowie für Betriebsmaterialien (Kohlen usw.) um 1 393 575 ℳ, für Bahnunterhaltung um 3 794 214 Mark, für Unterhaltung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen um 4 367 794 ℳ. Auch alle anderen Ausgabetitel weisen Minderausgaben auf; nur für Wohlfahrtszwecke, Pensionen, Unterstützungen usw. wurden 410 193 ℳ mehr aufgewendet. Der Überschuß ist um 7 491 197 ℳ höher als im Vorjahre. Die Verzinsung des um 33 600 000 ℳ auf rund 963 000 000 ℳ gestiegenen mittleren Anlagekapitales betrug 3,706 % gegen 3,035 % im Vorjahre; der Betriebskoeffizient (Verhältnis der Ausgaben zur Einnahme) ist von 78,642 % im Vorjahre auf 72,425 % gefallen.

Hierzu bemerkt das offizielle „Dresd. Journ.“ folgendes: „Dieser günstige Abschluß wird nicht verfehlen, dem unberechtigten Pessimismus, mit dem die Zukunft unseres vaterländischen Eisenbahnwesens so vielfach beurteilt worden ist, den Boden zu entziehen, anderseits darf er aber auch nicht zu falschen Schlüssen verleiten. Gewiß stellt sich ein Teil der Ersparnisse als eine dauernde Verminderung des Verwaltungsaufwandes dar. Vielfach beruhen sie jedoch gleichzeitig auf der Verbilligung der Materialpreise, und vor allem kommt in Betracht, daß in der Unterhaltung der baulichen Anlagen und Betriebsmittel, wobei die weitaus erheblichsten Ersparnisse erzielt worden sind, es der ausgezeichnete Zustand dieser Anlagen und Betriebsmittel in Sachsen recht wohl gestattete, in Zeiten der Not sich einmal Beschränkungen aufzuerlegen, ohne der Sicherheit des Betriebes auch nur im geringsten Abbruch zu tun. Es würde aber nicht richtig sein, darauf zu rechnen, daß solche Beschränkungen auch noch in künftigen Jahren in gleichem Umfange möglich sein werden. Im Gegenteil muß davon ausgegangen werden, daß die Ausgaben für die Bahnunterhaltung und für die Betriebsmittel sich nicht dauernd auf den im Vorjahre erreichten niedrigen Stand halten lassen. Stehen nun außerdem für die kommenden Jahre noch neue Ausgaben in Aussicht, wie der vom Jahre 1904 ab den Beamten zu gewährende Wohnungsgeldzuschuß, der allein den Staatseisenbahnbetrieb mit einer Mehrausgabe von 1 500 000 ℳ belasten wird, und erscheint es auch keineswegs ausgeschlossen, daß die wechselnden Verkehrsverhältnisse auch wieder eine Steigerung der Materialpreise nach sich ziehen, so ergibt sich von selbst, daß der jetzige Abschluß für die Aufstellung des Etats auf die Finanzperiode 1904/5 und für die künftige Verzinsung und Tilgung des sich ständig und in der nächsten Zeit zumal wegen umfänglicher Bahnhofsumbauten weiter vermehrenden Anlagekapitals nicht ohne weiteres und unverkürzt als maßgebend angesehen werden kann. Die Erfahrungen der letzten Jahre weisen bei der ausschlaggebenden Bedeutung der finanziellen Ergebnisse unseres Staatseisenbahnwesens für den gesamten Staatshaushalt mit Notwendigkeit darauf hin, daß die Verwaltung sich auf dem mit so bemerkenswertem Erfolge betretenen Wege sparsamster Betriebsführung nicht irre machen lassen darf und allen an sie herantretenden, mit einer Erhöhung des Betriebsaufwandes verbundenen Anträgen auch künftig mit der größten Zurückhaltung zu begegnen hat.“

Aus der württembergischen Abgeordnetenkammer.

Die Kammer steht in der Beratung über das Eisenbahnbaukreditgesetz für die Finanzperiode 1903 und 1904. Nach der Beratung über die Einführung der Bahnsteigsperre — deren Annahme wir bereits mitteilten — folgte eine allgemeine Erörterung über das Gesetz im Zusammenhang mit den kommenden großen Ausgaben, über den Nebenbahnbau und die ganze Finanzlage. Ein Antrag auf Zurückverweisung des Gesetzentwurfs an die volkswirtschaftliche Kommission wurde gegen wenige Stimmen abgelehnt, angenommen wurde ein von Abgeordneten verschiedener Parteien gestellter Antrag, der nach dem Staatsanzeiger für Württemberg, dem wir bei diesen Mitteilungen folgen, lautet:

Die Kammer der Abgeordneten wolle beschließen: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen,

1. über die Erbauung und Subventionierung von Nebenbahnen einen Plan aufzustellen, der ersehen läßt, a) welche Projekte solcher Nebenbahnen von der Staatsregierung als bauwürdig anerkannt werden; b) in welchem Zeitraum die Ausführung der sämtlichen bauwürdigen Projekte in Aussicht zu nehmen ist; c) in welchem durchschnittlichen Betrage jährlich Geldmittel für diese Zwecke zur Verwendung kommen sollen;

2. dem Landtag spätestens in dem nächsten Eisenbahnbaukreditgesetzentwurf Vorschläge zu unterbreiten, welche für die erste Bauperiode die Durchführung des eben bezeichneten Arbeitsprogrammes regeln.

Die Forderungen selbst mit 29,3 Millionen, die der Gesetzentwurf enthält, haben sämtlich die Zustimmung der volkswirtschaftlichen Kommission gefunden, dagegen machte der Berichterstatter Abg. Stockmayer im Plenum die Ausstellung, daß bei einzelnen Forderungen eine genauere Begründung hätte gegeben werden sollen. Insbesondere bei den Forderungen für zweite Gleise sollte der Kostenbetrag für die gesamte Strecke und nicht nur für eine Teilstrecke angegeben werden; sonst werde man immer durch große Überschreitungen aufs unangenehmste überrascht. An diese Ausführungen knüpfte der Berichterstatter das Verlangen, daß über die für die nächsten Jahre bevorstehenden großen Ausgaben, die er auf ungefähr 200 Millionen schätze (Stuttgarter Bahnhofumbau usw.), bei Zeiten ein Gesamtüberblick gegeben werde. Baudirektor v. Fuchs erwiderte bezüglich der getadelten Überschreitungen, daß sich solche nicht immer vermeiden lassen; gerade bei der Ausführung von zweiten Gleisen treten viele nicht vorherzusehende Faktoren auf. Staatsminister der Auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden verwies auf die Mitteilungen, die er schon im Juni 1902 über die für die nächsten 10 Jahre bevorstehenden Ausgaben gemacht habe. Eine Vorlage wegen des Stuttgarter Bahnhofumbaus werde im Herbst oder Winter d. J. dem Hause vorgelegt werden können. Berichterstatter Stockmayer wiederholte seine Forderung vollständiger Übersichten und bemerkte u. a., bei so kolossalen Ausgaben für Umbauten usw. werde wohl der Bau von Nebenbahnen aufhören müssen, und schließlich werde man bezüglich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft „von hinten in den Karren hineingelotst“. Staatsrat v. Balz legte dar, daß die Regierung bezüglich der Erfordernisse für die zweiten Gleise nicht anders habe handeln können, wenn nicht große Verzögerungen entstehen sollten. Die Regierung gehe ganz offen zu Werke, um ein „Reifmachen“ für die preußisch-hessische Gemeinschaft könne es sich nicht handeln. Die bevorstehenden Forderungen stellen dem Lande eine schwere Aufgabe, aber da sie notwendig seien, müssen sie eben getragen werden. Wenn einmal für den Umbau des Stuttgarter Bahnhofs eine Vorlage gemacht werde, so werde das nicht ohne einen Gesamtkostenanschlag geschehen. Die vorgekommenen Überschreitungen seien nicht unentschuldbar.

In der Einzelberatung wurden sodann genehmigt die Forderungen für die Bodenseegürtelbahn bayerische bis badische Grenze über Friedrichshafen (letzte Rate), für die Nebenbahnen Münsingen-Schelklingen, Blaufelden-Langenburg, Freudenstadt-Klosterreichenbach (letzte Raten), Geislingen-Wiesensteig, Laupheim-Schwendi, Roßberg-Wurzach (weitere Raten), für den Bau von zweiten Gleisen Waiblingen-Gmünd, Plochingen-Tübingen, Untertürkheim-Kornwestheim (weitere Raten),

Ulm-Friedrichshafen, Stuttgart Westbahnhof-Böblingen (erste Raten).

Aus der umfassenden Debatte über die Bahnsteigsperre führen wir einiges an. Der Berichterstatter Abg. Hartranft empfahl die Annahme der Regierungsvorlage; es sprachen Abgeordnete dafür und dagegen, Staatsrat v. Balz führte u. a. aus: „Daß das Publikum der Sache nicht mit Begeisterung entgegenkommt, wissen wir wohl; das war in den Ländern, wo die Einrichtung besteht, in den ersten Jahren auch so; später aber hat man sich ausgesöhnt und das hoffe ich bei uns auch. Ich sehe einer Flut von Zeitungsartikeln entgegen, das ist nicht abzuwenden. Wir können aber von der Durchführung der Maßregel nicht absehen, sie ist einfach notwendig geworden. Wenn man glaubt, Durchstechereien spielen bei uns gar keine Rolle, so ist das nicht richtig. Bei großem Verkehr und langen Zügen kommt das Personal nicht durch die Wagen, und durch die 45 tägigen Rückfahrkarten, die Fahrscheinhefte usw. ist die Gefahr, daß wir die Reisenden umsonst befördern, sehr gewachsen. Der Fall, daß Fahrscheinhefte mißbraucht werden, kommt in Kreisen vor, wo man es nicht erwarten sollte; man hält das einfach für eine günstige Chance, wenn man den Schaffner an sich vorüberläßt, und ist noch gereizt, wenn das nicht so hingeht. Es liegt aber auch im Interesse der Reisenden, daß wir die Sperre durchführen, und sie wird zur Vermeidung vieler Gefahren dienen, namentlich auf großen Bahnhöfen. Das Hineinstürzen mit der Fahrkarte in der Hand, wie es bei unserem Wagensystem möglich ist, ist besonders gefährlich; wir rechnen, daß in 4 Jahren 16 Todesfälle und 14 schwere Verletzungen vermieden worden wären, wenn wir die Sperre gehabt hätten. Was die Kosten anlangt, so kann ich Sie beruhigen; die Ersparnisse, die wir mit der Sperre machen, werden ausreichen, die Aufwendungen zu verzinsen und zu tilgen. Sie finden dies in den Erläuterungen zur Vorlage. Finanzielle Sorgen sollten uns also nicht abhalten, eine Maßregel durchzusetzen, die in sämtlichen deutschen Staaten eingeführt ist oder im Begriff ist, eingeführt zu werden. Wir können auf die Dauer nicht dabei bleiben, daß die Reisenden, wenn sie zu uns kommen, anders kontrolliert werden, als im ganzen übrigen Reich; das ist auch eine Belästigung. Man würde uns als rückständig bezeichnen, wenn wir länger verharren wollten. Eine Beschränkung auf die großen Stationen ist nicht angängig, wenn wir die Fahrkartenkontrolle auf die Bahnsteige verlegen wollen, das ist selbstverständlich. Und wenn die Sperre zur Abwehr von Gefahren und zu größerer Ordnung führt, dann dürfen wir sie doch nicht beschränkt, sondern wir müssen sie allgemein einführen; es gäbe auch sonst die größten Unannehmlichkeiten. Ich bin überzeugt, die Vorteile überwiegen die allerdings auch vorhandenen Unbequemlichkeiten."

Vizepräsident der Kammer Dr v. Kiene (Zentrum) bemerkte: „Ich habe in diesem Hause schon öfter für Einführung der Sperre gesprochen und habe sie begründet, was mir allerdings wenig Dank eingetragen hat; man hat mich gleichsam bei der eigenen Schwiegermutter verklagt (Heiterkeit), daß ich die herzlichen Verabschiedungen auf unseren Bahnsteigen aus der Welt schaffen wolle. Nur wegen der Unvolkstümlichkeit dürfen wir aber eine Sache, die an sich empfehlenswert ist, nicht abweisen, und wir ständen nicht nur im Reich, sondern fast in ganz Europa allein da. Auf die Dauer ist dieser Zustand nicht haltbar. Was die Durchführung anlangt, so bin ich auch dafür, daß man zunächst mit den größeren Stationen beginnen sollte. Die Einführung beim Schnellzugverkehr ist das wichtigste und ein solcher Anfang würde erzieherisch wirken. Als man in Stuttgart die Bahnsteigsperre einführte, wurde monatelang geschimpft; jetzt möchte es kein Mensch mehr anders haben."

Abg. Hildenbrand (Soziald.): „Die Belästigungen sind gar nicht so groß, nur am Bahnhof; aber so bald man die Kontrolle passiert hat, ist man bis zur Ankunft unbelästigt. Die Sicherheit des Fahrpersonals ist auch noch gar nicht genug hervorgehoben worden. Die Gegner begründen ihr Nein mit Sparsamkeit. Gerade umgekehrt; wir werden mit der Sperre so viel an Personal sparen, daß die Kosten bald beglichen sind. Die Kosten für die Abschrankungen usw. erscheinen mir übrigens zu hoch; wenn man das macht, wie in anderen Ländern, sollte es nicht so viel kosten; Kunstgitter braucht man nicht. Unsere rückständige ländliche Bevölkerung hat sich einst mit Händen und Füßen gegen die Bahn gewehrt, jetzt wollen sie bis an den Bankrott zahlen, daß sie eine bekommen. Für eine teilweise oder beschränkte Durchführung sind wir nicht; es wäre richtig gewesen, die Sache gleich ganz fertig zu machen. Aber freilich, was wäre für ein Geschrei entstanden, wenn die Regierung gleich die ganze Summe verlangt hätte. Für Reisende, die von weiter her kommen und weiter reisen, ist es längst eine unangenehme Sache, daß man sie, wenn sie über Württemberg fahren, aus dem Schlafe reißt mit dem Ruf: Fahrkarten vorzeigen!"

Staatsminister der Auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden: „Neue Gründe für die Einführung der Bahnsteigsperre beizubringen, bin ich nicht imstande. Eine Übereilung wird man aber bei Einführung dieser Neuerung uns in Württemberg nicht vorwerfen können; wir sind die letzte Eisenbahnverwaltung, welche sie einführt. Nachdem Preußen vorangegangen war, haben es sich die übrigen Verwaltungen doch wohl auch reiflich überlegt, ehe sie dem Beispiele nachgefolgt sind. Dies allein scheint mir schon dafür zu sprechen, daß auch wir jetzt nicht mehr zurückbleiben dürfen. Ich habe mich aber bei diesem Beweis für die Zweckmäßigkeit der Maßnahme nicht beruhigt, vielmehr, weil mir die Bahnsteigsperre, wie ich schon in der Kommission erklärt habe, als eine gewisse Beschränkung meiner persönlichen Freiheit (Hört! hört!) — denn auch ich schwärme für die Freiheit, die ich meine (Lebhaftes Bravo! Heiterkeit) — von Anfang an nicht sehr sympathisch war, den verschiedenen Generaldirektoren oder sonstigen maßgebenden Beamten, z. B. in Sachsen, Bayern und Hessen, in vertraulichem Gespräche die Gewissensfrage vorgelegt: Sagen Sie mir aufrichtig, würden Sie, wenn Sie die Bahnsteigsperre nicht schon eingeführt hätten, auch heute noch dem preußischen Vorgang folgen, und ich habe von allen Seiten die Antwort bekommen: Ja, wir würden es unbedingt wieder tun, insbesondere mit Rücksicht auf die damit verbundene erhöhte Sicherheit des Personals und des Betriebes. Auch das Publikum (so wurde mir versichert), das der Einrichtung anfangs vielfach feindlich und ablehnend gegenüberstand, habe sich allmählich damit ausgesöhnt und eingesehen, daß den persönlichen Unannehmlichkeiten doch auch von seinem Standpunkte aus wesentliche Vorteile gegenüberständen. Auch die finanziellen Erfahrungen anderer Verwaltungen waren bisher nicht ungünstig, insofern sich Einnahmen und Ausgaben im allgemeinen ausgeglichen haben. Also ich glaube, wir allein können wohl nicht mehr zurückbleiben, ohne uns — darin muß ich dem Herrn Vorredner recht geben — dem Vorwurf der Rückständigkeit auszusetzen. Ich bin überdies der festen Überzeugung, daß, wenn wir uns heute nicht entschließen, wir uns in zwei oder drei Jahren doch dazu entschließen müßten, denn es ist beinahe unmöglich, sich gegenüber einer allgemein durchgeführten Maßregel zu isolieren."

Abg. Rembold-Gmünd (Zentrum): „Die Bahnsteigsperre führt einen Kampf herauf, in dem sogar der Bruder gegen den Bruder steht. (Heiterkeit.) Ich entscheide mich für die Bahnsteigsperre. Sie mag eine Belästigung für einen Teil des Publikums sein, namentlich für stark mit Hutschachteln beladene Damen, aber anderseits bringt sie doch dem Publikum selbst auch eine Erleichterung. Entscheidend aber ist mir die Betriebssicherheit, die Verhütung von Gefahr und Unglück. Ob Betrügereien hintangehalten werden, ist mir zweifelhaft. Auf den Nebenbahnen mit ihrem kleineren Verkehr scheint mir die Einrichtung nicht nötig, für den Anfang jedenfalls genügt die Beschränkung auf die Hauptbahnen. Der Vermittlungsantrag, die Bahnsteigsperre nur auf den größeren Stationen einzuführen, ließe sich wohl bloß für die Schnellzüge durchführen."

Staatsrat v. Balz erwidert nochmals auf die erhobenen Einwendungen: „Die Berechnungen über die finanziellen Wirkungen der Bahnsteigsperre sind angezweifelt worden, namentlich der Abg. Haußmann hat recht schwarz gemalt. Das Stationspersonal muß natürlich vermehrt werden, aber wir sparen erheblich an Zugpersonal. Die Einrichtung im ganzen muß unter allen Umständen billiger werden. Das ist die Erfahrung in Bayern und in Preußen. Unsere Schätzungen schließen sich an diese Erfahrungen an und sind auf die gewissenhafteste Weise gemacht. Ich wiederhole ausdrücklich: finanzielle Bedenken liegen nicht vor. Der Abg. Kuen sagt: warum jetzt gleich? Ich fürchte, so würde er in ein paar Jahren wieder sagen. Es gehen jetzt vollends alle deutschen Verwaltungen zur Bahnsteigsperre über, da macht es für den internationalen Verkehr Schwierigkeiten, wenn wir eine Ausnahme machen. Sie wollen ja ein möglichst einheitliches Verkehrsgebiet, in dieser Richtung bewegt sich der Vorschlag. Die Erhöhung der Sicherheit für Schaffner und Publikum darf nicht unterschätzt werden. Das Herumklettern der Schaffner ist eigentlich untersagt, kann aber bis jetzt tatsächlich nicht beseitigt werden. In den Schnellzügen haben auch wir viele Abteilwagen, bei einem Umbau derselben in Durchgangswagen, wie ihn der Abg. Haußmann angeregt hat, würden Sie noch eine ganz andere Rechnung bekommen. (Sehr richtig!) Also, das war wohl mehr eine rhetorische Wendung. Zudem könnten wir die Abteilwagen der fremden Verwaltungen nicht ausschließen. Wäre der Abg. v. Geß zugegen gewesen bei dem Unglück auf der Cannstatter Brücke, wo ein Schaffner am Gitter aufgespießt wurde, so würde er nicht widersprechen. Daß eine große Zahl von Unfällen vermieden würde, wenn das Hinein- und Herausspringen im letzten Augenblick vor Abfahrt des Zuges wegfiele, kann nicht bestritten werden. Bezüglich der Kontrolle können natürlich auch beim neuen System Betrügereien vorkommen. Es handelt sich aber beim gegenwärtigen System nicht sowohl darum, daß die Leute von vornherein die Absicht haben, zu betrügen, vielmehr gelangen die Fahrkarten vielfach nicht zur Revision und werden dann wiederholt benutzt. In der Umgebung von

Stuttgart habe ich das sogar bei Angehörigen besserer Kreise beobachtet. Die Summen, die das ausmacht, sind gar nicht unbedeutend. Bezüglich der Durchführung der Abschrankung sind verschiedene Wünsche vorgebracht worden; die Verwaltung wird es nicht an Sparsamkeit fehlen lassen, doch soll die Einrichtung sauber und gefällig sein. Ein wesentlicher Vorteil wird nebenbei erzielt: die Vermehrung der Bedachung. Wünsche in dieser Richtung sind namentlich aus dem Oberland lebhaft bei uns geltend gemacht worden. Der Aufwand für die Bedachung ist bei unseren Berechnungen bereits eingerechnet. Die Wartesäle und Bahnhofwirtschaften nicht in die Sperre einzuziehen, ist die Absicht der Verwaltung, und wir werden Mittel und Wege suchen, dieser Absicht gerecht zu werden. Die Vorkehrungen für das Zugpersonal, die der Abg. Kleemann angeregt hat, hängen nicht mit der Bahnsteigsperre zusammen. Ich bitte wiederholt, versagen Sie uns nicht die Mittel für eine Einrichtung, die wir nicht entbehren können, wenn wir nicht den anderen Verwaltungen gegenüber in Verlegenheit kommen wollen, eine Einrichtung, die dem Publikum zwar einige Unbequemlichkeiten, aber auch wesentliche Vorteile bringt und die Sicherheit für Personal und Betrieb erhöht.“ (Beifall.)

Staatsminister der Auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden bemerkt noch: „Hätte ich mir denken können, daß das Wort ‚Freiheit‘ eine solche Sensation in diesem Hause entfesseln werde (Heiterkeit), so hätte ich es nicht in den Mund genommen (Heiterkeit), ich werde es auch nie mehr tun. (Ruf: Schade! Heiterkeit.) Man könnte nach einigen Bemerkungen, die heute gefallen sind, geradezu meinen, ich hätte im Namen der Freiheit gegen die Bahnsteigsperre gesprochen. Das ist nicht der Fall. Ich trete für diese Maßregel ein, dazu bestimmen mich die Erfahrungen bei anderen Verwaltungen, obwohl sie auch nach meinem Gefühl eine gewisse Beschränkung der persönlichen Freiheit mit sich bringt.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten.** Nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 15. Mai d. J. (Eisenb.-Verordn.-Bl. Nr 24) hat der Bundesrat in der Sitzung vom 7. Mai d. J. auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung beschlossen, daß an Stelle der Vorschriften unter III—VII und C 4 der entsprechenden Bestimmungen vom 5. Juli 1892 und vom 23. Mai 1898 anderweite Festsetzungen mit dem 1. Oktober d. J. in Kraft zu treten haben. Durch die neuen Festsetzungen werden die an die Bremser und Wagenwärter sowie an die Rangiermeister, Schaffner und Zugführer bezüglich ihrer Befähigung zu stellenden Anforderungen abgeändert.

— **Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatsbahnnetzes.** Der „Deutsche Reichs- und preußische Staatsanzeiger“ vom 29. Mai d. J. veröffentlicht das Gesetz vom 18. Mai d. J., betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes und die weitere Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft und an dem Bau von Kleinbahnen.

Durch dieses Gesetz wird die Staatsregierung ermächtigt, zur Herstellung neuer Linien und zur Beschaffung der für diese erforderlichen Betriebsmittel zusammen 72 476 000 *M*, zur Deckung der Mehrkosten des Baues einiger Strecken 6 006 000 *M*, zur Übernahme von 104 000 *M* neuer Altdamm-Kolberger Aktien 115 630,40 *M* und zur Förderung des Baues von Kleinbahnen 5 000 000 *M* zu verwenden. Insgesamt handelt es sich also um Aufwendungen in Höhe von 83 597 630,40 *M*.

— **Eigentums- und Betriebslängen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen.** Auf Grund der von den Königlichen Eisenbahndirektionen eingereichten Längennachweisungen ist im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Zusammenstellung der Eigentums- und Betriebslängen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen für das Rechnungsjahr 1902 angefertigt. Danach belief sich die Eigentumslänge der Vollspurbahnen Ende 1902 auf 31 967,26 km, die Betriebslänge auf 32 050,20 km; in beiden Längen waren 1139,64 km hessischer und 38,78 km badischer Besitz enthalten. Von der Länge der betriebenen Bahnstrecken waren 20 404,85 km Haupteisenbahnen und 11 645,35 km Nebeneisenbahnen. Die Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr beliefen sich auf 302,95 km. An Schmalspurbahnen, die sich in den Bezirken Erfurt und Kattowitz befinden, waren 184,83 km für den öffentlichen Verkehr vorhanden, ohne öffentlichen Verkehr 78,49 km.

— **Umtausch der Aktien der verstaatlichten Bahnen gegen Schuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidierten preußischen Staatsanleihe.** Nachdem die Verträge wegen Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer, der Alt-Damm-Kolberger, der Stargard-Cüstriner, der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Dortmund-Gronauer-Enscheder und der Ostpreußischen Südbahn durch die im Mai d. J. erfolgte Veröffentlichung der Gesetze vom 18. Mai d. J. bindend geworden sind, hat nach § 3 der Verträge mit dem 1. Juli d. J. die Auflösung der Eisenbahngesellschaften zu erfolgen. Nach § 4 der Verträge ist der Staat verpflichtet, von demselben Zeitpunkt ab den Inhabern der Aktien gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Talons und Dividendenscheinen, die vertragsmäßige Abfindung in Schuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidierten Staatsanleihe nebst barer Zuzahlung anzubieten. Die erforderlichen Bekanntmachungen werden demnächst veröffentlicht werden. Darin wird auch ein Hinweis auf die Bestimmung im § 5 der Gesetze enthalten sein, wonach die Umwandlung der für die Aktien als Abfindung gegebenen Staatsschuldverschreibungen in Buchschulden des Staats gebührenfrei erfolgt, wenn die Eintragung binnen einer vom Finanzminister festzusetzenden Frist bei der Hauptverwaltung der Staatsschulden beantragt wird. Der Finanzminister hat diese Frist auf die Zeit vom Beginn des Umtauschgeschäfts, d. h. vom 1. Juli d. J. ab, bis zum 15. August 1904 festgesetzt.

— **Bezirkseisenbahnrat für den Direktionsbezirk Magdeburg.** Auf der Tagesordnung für die am 9. d. M. zu Magdeburg stattfindende 41. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats stehen u. a. folgende Gegenstände von allgemeinerem Interesse: 1. Antrag der Handelskammer zu Halle a/S.: Der Bezirkseisenbahnrat ersucht die Eisenbahndirektion, bei der Tarifkommission Bestimmungen über die Versicherung von Eisengußwaren gegen Bruchschäden zu beantragen. — 2. Vorlage der Eisenbahndirektion, betreffend gutachtliche Äußerung über die Ermäßigung der Frachten für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster von inländischen Steinversandstationen nach Verbrauchsplätzen ausländischer Steine im Küstengebiet der Nord- und Ostsee sowie an oder in der Nähe von Binnenwasserstraßen. — 3. Antrag des Fabrikdirektors Dr Bartz, betreffend die Versetzung von Rohzucker und raffiniertem Zucker aller Art in den Spezialtarif III oder Gewährung eines Frachtsatzes für raffinierten Zucker, der den Frachtsatz für Rohzucker nicht um mehr als ein Zehntel übersteigt.

— **Bezirkseisenbahnrat für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.** Die Tagesordnung der am 12. Juni d. J. in Königsberg i. Pr. abzuhaltenden 18. ordentlichen Sitzung des Bezirkseisenbahnrates für die genannten Direktionsbezirke umfaßt neben geschäftlichen Mitteilungen folgende Beratungsgegenstände: 1. Ausgabe von Sonntagsfahrkarten von den Stationen der Strecke Vogelsang-Guttstadt sowie von den Stationen Königsberg i. Pr., Zinten, Heiligenbeil und Mühlhausen nach Braunsberg; von den Stationen Pr. Holland, Grunau, Altfelde, Christburg, Marienburg, Dirschau, Pr. Stargard, Danzig, Simonsdorf und Neuteich nach Elbing. 2. Eilgutmäßige Beförderung von Südfrüchten während der Wintermonate Dezember, Januar und Februar unter Erhebung des Frachtgutsatzes. 3. Anträge der Kaufmannschaft in Elbing, betreffend Gleichstellung der Tarife für die Beförderung von Getreide und Mühlenerzeugnissen nach Elbing mit denen nach Danzig und Königsberg i. Pr. 4. Einlegung eines Schnellzuges auf der Strecke Berlin-Schneidemühl. (Es wird beantragt, auf der genannten Strecke einen Schnellzug einzulegen, der Morgens so früh von Berlin abfährt (etwa 6.45 Vorm.), daß er in Schneidemühl den dort nach 11 Uhr Vorm. abgehenden Personenzug 245 erreicht und den Reisenden nach allen hinter Schneidemühl in der Richtung nach Bromberg und weiterhin in der Richtung nach Culmsee gelegenen Stationen die Möglichkeit gewährt, 2 bis 5 Stunden früher ihr Reiseziel zu erreichen, als dies jetzt der Fall ist.) 5. Personenbeförderung auf der Strecke Schneidemühl-Konitz-Dirschau. (Es wird beantragt, Gelegenheit für Personenbeförderung auf dieser Strecke in der Zwischenzeit von 7 Uhr Vorm. bis 2 Uhr Nachm. zu verschaffen. In der angegebenen Richtung geht jetzt von Schneidemühl ab ein Personenzug um 7.02 Vorm. und dann erst wieder um 2.12 Nachm.; der kurz vorher um 1.41 Nachm. abgehende D-Zug 1 kommt nicht in Betracht, weil er auf den kleinen Stationen nicht hält. Der Mangel an einer weiteren Zugverbindung in Schneidemühl wird daher sehr unangenehm empfunden und dessen Beseitigung besonders im allgemeinen Interesse dringend gewünscht, damit den in Schneidemühl nach 7 Uhr Vorm. an-

kommenden Reisenden nach der Richtung Konitz-Dirschau der unliebsame lange Aufenthalt abgekürzt werde.) 6. Besprechung des bestehenden Fahrplanes der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.

— **Eisenbahnunfall bei Drebkau.** Wie amtlich gemeldet wird, entgleisten am 29. Mai gegen 11 Uhr Nachts in Km. 64.2 der Strecke Cottbus-Großenhain in der Nähe der Station Drebkau vom Personenzug Nr 983 die Maschine, der Packwagen und zwei Personenwagen. Vom Personal wurde ein Mann getötet, drei schwer und fünf leicht verletzt, von den Reisenden wurden fünf Personen, darunter drei Frauen, weniger schwer verletzt. Mutmaßliche Ursache der Entgleisung ist das Auflegen einer Eisenbahnschwelle quer über die Schienen durch ruchlose Hand. Die Strecke war bis 7 Uhr Vormittags gesperrt. Von einem Zuge mußten die Reisenden an der Unfallstelle umsteigen. Der Güterverkehr wurde über Kalau geleitet.

Der Cottb. Anzeiger vom 30. Mai teilt noch folgendes nähere über den Unfall mit: „Durch ein ruchloses Bubenstück ereignete sich heute Nacht zwischen der Station Drebkau und Petershain ein größeres Eisenbahnunglück. Der Personenzug 983, welcher fahrplanmäßig um 11 Uhr 5 Min. hier eintreffen sollte, entgleiste an der Kilometerstation 64,2. An der Stelle wurden neue Schwellen eingezogen, und von den dort umherliegenden war eine davon quer vor den Zug gelegt worden. Die Maschine setzte auf die Schwelle auf und rannte noch 30 m weiter, dann sprang sie aus dem Gleise und stürzte die Böschung hinunter. Maschinenführer und Heizer blieben unversehrt. Der hinterher laufende Packwagen wurde vom Zuge losgerissen, stürzte nach links und wurde vollständig zertrümmert. Der folgende Wagen III. Klasse bäumte sich hoch in die Höhe und setzte auf den zertrümmerten Packwagen auf; wunderbarerweise kamen dessen Insassen mit geringen Verletzungen davon. Der Hilfsbremser Noack, der sich in dem zertrümmerten Packwagen befand, wurde auf der Stelle getötet; ihm war die Schädeldecke eingedrückt. Außerdem wurden noch zwei Beamte schwer verletzt, der Wagenwärter Kühn und der Schaffner Nikusch. Um 12 Uhr wurde von Cottbus aus ein Hilfszug nach der Unfallstelle abgelassen, der um 2 Uhr den Getöteten, die Schwerverletzten und sämtliche Reisenden nach Cottbus brachte; die beiden Schwerverletzten wurden mittels Krankenkorbes nach der Klinik transportiert. Von den Reisenden sind zwei Personen leicht verletzt. Auch der Zugführer Ackermann, der mit dem Bremser Weiß inmitten der Katastrophe pflichttreu auf seinem Posten ausharrte, wurde durch vom Tender herabstürzende Kohlenstücke an einem Fußknöchel leicht verletzt, konnte sich aber aus dem ihn umgebenden Chaos selbst befreien und leitete dann unermüdlich die Arbeiten zur Bergung der Verwundeten und des Toten. Die ersteren wurden sorgsam bis zur Ankunft des Hilfszuges auf dem Felde gebettet und ihnen von Zeit zu Zeit ein Stärkungsmittel, das ein Reisender zufällig mit sich führte, eingeflößt."

— **Schlafwagenverkehr zwischen Berlin und Norddeich.** Der Schlafwagen I/II. Klasse Berlin Stadtbahn-Wilhelmshaven, welcher jetzt in den Schnellzügen 6 (ab Berlin Schlesischer Bahnhof 9.32 Abends), 146 und 2 über Hannover-Bremen verkehrt, wird vom 14. d. M. ab in dem Schnellzuge 102 (ab Berlin Lehrter Bahnhof 11.37 Abends) über Stendal-Ulzen-Bremen-Oldenburg nach Norddeich und zurück ab Norddeich zuerst am 15. d. M. (7.43 Abends) im Schnellzuge 109 über die gleiche Strecke nach Station Berlin Lehrter Bahnhof befördert. — Der Schlafwagen Berlin-Wilhelmshaven verkehrt in der Nacht vom 13. zum 14. d. M. zum letztenmal in diesem Sommer; ebenso läuft der Schlafwagen Wilhelmshaven-Berlin über Hannover letztmalig in der Nacht vom 14. zum 15. d. M. bis Berlin Schlesischer Bahnhof.

— **Postanlagen am künftigen Hauptbahnhof in Leipzig.** Die umfassende Umgestaltung der Leipziger Bahnhofverhältnisse nötigt zu einer entsprechenden Zusammenfassung des Bahnhofpostdienstes und zur Herstellung neuer umfangreicher Bahnhofpostanlagen. Da es ausgeschlossen ist, die mit den Bahnposten auszutauschenden großen Massen von Orts- und Durchgangspaketen in der Personenhalle des Zentralbahnhofes zu verladen, so ist die Einrichtung einer besonderen Verladestelle für die Bahnpostwagen (Postladegleise, Postbahnsteige, Schiebebühne, Packkammer usw.) erforderlich. Nach den mit den beteiligten beiden Eisenbahnverwaltungen gepflogenen Erörterungen kann diese Ladestelle nur an der nördlichen Grenze des Bahnhofgebäudes, etwa 1 km von der Personenhalle entfernt, zwischen den preußischen und sächsischen Gleisen angelegt werden.

Da schon nach dem jetzigen Stande bei starkem Verkehr gleichzeitig bis zu 89 Bahnpostwagen laderecht aufgestellt werden müssen und für die Zeit der Vollendung des Bahnhofes mit einem täglichen Verkehr von mehr als 200 000 Paketen zu rechnen ist, so ist für die Verladestelle die Erwerbung einer Fläche von gegen 300 a vorzusehen. Für dieses Jahr kommt diese Erwerbung und die bauliche Einrichtung der Verladestelle noch nicht in Betracht, indes muß schon jetzt auf die Erwerbung eines Bauplatzes für ein Dienstgebäude zur Unterbringung eines großen Postamts in unmittelbarer Nähe der Personenhalle Bedacht genommen werden.

Der für das neue Bahnpostamt in Aussicht genommene Bauplatz liegt an der Einmündung der Georgenstraße in die von der Stadtgemeinde neu anzulegende, vom Georgiring ausgehende Oststraße und kann mit der Personenhalle des Zentralbahnhofs durch einen etwa 160 m langen Tunnel unmittelbar verbunden werden. Der Bauplatz wird von der sächsischen Eisenbahnverwaltung erworben und der Postverwaltung gegen Erstattung der Selbstkosten übereignet werden. Die Erwerbskosten des 2842 qm großen Platzes sind auf etwa 985 000 ℳ berechnet. Der hiernach sich ergebende Einheitspreis von rund 346,50 ℳ für 1 qm entspricht den örtlichen Preisverhältnissen.

Leipzig nimmt im Reichspostgebiete hinsichtlich der Paketauflieferung die zweite Stelle, hinsichtlich des Briefverkehrs sowie der Post- und Telegrapheneinnahme die dritte Stelle ein.

— **Neue Prüfungsvorschriften für den württembergischen Verkehrsanstaltendienst und neue Bestimmungen, betreffend die Annahme und Ausbildung für diesen Dienst.** Die Königliche Verordnung vom 4. November 1902 regelt das Prüfungswesen für den württembergischen Verkehrsanstaltendienst neu. Die Prüfungen für die Ämter im Verwaltungs- und Betriebsdienst teilen sich in solche für den höheren, mittleren und niederen Dienst. Für die technischen Ämter bestehen besondere Prüfungen. Die Befähigung zum höheren Dienst, nämlich zu den Stellen der Vorstände und Mitglieder der Kollegien, der Betriebsinspektoren (die Stellen der Post- und Telegraphenverwaltung, die in der Verordnung mitbehandelt werden, sind hier weggelassen), Bahnbetriebskontrolleure, der Vorstände der Hilfsbureaus der Generaldirektion, der Bahnhofsinspektoren, der Oberbahnsekretäre setzt die Erstehung der ersten höheren Dienstprüfung im Departement der Justiz, des Innern oder der Finanzen oder der ersten Staatsprüfung im Baufach sowie die Erstehung der höheren Eisenbahndienstprüfung voraus. Personen, welche die zweite höhere Dienstprüfung im Departement der Justiz, des Innern oder der Finanzen oder eine zweite Staatsprüfung im Baufach bestanden haben, können ohne weitere Prüfung in den höheren Dienst der Verkehrsanstalten übernommen werden; sie erhalten jedoch Anwartschaft auf etatsmäßige Anstellung erst, nachdem sie ihre Befähigung für den Verkehrsdienst während einer angemessenen Zeit nachgewiesen haben. Die Annahme von Kandidaten für den höheren Dienst erfolgt nach Maßgabe des Bedürfnisses und unter Berücksichtigung der erlangten Prüfungszeugnisse. Besonders tüchtige Beamte des mittleren Dienstes, welche die zweite mittlere Dienstprüfung bestanden haben, können zu Bahnhofsinspektoren sowie zu Oberbahnsekretären ernannt werden.

Die Befähigung zum mittleren Dienst, nämlich zu den Stellen der Eisenbahnsekretäre, Eisenbahn-(Güter-)kassierer, Buchhalter, Materialverwalter und Eisenbahnassistenten ist durch die Erstehung der ersten mittleren Dienstprüfung nachzuweisen. Die Stellen der Bahnhof- und Güterverwalter sowie der Eisenbahnrevisoren erfordern außerdem die Erstehung der zweiten mittleren Dienstprüfung.

Die Befähigung zum niederen Dienst, nämlich zu den Stellen der Stationsmeister, Stationskassierer, Kanzleiassistenten, Eisenbahnexpedienten setzt die Erstehung der niederen Dienstprüfung voraus.

Die Verordnung enthält sodann die weiteren Bestimmungen über die Vornahme der Prüfungen, die zu erbringenden Nachweise und die Voraussetzungen für die Zulassung, auch führt sie die Gegenstände der verschiedenen Prüfungen auf. Auch Übergangsbestimmungen sind darin enthalten.

Im Anschluß an die Verordnung hat das vorgenannte Ministerium am 20. November 1902 eine Verfügung, betreffend die Vornahme der Prüfungen erlassen, in der die Vorschriften über die Meldungen zu den Prüfungen, über die Bestellung der Prüfungskommissionen und Prüfungsbeamten, die Art und Weise der Vornahme der schriftlichen und mündlichen Prüfungen, über die Prüfungsfächer, die Grundsätze über die Bestimmung der Prüfungszeugnisse usw. enthalten sind.

Eine anderweite Verfügung jenes Ministeriums vom 20. März d. J. enthält die Bestimmungen über die Annahme und Ausbildung der Kandidaten für den Verkehrsanstaltendienst. Über die Annahme für den höheren Dienst entscheidet das Ministerium, über die Annahme für den mittleren und niederen Dienst die Generaldirektion. Die Annahme erfolgt nach Maßgabe des dienstlichen Bedürfnisses. Die Probezeit im Betriebsdienst dauert ein Jahr, wovon zehn Monate auf die Dienstleistung bei einer Bahnstation und zwei Monate auf die Erlernung des Telegraphendienstes ent-

fallen. Nach Beendigung des einjährigen Probedienstes wird der Referendar auf zwei Monate einer Betriebsinspektion zugeteilt, worauf er zur Ausbildung im Verwaltungsdienst einen zehnmonatlichen Probedienst bei der Generaldirektion abzuleisten hat. Hierbei soll ihm Gelegenheit gegeben werden, sich mit den Geschäftsformen und dem Geschäftsgang bei der Generaldirektion und ihren Hilfsbureaus bekannt zu machen. Er wird im Sekretariats-, Registratur- und Rechnungsdienst beschäftigt, auch einzelnen Referenten zugeteilt, unter deren Leitung er sich mit Referatarbeiten befaßt und selbst Probereferate ausarbeitet. Der Referendar kann zu einzelnen Sitzungen der Generaldirektion beigezogen und mit dem Vortrag der von ihm bearbeiteten Gegenstände beauftragt werden.

— Über die **Annahme, Ausbildung und Prüfung der Anwärter für den Bahnmeisterdienst der württembergischen Staatsbahnen** hat das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten, am 12. Februar d. J. eine Verfügung erlassen. Hiernach ist die Zulassung zur Ausbildung für den Bahnmeisterdienst bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen nachzusuchen. Dem Gesuch ist u. a. beizulegen das Zeugnis über die Erstehung der Bauwerkmeisterprüfung und der Nachweis einer mindestens einjährigen Beschäftigung bei Eisenbahn-Neu- oder Erweiterungsbauten, wovon mindestens sechs Monate auf die Tätigkeit auf dem Bauplatz entfallen müssen. Die Annahme erfolgt nach Maßgabe des dienstlichen Bedürfnisses. Bewerber, die das 36. Lebensjahr zurückgelegt haben, werden nicht angenommen. Die als Bahnmeisteranwärter angenommenen Bewerber werden von der Generaldirektion zu ihrer weiteren Ausbildung einer Bauinspektion zugeteilt, bei welcher sie einen sechsmonatlichen Probedienst abzuleisten haben. Während desselben hat der Anwärter auch das Telegraphieren zu erlernen. Die Anwärter erhalten während des Probedienstes ein Tagegeld, das im einzelnen Fall festgesetzt wird. Bei auswärtigen Verrichtungen erhalten sie Diäten und Reisekosten. Nach Beendigung des Probedienstes hat der Anwärter seine Befähigung zum Bahnmeisterdienst durch Ablegung einer Ergänzungsprüfung nachzuweisen.

— **Ermstalbahn.** Der Rechenschaftsbericht dieser 10,43 km langen vollspurigen Nebenbahn (Metzingen-Urach) für das Betriebsjahr 1902 liegt vor. Die seither der Ermstalbahngesellschaft gehörige Bahn soll auf 1. Januar 1904 verstaatlicht werden. Wir haben über die Verstaatlichungsvorlage an die Ständekammer bereits berichtet. Im Jahre 1902 betrugen die Betriebseinnahmen 141 522 *M.* 19 *ℌ*, die Betriebsausgaben 61 819 *M.* 76 *ℌ*, der Betriebsüberschuß 79 702 *M.* 43 *ℌ* = 5,15 % des ursprünglichen Anlagekapitals von 1 548 000 *M.* Der Betriebskoeffizient betrug 43,68 %. Es werden 5 % Dividende verteilt.

— **Württembergische Eisenbahngesellschaft.** Im Betriebsjahr 1902 waren die beiden vollspurigen Bahnen Nürtingen-Neuffen und Ebingen-Onstmettingen sowie die schmalspurige Bahn Amstetten-Laichingen (1 m-Spur) voll im Betrieb. Im Bau befand sich die vollspurige Nebenbahn Gaildorf-Untergröningen. Die Konzession zur Erbauung der vollspurigen Nebenbahnen Jagstfeld-Neuenstadt, Vaihingen a. d. Enz-Enzwaihingen und Amstetten-Gerstetten ist der Gesellschaft erteilt. Der Reingewinn, den die Gesellschaft im Jahr 1902 zu verzeichnen hat, beträgt einschließlich 1409 *M.* Vortrag aus dem Vorjahr 151 349 *M.* Es wird die Verteilung einer Dividende von 3,5 % auf das Aktienkapital beantragt.

— **Einführung der Bahnsteigsperre in Württemberg.** Die Kammer der Abgeordneten hat die Einführung der Bahnsteigsperre dem Vorschlag der Regierung entsprechend mit großer Mehrheit gutgeheißen.

— **Brandversicherungsverein preußischer Staatseisenbahnbeamten.** Dieser auf Gegenseitigkeit im Sinne des Reichsgesetzes vom 12. Mai 1901 gegründete Verein gewährt seinen Mitgliedern Versicherung gegen Schäden, die sie an ihren beweglichen Gegenständen (Mobiliar) durch Brand oder Blitzschlag oder Explosion jeder Art erleiden. Die Versicherung erfolgt gegen einen gleichmäßig — ohne Gefahrenklassen — festgesetzten Jahresbeitrag von 6 *ℌ* für je 100 *M.* der Versicherungssumme. Nachschüsse sind bisher nicht erforderlich gewesen. Rückversicherung ist nicht genommen worden. Die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1902 stellen sich im Vergleich zu denen des Vorjahres wie folgt: Die Zahl der versicherten Mitglieder beträgt 142 362 und ist gegen das Vorjahr (126 995) um 15 367 — darunter 9840 Hilfsbedienstete und Arbeiter — gestiegen. Unversicherte Mitglieder sind noch 1582 gegen 1651 im Vorjahr vorhanden. Die Gesamtsumme der in Kraft gewesenen Versicherungen beläuft sich auf 537 665 400 *M.* und ist gegen das Vorjahr (481 352 200 *M.*) um 56 313 200 *M.* gewachsen. Bei den nachfolgenden Zahlen sind die Pfennige überall weggelassen.) Die Beiträge haben betragen 308 014 *M.* und stellen sich gegen das Vorjahr um 31 975 *M.* höher. Die Eintrittsgelder belaufen sich auf 19 561 *M.* Für Schäden sind, einschließlich der 5677 *M.* betragenden Schadenregulierungskosten, in Ausgabe gestellt für 1607 Schadensfälle 193 710 *M.*, gegen das Vorjahr mehr 256 Schadensfälle mit 38 705 *M.* Der Überschuß des Geschäftsjahres 1902 beträgt 169 203 *M.* (für das Vorjahr 188 022 *M.*), welcher nach Überweisung von 3000 *M.* an den Pensionsfonds für den Vereinsbeamten und nach Zahlung der Entschädigungen an die Ausschüsse dem Reservefonds zuzuführen ist. Die Kapitalanlagen des Vereins in Hypotheken und Wertpapieren betragen 1 086 176 *M.* und haben sich gegen das Vorjahr um 189 248 *M.* erhöht. Die Verwaltungskosten einschließlich Steuern und öffentliche Abgaben haben 9508 *M.* betragen und stellen sich gegen das Vorjahr um 1295 *M.* höher. Der Kassenverlust von 2164 *M.* besteht in von dem Kassenführer eines Bezirksausschusses für das Geschäftsjahr erhobenen, aber an die Vereinskasse nicht abgelieferten Beiträgen.

Die Schadenfälle und die gezahlten Entschädigungen verteilen sich: auf 43 (im Vorjahre 34) höhere Beamte mit 1768 (1277) *M.*, auf 847 (681) mittlere Beamte mit 61 336 (35 493) *M.*, auf 717 (636) Unterbeamte, Hilfsbedienstete und Arbeiter mit 130 606 (118 234) *M.* Die höchste Entschädigung im Geschäftsjahr hat 5150 *M.*, die geringste 1 *M.* 20 *ℌ* betragen. Der Verein hat seit seiner Errichtung in 8887 Schadenfällen an Entschädigungen 1 138 292 *M.* ausgezahlt. Diese verteilen sich: auf 263 höhere Beamte mit 27 712 *M.*, auf 5290 mittlere Beamte mit 400 315 *M.*, auf 3334 Unterbeamte, Hilfsbedienstete und Arbeiter mit 710 266 *M.*

— **Eisenbahnverein für Hamburg-Altona.** In einer am 22. Mai d. J. in Pabsts Restaurant in Altona unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Jungnickel abgehaltenen Versammlung von etwa 250 Vertretern aller Dienststellen und Dienstklassen ist die Bildung eines Eisenbahnvereins für Hamburg-Altona beschlossen worden. Der von einem vorbereitenden Ausschuß ausgearbeitete Entwurf der Satzungen wurde mit einigen Abänderungen einstimmig angenommen. Der Verein hat seinen Sitz in Altona. Mit Rücksicht auf den Umfang des Vereinsgebiets — es erstreckt sich auf die Orte Hamburg, Altona (einschließlich Bahrenfeld und Othmarschen), Wilhelmsburg und Langenfelde — werden fünf Bezirksvereine gebildet. Jeder dieser Bezirksvereine hat unter der Leitung eines besonderen Bezirksvereinsvorstandes gewisse Zwecke, namentlich die Veranstaltung geselliger Zusammenkünfte und Unternehmungen und die Bestellung von Familienbeiräten, selbstständig zu verfolgen, während zu den Aufgaben des von einem Hauptvorstand geleiteten Gesamtvereins die Erlangung wirtschaftlicher Vorteile für die Mitglieder und die Bestellung eines Beirats in Rechtsangelegenheiten gehören.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußischen Staatseisenbahnverwaltung sind folgende Personalveränderungen eingetreten:

Der Regierungsrat Felix Herrmann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, ist dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten in den Eisenbahnabteilungen überwiesen.

Verliehen wurde den nachgenannten Eisenbahndirektionsmitgliedern, und zwar den Regierungsräten Simmers in Altona, Dr Koch in Magdeburg, Jeckstein in Altona, Dr Schlomka in Hannover und Barth in Erfurt der Charakter als Geheimer Regierungsrat; den Regierungs- und Bauräten Urban in Breslau, v. Flotow in Magdeburg, Sartig in Breslau, Caspar in Halle a/S., Gantzer in Berlin, Thewalt in St. Johann-Saarbrücken, Seliger in Danzig, Werner in Münster i/W., Rimrott in Frankfurt a/M., Haas in Berlin und Rettberg in Hannover sowie den Eisenbahndirektoren Wagner in Breslau und Mackensen in Magdeburg, ferner den Regierungs- und Bauräten v. Schütz, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 4 in Berlin, Hahn, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Hildesheim, Paffen, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Braunschweig, und Viereck, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Coblenz, sowie den Eisenbahndirektoren Othegraven, Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion in Dortmund, und Schlesinger, Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion a bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Tempelhof der Charakter als Geheimer Baurat.

Versetzt sind: die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Lepère, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Vorstand der Bauabteilung nach Coblenz, und Bechtel, bisher in Kirchberg, als Vorstand der Bauabteilung nach Morbach, sowie der Regierungsassessor Saenger, bisher in St. Johann-Saarbrücken, zur Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr.

Ernannt sind: zum Eisenbahn-Rechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion in Hannover der Geheime expedierende Sekretär und Kalkulator Eduard Herrmann, zu Regierungs-

baumeistern die Regierungsbauführer Rudolf Kirberg aus Elberfeld und Otto Hallensleben aus Harsleben, Kreis Halberstadt (Eisenbahnbaufach) und Georg Oertel aus Liegnitz (Maschinenbaufach).

Zur Staatseisenbahnverwaltung sind unter Ernennung zu Regierungsassessoren dauernd übernommen: die seitherigen Gerichtsassessoren Mantell in Breslau, Dr Micke in Berlin, Dr Niepage in Stettin und Knebel in Mainz.

Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Richard Müller in Sosnowice-Sielce (Rußland) ist aus dem Staatsdienste ausgeschieden, desgleichen der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Otto Römermann in Berlin, letzterer infolge Ernennung zum Kaiserlichen Regierungsrat und Mitglied des Patentamts.

Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Lucae in Schmiedeberg i/R., bisher Vorstand der Bauabteilung daselbst, ist gestorben.

Dem Baurat bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung Eschke in Leipzig ist der Titel und Rang eines Finanz- und Baurats verliehen.

Österreich.

— **Südbahn.** Am 28. Mai d. J. wurde die ordentliche Generalversammlung der Südbahn unter besonders zahlreicher Beteiligung von Aktionären abgehalten. Den wichtigsten Punkt der Tagesordnung bildete das Übereinkommen, welches die Verwaltung mit dem Kurator der 3 prozentigen Prioritätsobligationen rücksichtlich der Änderung des Tilgungsplans usw. geschlossen hatte. Der Präsident des Verwaltungsrats leitete die Verhandlung über diesen Punkt mit einer eingehenden Darstellung des Inhalts des Übereinkommens und der Bedeutung desselben ein. Er betonte, daß er sich zu einer genauen Darstellung für verpflichtet halte, denn die Annahme oder Ablehnung des Übereinkommens mit dem Prioritätenkurator sei eine Lebensfrage für das Unternehmen.

Der Präsident führte nun an der Hand eines sehr eingehenden historisch-juristischen Materials den Beweis, daß die Südbahn die Verpflichtung zur Goldzahlung der Obligationen, welche von ihr in dem Übereinkommen mit den Obligationenbesitzern ausdrücklich anerkannt worden sei, tatsächlich habe. Er ging bis in die Anfänge der Geschichte der Südbahn zurück, in die Zeit, in welcher der Text der Obligationen festgestellt wurde. Er berief sich außer auf den Text auch auf den Willen der Vertragsteile, aus dem die Goldzahlungspflicht hervorgehe, auf das Baseler Übereinkommen, die Willenserklärung der österreichischen und italienischen Regierung, auf das Übereinkommen mit der ungarischen Regierung beim Verkauf der Linie Karlstadt-Sissek, auf die seit dem Jahre 1858 ununterbrochen erfolgte Übung und schließlich zur juristischen Begründung auf die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Handelsgesetzbuches. Selbst wenn ein österreichischer Richter die Frage in anderer Weise als der Verwaltungsrat entscheiden würde, wäre die Verurteilung vor einem französischen oder italienischen Richter zweifellos und sie hätte nicht bloß akademischen Wert, da gegen die italienische Jahresrente eine Zwangsvollstreckung eingeleitet werden könnte. Die Verwaltung habe im vollen Bewußtsein eine Anzweiflung des nach ihrer Überzeugung ganz unzweifelhaften, seit 45 Jahren ununterbrochen ausgeübten Rechts unterlassen, welches beide Vertragsteile immer anerkannt haben.

Er stellte dann die Frage, was die Besitzer der Obligationen der Gesellschaft zugestanden hätten, und beantwortete sie wie folgt: Die Stundung fälliger Kapitalrückzahlungen im Gesamtbetrage von 155 000 000 Fr., ferner den zinsenfreien Vorschuß zur Deckung des Betriebsabgangs und zur Schaffung eines Betriebsfonds, welcher von größter Bedeutung für die Gesellschaft sei, ferner Freigebung der 4 prozentigen Prioritätenreserve zur Abstoßung der schwebenden Schuld und die Möglichkeit, durch die Begebung der 4 prozentigen Prioritäten die schwebende Schuld zum größten Teil zu decken. Dies seien sehr wertvolle Zugeständnisse, denn eine Hauptaufgabe müsse es seien, darauf zu achten, die Bahn entsprechend zu erhalten und auszugestalten. So groß auch die Anstrengungen der Gesellschaft gewesen seien, dies zu erreichen, so sei dies doch nicht gelungen. Bei einem Eisenbahnunternehmen gebe es nie einen Stillstand, da heiße es immer neue Investitionen machen, und dies habe die Bemühungen sehr erschwert. Jetzt sei aber die Möglichkeit geboten, innerhalb voraussichtlich 18 Jahren nicht den Geldmarkt in Anspruch nehmen zu müssen, und dies sei für die Gesundung des Unternehmens und für das Interesse der Aktionäre von ungeheuerer Bedeutung.

Wenn man das Übereinkommen gerecht beurteile, dürfe man beruhigt sagen, daß es ebenso wohl dem Interesse der Obligationenbesitzer, als auch jenem der Aktionäre entspreche. Es werde, wenn keine außerordentlichen Verhältnisse eintreten, die finanzielle Konsolidierung des Unternehmens gesichert und dieses in die Lage gesetzt, seine Verpflichtungen gegen die Obligationenbesitzer voll einzuhalten, die Zahlung des Kaufschillings an den Staat zu leisten und die schwebende Schuld wenn auch nicht ganz, so doch zum größten Teil zu tilgen. Dies sei für das Unternehmen von außerordentlichem Vorteil, weil es wieder die Möglichkeit erlange, den Kredit in Anspruch zu nehmen. Denn eine Gesellschaft, welche 38 000 000 Kr. schwebende Schulden habe, könne nicht daran denken, schwebende oder fundierte Schulden neu aufzunehmen. Die Gesellschaft brauche übrigens infolge des Übereinkommens während einer längeren Reihe von Jahren nicht den Geldmarkt anzurufen, weil für die Kapitalverpflichtungen eines langen Zeitabschnitts vorgesorgt sei. Die Aktionäre können nunmehr mit Beruhigung der Zukunft entgegensehen; ihre Lage sei jedenfalls besser, als wenn ein solches oder ähnliches Übereinkommen nicht geschlossen werden würde. Die Frage, ob und wann die Aussicht auf eine Dividende für die Aktionäre eintreten werde, könne von der Verwaltung nicht beantwortet werden; das eine könne aber gesagt werden, daß die Verwaltung nichts sehnlicher wünsche, als die Verwirklichung dieser Aussicht, und daß sie mit allen gesetzlich und sachlich zulässigen Mitteln anstreben werde, das Unternehmen möglichst bald in die Lage zu setzen, dauernde Dividenden zu verteilen und die Tilgung der Aktien wieder aufzunehmen.

Der Präsident besprach hierauf die Frage der Konversion der 5 prozentigen Prioritäten und sagte, daß es, so lange nicht das Übereinkommen geschlossen war, nicht rätlich war, an diese heranzutreten. Nunmehr sei die Verwaltung aber bereit, so bald sich der Geldmarkt entsprechend gestalte, an die Konversion heranzutreten.

Der Vorsitzende erörterte alsdann das Verhältnis zur Regierung. Er versicherte, daß die Verwaltung es nicht unterlassen habe, darüber Klarheit zu erlangen, ob die Regierung in der Lage wäre, der Gesellschaft Konzessionen, welche der legislativen Zustimmung bedürfen, zu gewähren, wobei zu berücksichtigen ist, daß diese Konzessionen die Mitwirkung zweier Parlamente und zweier Regierungen erfordern. Es sei klar, daß ein österreichisches oder ein ungarisches Parlament in einer Zeit, wo man auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen hinwirke, wo man überhaupt den Privatunternehmungen nicht gerade übertrieben günstig gesinnt sei, eine Gesetzesvorlage nicht annehmen würde, in welcher man der Südbahn in Form einer Konzessionsverlängerung oder einer Stundung oder anderer Erleichterungen der Kaufschillings-Rückzahlungen entgegenkommen würde. Dasselbe gelte auch von der Steuerfrage. Die Regierung sei durch das Steuergesetz gebunden und habe nicht nur ein Recht, sondern die Pflicht, es durchzuführen, und wieder könne es sich nur um die Frage handeln, ob der Zeitpunkt gekommen sei, um eine halbwegs durchgreifende Änderung des Steuergesetzes vom Jahre 1896 im Interesse der Verminderung der Lasten der Erwerbsunternehmungen durchzusetzen. Es wäre sehr erwünscht, denn das Erwerbsleben leide schwer unter der heutigen Steuergesetzgebung; aber die Durchführbarkeit derartiger Pläne scheine von vornherein ausgeschlossen. Was die Verstaatlichung anbelangt, so habe die Verwaltung seit acht Jahren die volle Bereitwilligkeit ausgedrückt, das Unternehmen verstaatlichen zu lassen, aber da gebe es bei den eigentümlichen, zum Teil im nationalen Charakter und dem über zwei Staaten sich erstreckenden Verkehrsgebiet der Südbahn große Schwierigkeiten. Bezüglich einer Kapitalisierung der italienischen Jahreszahlung habe sich die Verwaltung darauf beschränkt, sehr vorsichtig die Fühlhörner auszustrecken, und habe man bisher keinen Anhaltspunkt, daß man sich seitens der italienischen Regierung ernst mit dieser Frage beschäftigen würde.

Der Vorsitzende hob noch besonders hervor, daß die österreichische Regierung der Gesellschaft bei den nunmehr abgeschlossenen schwierigen Verhandlungen mit großem Wohlwollen entgegengekommen sei. Bezüglich der Investitionen habe sich die Gesellschaft bemüht, von der Regierung die Rücksichtnahme auf die finanzielle Lage, besonders die durch das Übereinkommen gezogene Beschränkung der Ausgaben für Investitionszwecke zu erwirken. Ein gleiches Entgegenkommen lasse sich auch für die Zukunft erhoffen, weil die Regierung gewiß ein Interesse daran habe, dieses große Verkehrsunternehmen ohne finanzielle Schwierigkeiten in gutem Stande zu erhalten.

Der Präsident schloß mit der Bitte an die Aktionäre, dem Übereinkommen ihre Genehmigung bezw. der Verwaltung die Ermächtigung zu dessen Abschluß zu erteilen.

Sämtliche Anträge der Verwaltung wurden einstimmig angenommen. Ebenso wurde der Verwaltungsrat bevollmächtigt zum Abschlusse des endgültigen Abkommens mit den Besitzern der gesellschaftlichen 3 prozentigen Obligationen. Sodann gelangten die Anträge der Verwaltung auf Übernahme des Betriebes auf der Lokalbahn Grobelno-Rohitsch sowie auf Übernahme des Betriebes und Gewährung von Zugeständ-

nissen rücksichtlich der zu erbauenden Lokalbahn von Neumarkt nach Predazzo (Fleimstalbahn) zur Annahme.

In der nach Schluß der Generalversammlung stattgehabten Sitzung des Verwaltungsrates brachte der landesfürstliche Kommissar einen Erlaß der Regierung zur Verlesung, in welchem erklärt wird, daß die Staatsverwaltung das Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern zur Kenntnis nimmt.

— **Zur Erhöhung der Gütertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Ernennung der Schiedsrichter in dem zwischen der Nordbahn und der Staatsverwaltung wegen der von der Regierung verweigerten Genehmigung zur Erhöhung der Gütertarife obwaltenden Streite seitens des Eisenbahnministeriums ist erfolgt. Zu Schiedsrichtern wurden der ehemalige Präsident des Oberlandesgerichtes Wien, Mitglied des Reichsgerichtes, Geheimer Rat Krall von Krallenberg sowie der Hof- und Gerichtsadvokat Dr Schneider von Ernstheim bestellt. Hiervon wurde sowohl der Nordbahn als auch dem Obersten Gerichtshofe Mitteilung gemacht. Letzterer wird nunmehr die ihm zustehende Ernennung von drei Schiedsrichtern vornehmen, worauf das Verfahren vor dem Schiedsgerichte seinen Lauf nehmen wird.

— **Verbindung der Dalmatiner Staatsbahnen mit Traú.** Der Staatseisenbahnrat hat in der letzten Sitzung die Herstellung einer Verbindung zwischen der Station Castell vecchio der Dalmatiner Staatsbahnen mit Traú befürwortet beziehungsweise Vorbereitungen zur Sicherstellung dieser Verbindung empfohlen. Indes dürfte die erwähnte Abzweigung im Hinblicke auf den, wie die gepflogenen Erhebungen ergaben, sehr namhaften, ja ungewöhnlich hohen Kostenaufwand, den diese Verbindung verursachen würde, nicht verwirklicht werden. Dagegen sollen, wie dies auch dem Staatseisenbahnrate mitgeteilt werden wird, Studien in der Richtung gepflogen werden, ob nicht eine anderweitige Bahnverbindung mit Traú ohne allzu großen Kostenaufwand ausführbar erscheine. Es dürfte sich hierbei die Trasse dem Ufer der Sette Castelli entlang sowie die Frage zur Erwägung stellen, ob dem angestrebten Zwecke nicht etwa durch eine schmalspurige Straßenbahn oder durch Einrichtung eines Motorwagenbetriebs entsprochen werden könnte.

— **Die Fleimstalbahn.** Eine von mehreren Reichsratsabgeordneten geführte Abordnung von Vertretern der Generalgemeinde Fleims und der berührten Ortsgemeinden, welchen sich auch der Bürgermeister von Trient angeschlossen hatte, wurde dieser Tage vom Eisenbahnminister empfangen und trug ihm die Bitte vor, der Stadt Trient oder der genannten Generalgemeinde auf Grund des von ihr gefaßten Beschlusses die Konzession zum Baue und Betriebe der elektrischen Straßenbahn Lavis-Molina-Moena unverzüglich zu erteilen. Diesem italienischen Fleimstalbahnplane steht von deutscher Seite bekanntlich die Linie Neumarkt-Predazzo-Moena entgegen. Der Minister empfing die Abordnung in freundlichster Weise, erklärte jedoch, eine Zusage in der gewünschten Richtung nicht geben zu können. Die Regierung sei bisher noch nicht in die Lage gekommen, in der Angelegenheit Beschluß zu fassen, zumal noch eine Reihe wichtiger Vorfragen der Klärung bedürfe. Der Minister verwies auf die seinerseits wiederholt betonte Notwendigkeit, vor allem die bezüglich der gesetzlich sichergestellten Nonstalbahn noch schwebenden Verhandlungen zum Abschlusse zu bringen, sowie auf den in einer ihm zugegangenen Denkschrift von mehreren Abgeordneten aus Südtirol ausgedrückten Wunsch, die als Vermittlungslinie angeregte Verbindung von Bozen durch das Eggental nach Moena zum Gegenstand vorläufiger Studien zu machen. Der Minister sprach die Geneigtheit aus, derartige Studien anstellen zu lassen, wenngleich er die großen Schwierigkeiten nicht verkenne, welche vom technischen und finanziellen Standpunkt dieser Linie entgegenstehen. Auch sei zu bezweifeln, ob durch die Wahl der vorgenannten Linie den verschiedenen in Betracht kommenden wirtschaftlichen Interessen ausreichend Rechnung getragen würde.

— **Ostrau-Friedlander Eisenbahn.** Bei der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung dieser Bahn teilte der Vorsitzende mit, daß infolge Anordnung des Eisenbahnministeriums eine einschneidende Ermäßigung der Gütertarife durch die am 1. September 1902 erfolgte Einführung des Tarifs der Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn habe platzgreifen müssen. Er brachte weiter zur Kenntnis, daß die in Aussicht genommene Konvertierung der 5prozentigen Obligationen der Gesellschaftsbahn wegen der von der Staatsverwaltung an die Bewilligung derselben geknüpften, einen Konvertierungsvorteil fast aufhebenden Bedingungen nicht durchgeführt werden könne. Was die Verkehrsergebnisse des abgelaufenen Jahres betrifft, so ist im Personenverkehre eine Abnahme von 19046 Reisenden mit einem Mindererträgnisse von 10123 Kr. gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen; beim Güterverkehre mit der Frachtmenge von 333442 t ergibt sich ein Ausfall von 14800 t und eine Mindereinnahme von 34896 Kr. Die verschiedenen Einnahmen weisen eine Erhöhung von 5673 Kr. auf. Die Gesamteinnahmen betrugen 1004341 Kr., sind daher gegen das Vorjahr um 40960 Kr. zurückgeblieben. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 382701 (— 3934) Kr., Steuern und Gebühren sind den im Vorjahre entrichteten gleich geblieben. Die Gesamtausgaben beziffern sich auf 548356 (— 3375) Kr. und das Reinerträgnis auf 305115 (— 37385) Kr. Unter Hinzurechnung des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre stehen der Generalversammlung 403467 Kr. zur Verfügung. Es wurde beschlossen, hiervon 290000 Kr. als 10prozentige Dividende an die Aktionäre auszuzahlen und die erübrigenden 113467 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf.** Der Abschluß der Verhandlungen betreffend die Konzessionierung der Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf ist erfolgt. Das Kapital der 13,5 km langen, vollspurig herzustellenden und mit Dampf zu betreibenden Lokalbahn ist mit 1400000 Kr. festgesetzt, von denen 600000 Kr. durch ein von der mährischen Landeskulturbank gewährtes Hypothekardarlehen, 800000 Kr. durch Ausgabe gleichberechtigter Aktien aufgebracht werden, zu deren Übernahme die Interessenten und das Land je 200000 Kr. beitragen und der Staat auf Grund des Sicherstellungsgesetzes vom Jahre 1901 eine Beihilfe von 400000 Kr. bewilligt hat. Die neue Bahn dürfte durch die in ihr Gebiet fallenden Glashütten- und Eisenwerke einen ansehnlichen Frachtenverkehr erhalten. Der Bau der Lokalbahn ist auf zwei Jahre berechnet. Den Betrieb wird die Staatseisenbahnverwaltung führen.

— **Vintschgaubahn.** Unter der Firma „Vintschgaubahn" bildete sich dieser Tage eine Aktiengesellschaft, welche die Erlangung der Konzession zum Baue und Betriebe einer als vollspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Meran über Naturns, Latsch, Schlanders, Laas, Eyrs und Schluderns nach Mals zum Zwecke hat. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien, er wird jedoch in dem Zeitpunkte von Wien nach Tirol verlegt werden, wenn die Eisenbahnunternehmung die für die Lokalbahn von Meran nach Mals in Aussicht genommene staatliche Reinertragsgarantie durch fünf aufeinander folgende Jahre nicht mehr in Anspruch genommen haben wird, und wenn die etwa geleisteten Garantievorschüsse samt Zinsen zurückgezahlt sein werden. Das Gesellschaftskapital ist auf den Betrag von 2600000 Kr. festgesetzt und besteht aus 13000 auf den Inhaber lautenden Stammaktien zu 200 Kr. Die Gesellschaft ist ferner zur Aufnahme eines mit höchstens 4 % verzinslichen Prioritätsanlehens in jenem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Nennbetrage berechtigt, dessen Verzinsung und Tilgung in dem vom Staate zu garantierenden Reinerträgnis der gedachten Eisenbahn im Höchstbetrage von 357000 Kr. seine volle Deckung findet.

— **Verlängerung der Lokalbahn Triest-Parenzo nach Canfanaro.** In der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrates wurde beschlossen, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, der Fortsetzung der Lokalbahn Triest-Parenzo nach Canfanaro die weitestgehende Unterstützung zuteil werden zu lassen. Die Fortsetzung der Strecke Triest-Parenzo, welche schon gelegentlich der gesetzlichen Sicherstellung dieser Lokalbahn in Aussicht genommen war, würde zum Teil auf einer erst herzustellenden Straße nach Morgani, zum Teil auf einer Strecke der Istrianer Staatsbahnen zu führen sein. Die Stellungnahme zu der Fortsetzungsfrage hat die Klarlegung des Kostenpunktes zur Voraussetzung. Zu diesem Behufe wird auf Grund der mit dem Landesausschusse von Istrien seitens des Eisenbahnministeriums gepflogenen Verhandlungen von ersterem auf eigene Kosten die Ausarbeitung der Pläne voraussichtlich noch vor dem Herbste in Angriff genommen werden. Nach Fertigstellung der Pläne wird der Kostenfrage nähergetreten werden können, welche in dem vorliegenden Falle von um so größerem Belange ist, als bekanntlich die in die Ertragfähigkeit der Lokalbahn Triest-Parenzo gesetzten Erwartungen, bisher wenigstens, nicht in Erfüllung gegangen sind.

— **Privatanschlußgleise.** Der Bund der Industriellen hat vor kurzem in einer dem Eisenbahnministerium unterbreiteten Eingabe über verschiedene den Industriellen aus der Änderung der Normen für die Anlage von Industriegleisen erwachsende Kosten Beschwerde geführt. Dem Vernehmen nach ist eine Neuregelung der in Frage kommenden Vorschriften seitens des Eisenbahnministeriums im Zuge. Hierbei wird voraussichtlich auf die geltend gemachten Wünsche Bedacht genommen werden.

— **Hauptversammlung des Österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins.** Dieser Tage fand in Wien bei äußerst zahlreicher Beteiligung die Hauptversammlung des Österreichischen

Eisenbahnbeamtenvereins statt. Es waren 4978 Mitglieder vertreten. Insgesamt zählt der Verein 5862 Mitglieder. Der Präsident Lehr legte aus Gesundheitsrücksichten sein Amt nieder. An seine Stelle wurde der Oberrevident der Südbahn, Meister, einstimmig gewählt. Daran schlossen sich die Wahlen von sieben Mitgliedern in die Vereinsleitung und in den Aufsichtsrat. Es wurden folgende Anträge angenommen: Einleitung von Schritten behufs Einbeziehung eines Gehaltsfünftels in die Pensionsbemessung; Gründung einer Spar- und Vorschußkasse für Eisenbahnbeamte und Durchführung der hierzu notwendigen Vorarbeiten; Gleichstellung der Pensionisten und deren Angehöriger mit den Angehörigen des aktiven Dienstes in bezug auf Fahrpreisbegünstigungen. Schließlich gelangte der Antrag zur Annahme, daß das Kuratorium der Kurstiftung unbeschadet der nach dem Stiftsbriefe zu gewährenden Kurstipendien eigene Kurhäuser bauen möge.

Ungarn.

— **Die Betriebsergebnisse der Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Jahre 1902** stellen sich nach dem Jahresberichte für 1902 wie folgt:

	ungarische Linien Kr.	österreichische Linien Kr.	zusammen (Gesamtnetz) Kr.
Einnahmen . .	12 503 696	5 928 549	18 432 245
Ausgaben . .	7 897 407	4 019 128	11 916 535
Betriebsüberschuß . .	4 606 289	1 909 421	6 515 710
Im Vorjahre waren die gleichen Ergebnisse:			
Einnahmen . .	11 294 612	5 762 160	17 056 772
Ausgaben . .	7 732 287	4 185 429	11 917 716
Betriebsüberschuß . .	3 562 325	1 576 731	5 139 056

Die Gesamteinnahmen beider Linien steigerten sich somit im Vergleich zum Vorjahre um 1 375 473 Kr. = 8,06 %, und zwar: die Einnahmen auf den ungarischen Linien um 1 209 084 Kr. = 10,71 %, auf den österreichischen um 166 389 Kr. = 2,89 %, während die Gesamtausgaben um 1181 Kr. = 0,01 % geringer waren, und zwar ergab sich bei den Ausgaben der ungarischen Linien ein Mehraufwand von 165 120 Kr. = 2,14 %, während die österreichischen Linien ein Minderbedürfnis von 166 301 Kr. = 3,97 % auswiesen. Es besserte sich somit der Gesamtüberschuß um 1 376 654 Kr. = 26,79 %; davon entfallen auf die ungarischen Linien 1 043 965 Kr. = 29,31 % und auf diejenigen in Österreich 332 689 Kr. = 21,10 %. — Die Zahl der beförderten Personen betrug 2,97 (+ 0,08) Millionen und die Menge der verfrachteten Güter 4,4 (— 0,16) Millionen Tonnen. Die ungarische Staatsgarantie des Anlagekapitals wurde mit 397 243 (— 1 194 529) Kr. in Anspruch genommen.

— **Eisenbahnanschlag.** In der Gemeinde Korpa haben unbekannte Täter die Eisenbahnbrücke beschädigt und Steine auf den Bahnkörper gelegt. Der von Orsova nach Budapest fahrende Eisenbahnzug erlitt Beschädigungen. Dieser Anschlag ist auf der erwähnten Strecke nicht der erste dieser Art; jüngst wurden ebendort von dem Pfeiler einer Bahnbrücke die Schrauben losgelöst; zum Glück wurde jedoch die Sache rechtzeitig bemerkt.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** Die eifrigsten Verfechter der Verstaatlichung in Frankreich haben abermals einen Rückzug antreten müssen. Der Abg. Bourrat, der unermüdlich im Parlament, in der Presse usw. auf die Verstaatlichung hinwirkt, richtete an den Ministerpräsidenten Combes ein Schreiben, in welchem er ihm anzeigte, daß er in der Sitzung der Abgeordnetenkammer vom nächsten Donnerstag beantragen werde, den Rückkauf der Eisenbahnnetze der West- und der Orléansbahn auf die Tagesordnung zu setzen. Herr Bourrat hielt dem Präsidenten vor: „Sie müssen sich Rechenschaft darüber ablegen, daß angesichts der gegenwärtigen Finanzlage dieser Gesellschaften, angesichts der zu schweren Lasten, welche sie dem Staatshaushalte aufbürden, und der Apiotage, welche seit langer Zeit mit ihren Werttiteln stattfindet, diese Frage in der allerkürzesten Frist zu erörtern angebracht ist. In der dem Parlament abgegebenen ministeriellen Erklärung haben Sie gesagt: Die letzte Kammer hatte die Regierung beauftragt, ihr die Prüfung der Bedingungen vorzubereiten, unter denen der Rückkauf eines Teils unserer Eisenbahnen betätigt werden könnte. Wir werden uns nach dieser Entschließung richten. Fast ein Jahr ist seit dieser Erklärung vergangen; die Kommission der Kredite hat sogar einen Bericht über diesen Gegenstand niedergelegt, und die von Ihnen versprochene Prüfung muß seit langer Zeit beendigt sein. Ich kenne zu sehr Ihren Charakter und denjenigen Ihrer Mitarbeiter, um zu glauben, daß sie ihre Versprechungen nicht halten werden. Mit ihrer Unterstützung bin ich sicher, daß das Parlament diese wichtige Frage lösen können wird." Herr Bourrat wollte hier betreffs der „Mitarbeiter" des Ministerpräsidenten wohl besonders auf den vielgenannten Marineminister Pelletan anspielen. Dieser war bis zum vorjährigen Rücktritt Waldeck-Rousseaus von der Regierung als radikaler Abgeordneter neben Bourrat der eifrigste, man kann wohl sagen wütendste Gegner des Privatbahnsystems und der großen französischen Eisenbahngesellschaften, welche er öffentlich der schwersten Mißwirtschaft anklagte. Weil er nach dieser Richtung hin gar zu weit verpflichtet schien, mußte der ursprüngliche Plan, ihm im neuen Kabinett Combes das Ministerium der öffentlichen Arbeiten anzuvertrauen, aufgegeben werden und man unterstellte ihm die Marine. Jedenfalls ist er seither als Minister in der Verstaatlichungsfrage öffentlich möglichst still gewesen, obwohl er sonst soviel redete und experimentierte, daß er dadurch wiederholt seine Ministerkollegen in Verlegenheit brachte. Vielleicht wird sein früherer Kampfgenosse Bourrat ihn noch als Verräter behandeln, wenn Bourrat nicht selbst noch ein glücklicher Zufall zum Minister macht. Jedenfalls bildet Herr Pelletan ein drastisches Beispiel, wie in verantwortlicher Ministerstellung ein eifriger Reformer Pläne unter den Tisch fallen läßt, auf die er als um das Volkswohl bezw. seine eigene Popularität bemühter Abgeordneter geschworen. Herrn Bourrat aber haben sogar seine nächsten parlamentarischen Parteigenossen im Stich gelassen. Nur 24 Stunden, nachdem er seinen Mahnbrief an den Ministerpräsidenten veröffentlicht, hat die radikal-sozialistische Gruppe des Abgeordnetenhauses, welcher Bourrat angehört, in ihrer Sitzung einstimmig von diesem verlangt, seinen Antrag aufzuschieben, und Abg. Bourrat hat wohl oder übel eingewilligt, indem er sich vorbehielt, die Angelegenheit bei der Beratung des Staatshaushaltes für 1904 vorzubringen. Die radikal-sozialistische Gruppe gibt als Grund dieser Stellungnahme an, daß unter der gegenwärtigen Finanzlage es allerdings angebracht sei, zu einem „vorläufigen" Studium der Rückkaufsfrage zu schreiten, bevor man sie auf die Tribünen der Kammer bringe. Damit also fügen sich sogar die eifrigsten Anhänger oder wenigstens Befürworter der Verstaatlichung im Parlament der Verschleppungspolitik der den Rückkauf gar nicht ernstlich wollenden Regierung. Denn Erhebungen zur Sache sind schon seit Jahren in Menge gemacht, und wenn jetzt abermals eine „vorläufige" (préalable) Prüfung beginnen soll, so klingt das beinahe wie Spott.

— **Arbeitsregelung und Pensionsverhältnisse der französischen Eisenbahnangestellten.** In gewissem Maße umgekehrt wie Herr Pelletan geht Herr Waldeck-Rousseau vor. Gegen den aus der Anregung der Kammer hervorgegangenen Gesetzentwurf, welcher die Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten abkürzen und die Pensionen verbessern will, der sich aber schon viele Jahre ohne Ergebnis hinschleppt, hat das vorige Kabinett wie das gegenwärtige wegen der großen Kosten sich erklärt. Nun aber hat der frühere Ministerpräsident Waldeck-Rousseau als Senator, nachdem allerdings im Senat wesentliche Abschwächungen angeregt worden, der betreffenden Senatskommission ein „Gegenprojekt" unterbreitet, in welchem er nicht nur allgemein den Staat zu einer solchen Gesetzgebung zur Verbesserung der bestehenden Verhältnisse für berechtigt und verpflichtet erklärt, sondern auch seine Meinung dahin kundgibt, daß das Gesetz weder dem Staat noch den Eisenbahngesellschaften mit ihrer Finanzlage unverträgliche Lasten aufbürden würde. Nach dem Hauptartikel des Waldeck-Rousseauschen Gegenvorschlags soll die Höchstarbeitszeit und die Mindestruhezeit usw. gemäß den ministeriellen Verfügungen vom 4. und 23. November 1899 gesetzlich festgelegt werden, wobei noch einige Erleichterungen zu schaffen wären. Das Pensionsrecht soll nach einem Dienstjahr zu laufen beginnen und für die Eisenbahnbediensteten nach 25 Dienstjahren und in einem Alter von 55 Lebensjahren in Kraft treten, für Lokomotivführer und Heizer nach 25 Dienstjahren ohne Bedingung eines gewissen Lebensalters.

— **Die deutsche Sprache im Eisenbahndienst der Westschweiz.** Schon seit Jahren wurden aus deutsch-schweizerischen Kreisen Klagen erhoben, daß im öffentlichen Verkehrsdienst in der Westschweiz die deutsche Sprache gegenüber der französischen, auch bei Bezeichnung von Ortsnamen usw., ungebührlich zurückgesetzt werde. Von der Zentralinstanz sind verschiedene Verfügungen ergangen, wo deutsche und wo französische und wo zweisprachige Bezeichnungen angewendet werden sollen. Namentlich der Leitung der Jura-Simplonbahn wurde vorgeworfen, daß sie selbst auf deutschsprachigem Gebiet ihrer

Linien, so in Wallis im Rhonetal, das Französische allzu ausschließlich pflege. So wurden im deutschen Oberwallis Eisenbahnbedienstete verwendet, die kein Deutsch sprachen, und die Namen von Stationen nur in französischer Bezeichnung ausgerufen. Mit dem am 1. Mai d. J. erfolgten Übergang des Jura-Simplonbahnnetzes an die Eidgenossenschaft sind in dieser Beziehung besser geregelte Verhältnisse geschaffen. Und nun kommen von welsch-schweizerischer Seite alsbald Klagen wegen angeblicher Germanisierungsbestrebungen der Bundesbahnen. Über das wirkliche Verhalten der letzteren in dieser Sprachenfrage findet man eine Andeutung in dem Bericht, welchen jetzt der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen zu dem für die Simplonbahn nötig gewordenen Budget an den Bundesrat und das eidgenössische Parlament erstattete. Bei der Organisation dieses Dienstes habe, heißt es da, dem Umstand Rechnung getragen werden müssen, daß das Netz des Kreises I gewisse Gegenden des deutschen Sprachgebiets einschließt und daß der Schriftwechsel anderer Verwaltungen wie des Publikums vielfach in deutscher Sprache abgefaßt sein werden. Es ergebe sich daraus die Notwendigkeit, möglichst viele Angestellte zu halten, die des Deutschen und des Französischen mächtig sind.

— **Mit dem doppelspurigen Ausbau der Linie Winterthur-Romanshorn** ist, wie Zuschriften aus dem Thurgau erfreut berichten, endlich begonnen worden. Die Thurbrücke von Eschikofen ist zum Wettbewerb ausgeschrieben. Es handelt sich in den beteiligten schweizerischen Kantonen um die alte Eifersucht, ob Winterthur-Romanshorn oder Winterthur-St. Gallen zuerst für das zweite Gleis ausgebaut werden soll und welche Strecke die Hauptlinie für die internationalen Schnellzüge bleiben soll. Im Thurgau beklagte man sich, daß die Bundesbahnverwaltung St. Gallen auch betreffs der Leitung der Züge bevorzuge, entgegen früher der Nordostbahn gemachten Auflagen. Nun scheinen die Wünsche für Romanshorn-Winterthur in gedeihlicher Erfüllung zu sein.

— **Bauten bei der früheren Jura-Simplonbahn.** Das Nachtragsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für den Kreis I (frühere Jura-Simplonbahn) sieht bedeutende Aufwendungen für die Herstellung zweiter Gleise und Bahnhofbauten vor, sowie infolge Anwendung der weitergehenden Vorschriften der Bundesbahnen für die Erneuerung des Oberbaues. Es wird das zweite Gleis auf den Linien Lausanne-Bern, Villeneuve-Brig und Daillens-Vallorbe hergestellt. Größere Arbeiten sind auch für Instandhaltung des Tunnels zwischen La Conversion und Chexbres (Linie Bern-Lausanne) vorgesehen. In diesem Tunnel erfolgte bekanntlich vor nicht allzu langer Zeit ein Einsturz, der eine längere Betriebsstörung nach sich zog.

— **Internationale Ausstellung von Verkehrsmitteln in Mailand 1905.** Auf der für Mailand aus Anlaß der Eröffnung der Simplonbahn geplanten Ausstellung wird sich nach Meldung des „Mon. d. str. ferr.“ auch eine Sonderausstellung aller modernen Beförderungsmittel von den vervollkommnetsten Dampflokomotiven bis zu den elektrischen Lokomotiven und Selbstfahrern befinden. In der Abteilung für Eisenbahnwesen sollen Pläne und Photographien von Bahnhöfen, schmal- und vollspurigen Bahnen, Trambahnen aller Art, in der elektrischen Abteilung elektrische Krafterzeuger, elektrische Bahnen und alle für die elektrische Zugkraft erforderlichen Hilfsmittel ausgestellt werden. Außerdem werden sich in ihr Abteilungen für das Fahrrad-, das Post-, Telegraphen- und Telephonwesen, Modelle für das Ver- und Entladen der Güter auf den Eisenbahnstationen, Häfen und Arbeitsplätzen befinden. Um den Besuchern der Ausstellung ein Bild von dem raschen und kühnen Fortschritt in den modernen Weltverkehrsmitteln gegenüber denen früherer Zeiten zu geben, wird auch eine Ausstellung von Verkehrsmitteln des Altertums und Mittelalters dargeboten werden.

— **Ergebnisse des Betriebs der adriatischen Bahnen im Jahre 1902.** Am 14. Mai fand in Florenz die Generalversammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft mit einer Beteiligung von 110 Aktionären, welche 124 557 Aktien vertraten, statt. Nach Genehmigung der Rechnungen für das Jahr 1902 und des Voranschlags für 1903 sowie der über die 5 prozentige Verzinsung hinaus vorgeschlagenen Dividende von 5 L. für jede der im Umlauf befindlichen Aktien und Genußscheine genehmigte die Generalversammlung den zwischen den Vertretern der Gesellschaft und der Regierung am 28. April abgeschlossenen Akt, mittels dessen im Einverständnis mit der Regierung die bestehenden Verträge über den Betrieb des adriatischen Bahnnetzes auf den 30. Juni 1905 gekündigt sind. Zum Schlusse wurden die ausscheidenden Verwaltungs- und Aufsichtsräte wiedergewählt.

Der Bericht des Verwaltungsrats erwähnt in erster Linie die Neuordnung und Lösung der Lohnfrage des Personals, welche durch den finanziellen Beitrag der Regierung ermöglicht wurde, sodann ein der Gesellschaft günstiges, grundsätzliches Urteil des Obersten Kassationsgerichtshofs über die vom Staatsrat zu Ungunsten der Bahngesellschaften ergangene Entscheidung, daß die Erhöhung der Beiträge zu den Versorgungskassen der Angestellten von den Betriebsgesellschaften getragen werden solle. Er berichtet ferner über die zufriedenstellenden Ergebnisse des auf verschiedenen Linien eingerichteten Kleinbahnbetriebs und über den vorzüglichen Gang des elektrischen Betriebs mit Hochspannung auf den Veltliner Linien (Lecco-Sondrio und Colico-Chiavenna), dessen Einrichtungen die bewundernde Aufmerksamkeit der Techniker erregt haben.

Was das finanzielle Ergebnis des Betriebs 1902 anbelangt, so decken sich beinahe vollständig die Ausgaben mit den Betriebseinnahmen, welche hinter die ersteren um nur 18 650 L. zurückbleiben, während im Jahre 1901 sich im Betriebe an und für sich ein Mindererträgnis von 4 800 000 L. ergeben hatte. Diese günstigere Lage ist einerseits den um 8 000 000 L. gestiegenen Betriebseinnahmen und den um 1 300 000 L., besonders infolge der gesunkenen Kohlenpreise verminderten Ausgaben zuzuschreiben. Der außerordentliche Verkehrsaufschwung, welcher, wie auch der Aufsichtsrat in seinem Berichte schreibt, nicht zufälligen und vorübergehenden Einflüssen zuzuschreiben ist, sondern die natürliche und notwendige Folge der gesunden und steten Entwicklung des Handels und der Industrie des Landes ist, erforderte die Führung von 520 000 Personenzugkm und von 550 000 Güterzugkm mehr als im Vorjahre.

Die Gesamteinnahmen des Netzes mit einer mittleren Betriebslänge von 5819 km stiegen von 132 000 000 L. auf 140 000 000 Lire, während der Betriebskoeffizient von 69,74 % auf 64,4 % gefallen ist. An der Mehreinnahme nahmen teil der Personenverkehr mit 2 000 000 L. und der Güterverkehr mit 6 000 000 L.

— **Neue Brücke über die Adda.** In diesen Tagen wurden glücklich die Gerüste der neuen Brücke über die Adda an der Bahnlinie Colico-Sondrio entfernt. Diese Brücke ist einer der kühnsten Bauten in Stein, welche bisher nicht nur in Italien, sondern auch anderswo ausgeführt worden sind. Sie hat einen einzigen großartigen Bogen mit einer Spannweite von 70 m und 10 m Höhe. Die Brücke ist in Granit ausgeführt.

— **Zur Neuordnung der italienischen Eisenbahnverhältnisse.** Die Venetianische Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen erklärt in ihrem Verwaltungsberichte für das Betriebsjahr 1902, tätigen Anteil an der Lösung der schwierigen Frage der künftigen Neuordnung der italienischen Bahnen zu nehmen und ihr Augenmerk besonders auf den Betrieb der Nebenlinien (sogen. Sekundärnetz) zu richten. Sie will diesen vollständig von dem der Hauptlinien trennen und den besonderen Bedürfnissen der Linien selbst anpassen zum besten der durchfahrenen Landesteile, des Staats und der Betriebsführenden selbst. Diese Gesellschaft, welche gegenwärtig 600 km in verschiedene kleine, von einander getrennte Liniengruppen verteilter Bahnen betreibt, scheint die Absicht zu haben, den Betrieb aller Nebenbahnen in sich zu vereinen und sie in kleine, von einander getrennte Netze verteilt je nach den örtlichen Erfordernissen zu betreiben. Daß sie ernstlich daran denkt, ihren Wirkungskreis zu erweitern, beweist die Erhöhung ihres Kapitals von 8 000 000 auf 16 000 000 L. und der Beginn der Verhandlungen mit fremden Kapitalisten, bei günstiger Aufnahme ihrer Vorschläge das Kapital auf 80 000 000 L. zu vermehren.

Die Absicht der Società Veneta wird im ganzen und großen nicht schlecht aufgenommen, da sie jedenfalls einem großen Übelstande der jetzigen Verträge steuert, der in der Vorschrift besteht, alle den großen Bahnnetzen zugehörigen Linien nach den gleichen Grundsätzen zu betreiben, mit dem gleichen Rollmaterial zu befahren, in gleicher Weise zu beaufsichtigen usw.

Fremde Weltteile.

— **Zum Bahnbau in Deutsch-Ostafrika.** Zur Entwicklung dieser Kolonie macht deren ehemaliger Gouverneur, Generalleutnant z. D. v. Liebert, im Juniheft der „Deutschen Revue“ recht beachtenswerte, ins einzelne gehende Vorschläge. Nach Ansicht Lieberts hängt die wirtschaftliche Entwicklung Deutsch-Ostafrikas von einer verständigen Eingeborenenpolitik und einer verständigen Verkehrspolitik ab. Zu der ersteren gehört vor allem die Ansiedlung von Leuten der kräftigen Stämme des Innern, die Träger und Plantagenarbeiter stellen mit ihren Familien längs der Karawanenstraßen und der Eisenbahn, zu der letzteren aber der Bau von Eisenbahnen, da die Bebauung des Landes verlorene Liebesmühe sei, wenn nicht für schnelle, zu Massentransporten geeignete Beförderungsmittel gesorgt werde. Es bleibe also, wenn das Land wirtschaftlich entwickelt werden solle, nichts anderes übrig, als der Eisenbahnbau. Bisher wurde nur der Bau der 150 km langen „Kaffeebahn“ Tanga-Korogwe-Mombo erreicht. Außer dieser Strecke seien

baldigst noch in Angriff zu nehmen die 230 km lange Stichbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro und die Linie Kilwa-Kisiwani-Niedhafen am Nyassasee, etwa 70 km lang. Letztere werde den bedeutenden Handelsverkehr, der vom Kongostaat und vom Tanganyka auf der alten Stephenson-Road sowie aus den Nyassagebieten den Shire und Sambesi abwärts nach dem portugiesisch-englischen Hafen Chinde führt, abfangen und nach dem vorzüglichen deutschen Hafen Kilwa leiten. Liebert mahnt das Privatkapital in Deutschland zur Mobilmachung für diesen durch fruchtbares Gelände gehenden Bahnbau, ehe die schon gegründete englisch-portugiesische Gesellschaft auf portugiesischem Gebiete die Bahn Nyassa-Sel-Amelia-Bay ausführt. Schließlich rät Liebert zur Ermäßigung der hohen Einfuhrzölle, die Handel und Verkehr in den Hafenplätzen unterbinden, und zur Übernahme der Kosten für Schutztruppe und Erhaltung des Besitzes auf das Reich. Geschehe dies, dann werde sich in wenigen Jahren nach Lieberts Meinung das Gleichgewicht in dem Etat für Deutsch-Ostafrika, der jetzt einen Reichszuschuß von rund 5 000 000 ℳ. erfordert, herstellen lassen.

Allgemeines.

— **Die Automobilwettfahrt Paris-Madrid**, die am 24. Mai um 3¾ Uhr früh in Paris begann, hat bekanntlich einen schlimmen Ausgang genommen. Wir entnehmen der Deutschen Verk.-Ztg. folgende zusammenfassende Darstellung: „Angemeldet waren 314 Fahrzeuge, unter ihnen einzelne, die bei 100 PS in der Stunde 150 km zurücklegen können. Bis 6¾ Uhr früh waren 197 Fahrzeuge abgelassen. Renault, der als dritter abgefahren war, erreichte als erster nach 5 Stunden 32 Min. 51 Sek. Bordeaux (552 km). Er ist also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde gefahren, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß beim Durchfahren der Ortschaften die Geschwindigkeit sehr erheblich ermäßigt werden mußte. Daß bei einem solchen über die Schnelligkeit eines Kurierzuges erheblich hinausgehenden Drauflosfahren auf offenen Landstraßen — der Südexpreß gebraucht von Paris nach Bordeaux 7 Stunden — Unglücksfälle nicht ausbleiben konnten, ist klar. Es trafen denn auch, noch ehe die Fahrzeuge von Paris sämtlich abgelassen waren, schon telegraphische Meldungen von schweren Unfällen ein. Nach den bis jetzt vorliegenden Nachrichten sollen 10 Todesfälle und etwa ebensoviele schwere Verletzungen festgestellt sein. Der französische Minister des Innern hat die Fortsetzung der Wettfahrt auf französischem Boden sofort untersagt, dasselbe ist von der spanischen Regierung für die Fahrt auf spanischem Boden geschehen. Einigermaßen Verwunderung muß es erregen, daß die Wettfahrt überhaupt zugelassen worden ist. Für Preußen sind im Jahre 1901 mit Rücksicht auf die bei der Fernfahrt Paris-Berlin gemachten Erfahrungen Wettfahrten mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen durch einen Erlaß des Ministers des Innern an die Provinzialbehörden verboten worden. Verschiedene schweizerische Kantone haben das Überschreiten ihrer Grenzen mit Kraftwagen und deren Verkehr auf den öffentlichen Straßen allgemein untersagt, da die Führer solcher Fahrzeuge mit so rücksichtsloser Schnelligkeit gefahren seien, daß nicht nur die mit hohen Kosten erbauten Kunststraßen Schaden erlitten hätten, sondern auch andere Fuhrwerke und Fußgänger ernstlich gefährdet worden seien.

Daß der Motorwagen im öffentlichen Verkehr, namentlich im gewerblichen Leben, als Beförderungsmittel gegenwärtig bereits eine bedeutende Rolle spielt und voraussichtlich in Zukunft noch eine weit größere Verwendung finden wird, soll keineswegs geleugnet werden; das beweisen schon die Versuche in verschiedenen Ländern, ihn zur Postbeförderung im Stadt- und Fernverkehr nutzbar zu machen. An ein gänzliches Verbot kann daher selbstverständlich nicht gedacht werden. Wohl aber kann auf eine genaue Beachtung der Bestimmungen über die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf öffentlichen Wegen gehalten werden. Daß diese sehr häufig erheblich überschritten wird, ist zweifellos. Lehrreich dafür, wie sehr die Fabriken die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge zu steigern gewußt haben, ist eine Mitteilung im ‚Figaro‘. Hiernach wurde 1895 die Strecke Paris-Bordeaux von dem schnellsten Motorwagen in 24 Stunden zurückgelegt, 1898 in 15 Stunden, 1901 in 6 Stunden 11 Min. und jetzt in 5½ Stunden. Die Mißstände, die bei der raschen Entwicklung des Motorwesens hervorgetreten sind, haben in der Sitzung vom 16. März d. J. auch den Deutschen Reichstag beschäftigt. Eine von dem Verband der Lohnfuhrunternehmer ausgehende Petition betreffend die Haftpflicht der Motorwagenbesitzer wurde dem Reichskanzler zur Berücksichtigung empfohlen.“

Unter den Mitteln, die gegen die Wiederkehr der fortgesetzt durch den Kraftwagensport angerichteten Unfälle vorgeschlagen werden, scheint uns das sicherste, nur solchen Gefährten die Fahrt zu gestatten, welche mit einem Geschwindigkeitsmesser und einer Vorrichtung versehen sind, die die Überschreitung der erlaubten Geschwindigkeit mechanisch unmöglich macht.

Rechtsprechung.

— **Haftung der Straßenbahnen.** Ein Fahrgast der elektrischen Straßenbahnen in Wien verunglückte dadurch, daß ein Omnibus mit der Deichsel seitlich in die Plattform des Motorwagens hineinfuhr, auf welcher der Fahrgast stand. Das Handelsgericht Wien wies die vom Verletzten eingebrachte Schadenersatzklage zurück. In den Gründen dieses für die Straßenbahnen wichtigen Urteils wird folgendes ausgeführt: „Die auf der Straße verkehrende Bahn besitzt kein Monopol, sie muß sich in den allgemeinen Straßenverkehr einfügen und wird durch diesen in der Führung des Betriebs wesentlich beeinflußt. Der im Haftpflichtgesetze vorgesehene Befreiungsgrund der unabwendbaren Handlung einer dritten Person gelangt hier zu einer weitreichenden Bedeutung. Es ist selbstverständlich, daß der Ausdruck ‚unabwendbar‘ nicht in dem Sinne aufgefaßt werden kann, daß die betreffende Handlung überhaupt hätte vermieden werden können; es kann vielmehr vernünftigerweise nur darauf ankommen, ob das Ereignis durch jene Vorsichtsmaßregeln abgewendet werden konnte, die nach den wirtschaftlichen Gesetzen des Verkehrs von dem sorgfältigsten Frachtführer gefordert werden können. In dem zu entscheidenden Falle liegt eine Handlung einer dritten Person vor, denn der Omnibuskutscher ist mit dem Omnibus auf der Straße in unmittelbarer Nähe des Motorwagens gefahren, und es ist für die Entscheidung gleichgültig, ob ein Bestandteil der Wagen infolge einer ungeschickten Manipulation des Kutschers oder zufällig mit der Deichsel in den Motorwagen hineingefahren ist. Das wesentliche ist eben das Fahren des Stellwagens auf der auch von der Straßenbahn befahrenen Straße. Der Zusammenstoß war nach den tatsächlichen Verhältnissen unabwendbar und konnte vom Motorführer durch keinerlei Vorkehrung gehindert werden, war aber auch deshalb für die beklagte Gesellschaft unabwendbar, weil sie das Straßengebiet nicht allein beherrscht, daher nicht hindern kann, daß Fuhrwerke anderer Art in der Nähe ihrer Gleise oder auf denselben verkehren. Sollte aber die Anschauung vorherrschen, daß hier nicht eine Handlung einer dritten Person, sondern ein Zufall vorliege, so muß dieser ebenfalls aus obengenannten Gründen als unabwendbar bezeichnet werden, und die beklagte Gesellschaft wird sowohl durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, als auch durch einen unabwendbaren Zufall von jeder Haftung befreit. Es war daher das Klagebegehren abzuweisen.“

Bücherschau.

— **Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen** vom 28. Juli 1892. Mit Anmerkungen herausgegeben von D. Lochte, Regierungsassessor. Berlin. Carl Heymanns Verlag. 1903. Preis 2 ℳ.

Das preußische Kleinbahngesetz und die dazu erlassene ministerielle Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 sind vom Herausgeber zweckmäßig in der Weise vereinigt, daß er dem Wortlaut jedes einzelnen Gesetzesparagraphen die dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen nachgefügt hat. Dadurch ist zunächst eine für den Gebrauch sehr förderliche Übersichtlichkeit erzielt, zugleich aber sind die einzelnen Bestimmungen, die einer näheren Erklärung bedürftig erschienen, durch Anmerkungen erläutert. Diese weisen namentlich auf die bei der Auslegung des Gesetzes in Wissenschaft und Praxis aufgetauchten Meinungsverschiedenheiten hin und behandeln die einzelnen Fragen wenn auch kurz, so doch sachgemäß. Das Buch ist ein Bestandteil der in dem bekannten Verlage erscheinenden Taschen-Gesetzsammlung. Es war daher äußerste Beschränkung in bezug auf den Umfang der Anmerkungen geboten. Man wird somit streng wissenschaftliche Untersuchungen mit gelehrtem Beiwerk weder suchen noch finden. Dennoch ist das Werkchen ein trefflicher Wegweiser und eine Bereicherung der Literatur über das Kleinbahnwesen. Die Ansichten des Verfassers zu den einzelnen Zweifelsfragen sind meist treffend, einige auch anfechtbar. Hier möchten wir jedenfalls die vom Verfasser auf S. 17 im Gegensatz mit der herrschenden Ansicht ausgesprochene Meinung nicht unwidersprochen lassen, als ob der Regierungspräsident bei der Genehmigung derjenigen Kleinbahnen, die mit Maschinenkraft betrieben werden, der Zustimmung der zuständigen Eisenbahnbehörde nur insoweit bedürfe, als es sich um die technische Seite des Unternehmens handelt. U. E. ist die betreffende Bestimmung des § 3 Ziffer 1 des Gesetzes, welche das „Einvernehmen der vom Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmten Eisenbahnbehörde“ ohne jeden beschränkenden Zusatz verlangt, durchaus klar und bündig und gibt zu der vom Verfasser befürworteten einschränkenden Auslegung keinerlei Anlaß.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 28. Mai d. J. ist die Bahnstrecke Ratingen West-Wülfrath für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 41 — Inser.-Nr 1345 — d. Ztg.)

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. d. M. ist der an der Strecke Königswusterhausen-Grunow zwischen den Stationen Storkow und Scharmützelsee in Kilometer 32,597 gelegene Haltepunkt Hubertushöhe für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 30. Mai d. J. ist die zwischen den Stationen Egg und Andelsbuch in Kilometer 24,751 der Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) gelegene Haltestelle Unterbach für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Schließung und Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. In der Nacht vom 6. zum 7. d. M. findet die Schließung des seitherigen und am Morgen des 7. d. M. die Eröffnung des neuerbauten Personenbahnhofs Hamburg Dammtor statt. Die Entfernung des neuen Bahnhofs beträgt von Hamburg Klostertor 1,94 km und von Hamburg Sternschanze 1,64 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Die an der Bahnstrecke Darmstadt-Frankfurt zwischen Egelsbach und Wixhausen gelegene Haltestelle Erzhausen, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, ist vom 1. Juni dieses Jahres ab für den Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewicht bis zu 100 kg eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 39 — Inser.-Nr 1307 — d. Ztg.)

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ungarische Staatseisenbahnen. In der an der Lokalbahn Kecskemet-Fülöpszállás gelegenen Halte- und Verladestelle Korhánköz ist am 10. Mai d. J. der Wagenladungsgüterverkehr eingestellt worden. Die Haltestelle dient nur noch dem Personenverkehr.

Änderungen von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die an der Strecke Schandelah-Öbisfelde gelegene Station Velpke erhält vom 1. Juli d. J. ab die Bezeichnung Velpke (Braunschweig) und die an der Strecke Eisleben-Schöningen gelegene Station Völpke die Bezeichnung Völpke (Kreis Neuhaldensleben).

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Die an der Strecke Saarbrücken-Bingerbrück gelegene Station Heimbach hat die Bezeichnung Heimbach (Nahe) erhalten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 186 vom 16. Mai d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend das arithmetische Fahrscheinverzeichnis vom 1. Juni 1903 (abgesandt am 23. Mai d. J.).

Nr I 189 vom 18. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Änderung der zusätzlichen Bestimmung in Abschnitt A Absatz 1 (1) zu § 10 des Vereinsbetriebsreglements (abgesandt am 23. Mai d. J.).

Nr I 190 vom 20. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das alphabetische Fahrscheinverzeichnis am 1. Juni 1903 (abgesandt am 23. Mai d. J.).

Nr I 191 vom 28 Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 28. Mai d. J.).

Nr I 196 vom 24. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll Nr 76 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Altona, den 28./29. April 1903, sowie die Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Vorberatung verschiedener Anträge (Berlin, den 14. November 1902 und den 4. März 1903) (abgesandt am 28. Mai d. J.). Die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 21. Oktober 1903 in Innsbruck stattfinden.

Nr I 200 vom 27. Mai d. J. an sämtliche ordentliche und außerordentliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Erörterung über die Zulässigkeit eines für den Nachtrag I zu den Fahrscheinverzeichnissen angemeldeten Scheines Warnemünde-Gjedser a. F. (abgesandt am 29. Mai d. J.).

Nr I 202 vom 26. Mai d. J. an sämtliche ordentliche und außerordentliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Einbeziehung verschiedener Strecken der Compagnie Générale Transatlantique in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 2. d. M.).

Nr I 205 vom 29. Mai d. J. an sämtliche ordentliche und außerordentliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Einbeziehung verschiedener Strecken der Compagnie de Navigation Mixte in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 3. d. M.).

Nr III 287 vom 15. Mai d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Steitfalle (abgesandt am 23. Mai d. J.).

Nr III 303 vom 18. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung einer Bestimmung des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 27. Mai d. J.).

Nr III 315 vom 25. Mai d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 29. Mai d. J.).

Nr III 354 vom 26. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Protokoll Nr 51 des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten (abgesandt am 29. Mai d. J.).

Nr III 355 vom 28. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abstimmung über Beschlüsse des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten (abgesandt am 3. d. M.).

Nr VI 62 vom 28. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Angelegenheiten der Vereinszeitung (abgesandt am 3. d. M.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Am 15. Juli d. J. tritt zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 10. Oktober 1901 ein Nachtrag II in Kraft, welcher eine Änderung der Zusatzbestimmung in Abschnitt A, Abs. 1 (1) zu § 10 des Reglements sowie verschiedene Änderungen der „Zusammenstellung der Gebühren, welche für Überführung von Sonderzügen usw. über die im Gebiete des Vereins bestehenden Verbindungsbahnen zur Berechnung kommen“, enthält. Exemplare dieses Nachtrages können gegen frankierte Einsendung von 10 ₰ für das Stück von der Verlagsbuchhandlung Albert Nauck & Co., Berlin SW., Dessauer Straße 23, bezogen werden.

Berlin, den 28. Mai 1903. (1409)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

1. Berichtigungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

(Verkehr mit Ungarn.)

Berichtigung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc. vom 1. Mai 1903.

Auf Seite 24 der deutsch-französischen und auf Seite 22 der deutsch-ungarischen

Ausgabe des obenbezeichneten Tarifes ist bei Györ, Station der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn, das Zeichen ┼┼) zu streichen.
Wien, am 2. Juni 1903. (1410)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

In der Nacht von Sonnabend, den 6. auf Sonntag, den 7. Juni d. J. wird der seitherige Personenbahnhof Hamburg Dammtor geschlossen und am Morgen des 7. Juni d. J. der neue Bahnhof Hamburg Dammtor in Benutzung genommen. Aus Anlaß der Überleitung des Betriebes werden, wie bereits unterm 22. d. M. veröffentlicht, in der Nacht vom 6. zum 7. Juni und am Morgen des 7. Juni mehrere Züge auf der Strecke Hamburg Sternschanze-Hamburg Klostertor bezw. Altona Hauptbahnhof-Hamburg Klostertor ausfallen. Als letzter Zug wird auf dem alten Bahnhof der Personenzug Nr 1375 ab Blankenese, der in Hamburg Dammtor Nachts 1 Uhr nach Klostertor weiterfährt, abgefertigt. Auf dem neuen Bahnhof wird als erster Zug der Personenzug Nr 1306 Hamburg Klostertor-Blankenese zur Abfertigung kommen, der dort Morgens 5 Uhr 34 Min. abfährt.
Als erster Zug in der Richtung Altona-Hamburg Klostertor verkehrt der Zug 1, welcher aus Dammtor um 6.04 V. ausfährt.
Eine Änderung der Tarifsätze und der Abfertigungsbefugnisse der Station Hamburg Dammtor tritt nicht ein.
Altona, den 26. Mai 1903. (1411)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Stationen Velpke und Völpke.
Zur Beseitigung der häufig vorgekommenen Verwechslungen ist der an der Bahnstrecke Schandelah-Oebisfelde gelegenen Station Velpke die Benennung „Velpke (Braunschweig)“ und der an der Bahnstrecke Eilsleben-Schöningen gelegenen Station Völpke die Bezeichnung „Völpke (Kreis Neuhaldensleben)“ vom 1. Juli d. J. ab beigelegt worden.
Magdeburg, den 29. Mai 1903. (1412)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3B vom 15. Oktober 1897.
Ab 15. Juni l. J. werden die Stationen Alling und Dachau im Verkehr mit Mähr. Ostrau (K. F. N. B.) in den Ausnahmetarif Nr 16a für Holzzellstoff (Cellulose) einbezogen.
München, den 3. Juni 1903. (1413)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.
Mit Gültigkeit vom 8. Juni d. J. tritt für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb von Station Fürfurt des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach Georgsmarienhütte ein Ausnahmesatz von 0,54 ℳ für 100 kg in Kraft.
Essen, den 31. Mai 1903. (1413a)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.
Heft B, Anhang, vom 1. Juni 1890.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird die Station Sterkrade des Eisenbahndirektionsbezirks Essen für den Versand nach Anvers (Bassins et Entrepôt) transit und Anvers (Süd Quais) transit mit einem Frachtsatz von 5,97 Fr. in den Ausnahmetarif 6 für Eisen (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) usw. einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 28. Mai 1903. (1413b)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.
Mit dem 1. Juni d. J. werden die Stationen Holwiesen-Wehrendorf, Horst und Vlotho Kleinbahnhof der Herforder Kleinbahnen in den Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 als Empfangsstationen aufgenommen.
Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 29. Mai 1903. (1414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verbands-Kohlenverkehr.
Tarifheft 1.
Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. wird die Station Kleinkems der badischen Staatsbahn für Sendungen an Anschlußinhaber in den Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.
Essen, den 27. Mai 1903. (1415)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V und Staatsbahn-Wechselverkehre I, II/V, III/V, IV/V und V/VI, Magdeburg-Hallesächsischer, Magdeburg-Halle-bayerischer und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.
Vom 1. Juni d. J. ab wird Reuden als Versandstation in den allgemeinen Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Halle a/Saale, den 29. Mai 1903. (1416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ist ein Nachtrag III zum Tarifheft A 2 herausgegeben worden, der Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/Main, der Cronberger Eisenbahn und der pfälzischen Eisenbahnen sowie Änderungen der Ausnahmetarife enthält. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 29. Mai 1903. (1417)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird ein Nachtrag III zum Tarifheft C herausgegeben, der Änderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife enthält. Aufgehoben werden hierdurch die im südwestdeutschen Verbande bestehenden Frachtsätze für den Verkehr der auf hessischem Gebiete liegenden Stationen der Main-Neckarbahn und die im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbande bestehenden Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Horchheim a/Rhein und Niederlahnstein mit Basel und Basel-St. Johann.
Soweit Erhöhungen eintreten, werden diese erst mit dem 20. Juli 1903 gültig.
Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 29. Mai 1903. (1418)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II und Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird die Station Alt-Kemnitz im Riesengebirge als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für Gießerei-Roheisen aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben unser Verkehrsbureau sowie die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Breslau, den 25. Mai 1903. (1419)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) usw.
Vom 1. Juni d. J. ab werden die Stationen der Ruppiner Kreisbahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 25. Mai 1903. (1420)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 10. Juni l. J. wird die Station Sennheim der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen mit einem Schnittfrachtsatz von 30 Cts. für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr 25 (für Kalk und Gips) des Tarifhefts I B aufgenommen.
Karlsruhe, den 28. Mai 1903. (1421)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Aufnahme der Station Büchenbeuren in den Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer.
Mit Wirkung vom 27. Mai d. J. ab wird die Station Büchenbeuren (Direktionsbezirk Mainz) als Versandstation in den im Gruppentarif VI, in den Wechseltarifen mit Gruppe VI und im oldenburg-hessischen Gütertarif enthaltenen Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer einbezogen.
Mainz, den 27. Mai 1903. (1422)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Cassel.
Vom 1. Juni d. J. ab werden die pfälzischen Kohlenversandstationen Bexbach, Glan-Münchweiler, Homburg i. d. Pfalz und St. Ingbert in den Saarkohlentarif Nr 19 aufgenommen.
Bis auf weiteres kommen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 2 (Rohstofftarif) des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Gütertarifheftes Nr 1 zur Anwendung. (1423)
St. Johann-Saarbrücken, 27. Mai 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. Juni erscheint zum Tarif vom 1. November 1898 der Nachtrag VII, enthaltend u. a. Entfernungen für die Stationen Flandersbach und Hofermühle, die Aufnahme der Station Bochum Nord in den Ausnahmetarif 3 a für Steinsalz, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Barmen = Loh, Brackel bei Dortmund, Essen=Segeroth, Meiderich und Leichlingen sowie Berichtigungen. Preis 10 ₰.

Essen, den 28. Mai 1903. (1424)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 3. Juni 1903 wird die Station Gerstungen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in den Ausnahmetarif Nr 11 für Düngemittel des Heftes 5, erste Abteilung, der Verbandstarife vom 1. Mai 1900 aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Verwaltungen und die Versandstation Auskunft.

Karlsruhe, den 28. Mai 1903. (1425)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Die in den belgisch-südwestdeutschen Heften 2a und 2b (Verkehr mit Basel), 3a und 3b (Verkehr mit der Reichsbahn), 6a und 6b (Verkehr mit Baden), 7a und 7b (Verkehr mit Württemberg) enthaltenen Ausnahmetarife für Düngemittel werden dahin abgeändert, daß die bisher in der Abteilung I dieser Ausnahmetarife aufgeführten mineralischen Phosphate in die Abteilung 2 hinübertreten. Für die Hefte 2a und 2b tritt diese Änderung am 1. Juli d. J., für die übrigen Tarifhefte schon am 1. Juni d. J. in Geltung.

Straßburg, den 27. Mai 1903. (1426)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1903 wird die Station Ponten=Besseringen der E.-D. St. Johann=Saarbrücken in den Tarif aufgenommen.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 29. Mai 1903. (1427)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsaß-lothringisch - luxemburgisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juni 1903 wird die Station Oberehnheim der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif 1 a, früher 1 b, für Stammholz einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienstesstellen.

München, den 29. Mai 1903. (1428)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1903 ist der Ausnahmetarif 20 für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten auch anwendbar auf Sendungen nach und von Rottenburg a. N.

Stuttgart, den 28. Mai 1903. (1429)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Erfurt in den Ausnahmetarif Nr 11 des

Norddeutsch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 3. Juni 1903 wird die Station Gerstungen des Eisenbahndirektionsbezirks Heftes 5, zweite Abteilung der Verbandstarife vom 1. Mai 1902 aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Verwaltungen und die Versandstation Auskunft.

Karlsruhe, den 28. Mai 1903. (1430)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Zum Tarif Teil II, Heft 1, zweite Abteilung vom 1. Dezember 1901 wird auf 5. Juni 1903 der 1. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält Ergänzungen, Berichtigungen und Änderungen des Vorworts, der besonderen Bestimmungen, der Tarif- und Kilometertabellen und des Inhaltsverzeichnisses des Haupttarifs sowie Änderung der Schreibweise von Stationsnamen.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 4. September 1903.

Der Preis des Nachtrags beträgt 1 ℳ 80 ₰.

Weitere Auskunft erteilen die Verbandsstationen und die Verkehrsbureaus.

Karlsruhe, den 28. Mai 1903. (1431)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu dem Tarife Teil II, Heft 4, zweite Abteilung (Seehafen-Ausnahmetarif) vom 15. September 1899 wird auf 5. Juni 1903 der 1. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält Änderungen (Ermäßigung von Frachtsätzen) und Ergänzungen des Haupttarifes. Er kann zum Preise von 20 ₰ von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden. Weitere Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus der Verbandsverwaltungen.

Karlsruhe, den 28. Mai 1903. (1432)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Juni d. J. tritt im Tarifheft 1 ein neuer Ausnahmetarif Nr 61 (Pottasche, raffinierte, auch Perlasche, Kasanasche, Steinasche, gültig bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief) in Kraft. Die Frachtsätze betragen:

zwischen
Kolin Ö. N. W. B. und St. E. G.
einerseits
und
Coburg K. E. D. E. anderseits 210 ₰
Ilmenau K. E. D. E. anderseits 238 „
für 100 kg.

Breslau, den 2. Juni 1903. (1433)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Güterverkehr.

Am 15. Juni d. J. werden die Stationen Brieg und Neiße des Direktionsbezirks Breslau als Versandstationen in die Klasse I der Eisen - Ausnahmetarife E und E 2 aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 30. Mai 1903. (1434)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 15. Juni d. J. gelangt im Verkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg nach den Stationen Basel der badischen Staatseisenbahnen sowie Basel und Basel = St. Johann der Reichseisenbahnen ein Ausnahmetarif für gedörrte oder getrocknete Cichorienwurzeln und Cichorienschnitze zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. Mai 1903. (1435)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 10. Juni d. J. werden die ab Wiedaerhütte der Südharzbahn nach einer Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Altona bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl — Tarifheft 4 a — um 10 bis 11 ₰ für 100 kg ermäßigt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Gleichzeitig wird Rummelsburg Rangierbhf. als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 S, Schiffsbaueisen, des Tarifhefts 2 aufgenommen.

Erfurt, den 29. Mai 1903. (1436)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elsaß-lothringisch - luxemburgisch- bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die badischen Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg in dem ab 1. Juni 1903 ausgegebenen Nachtrag II zum Tarifhefte 4 des südwestdeutschen Eisenbahnverbandes (Verkehr zwischen Stationen der badischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen sowie der luxemburgischen Wilhelmsbahn) gelten vom gleichen Tage ab auch für die bezüglichen bayerischen Stationen im elsaß - lothringisch - luxemburgisch-bayerischen Verkehre.

München, den 1. Juni 1903. (1437)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Verkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ab werden auf Seite 9 im Gütertarif für obigen Verkehr die auf die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg bezüglichen Vorschriften von den Worten „Im Gebiete der Königlichen Eisenbahndirektionen“ bis „überwiesen“ gestrichen.

Cassel, den 23. Mai 1903. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch - südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Die im Teil II (Seite 9) unter II B 2 enthaltenen besonderen Tarifvorschriften über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg bei Langholz- und dergl. Sendungen finden fortan im Verkehre mit sämtlichen Stationen der Badischen Staatsbahn Anwendung.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 27. Mai 1903. (1439)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Am 1. August d. J. werden die in den Lokaltarifen für die Bregthalbahn, Kaiser-

stuhlbahn und Zell-Todtnauer Lokalbahn ersichtlichen Frachtsätze für die Beförderung von Expreßgut aufgehoben und durch neue ersetzt.

Über die hierdurch eintretenden Erhöhungen erteilen die Abfertigungsstellen genannter Bahnen nähere Auskunft.

Darmstadt, am 2. Juni 1903. (1440)

Die Direktion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Auf Seite 33 des Ausnahmetarifs Nr 1 für metallurgische Produkte nach Italien (2. Auflage vom 1. Dezember 1898) sind folgende, ab 1. Juli l. J. gültige Schnittsätze nachzutragen:

		Ausnahmetarif Nr 1		
		b	c	d[1]
		Franken für 100 kg		
Hirschberg i/Schl.	Pino . .	10,09	5,88	4,09
	Chiasso .	10,56	6,16	4,29
	Peri I . .	6,25	4,54	3,47
	Peri II . .	—	4,46	3,47
	Pont . .	6,58	4,29	4,03

München, den 3. Juni 1903. (1441)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Ausnahmetarif für Holz aus Ungarn, Teil IV, Heft Nr 2 vom 1. Februar 1900.)

Ab 1. Juli l. J. gelangen für die Beförderung von Stammholz (Rundholz) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Abteilung a gilt für Stammholz bis zu 2,5 m Länge,
„ b „ „ „ über 2,5 m Länge.

Von / Nach	Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft			
	Berzencze		Góla	
	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
1. Stationen der Großh. badischen Staatseisenbahnen				
Mannheim Bad. B.	2,50	3,18	2,50	3,18
Mannheim Industriehafen	2,51	3,18	2,51	3,18
2. Station der K. preuß. und Großh. hess. Eisenbahndirektion Mainz				
Mannheim-Neckarvorstadt	2,53	3,22	2,53	3,22

München, den 30. Mai 1903. (1442)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Abänderung einer Kundmachung.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1903 sind die in Nr 1 vom 3. Januar 1903 unter fortl. Nr 27 verlautbarten Frachtsätze für die Beförderung von Fellen und Häuten, rohen, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt im Verkehre zwischen Budapest (Angyalföld, dunaparti t. p. u., föv. közr., Józsefváros, Kelenföld, Kiterö, Lipotváros, nyug. p. u., déli vasut) und Barcs einerseits und Paris (La Villette Douane und Reuilly) anderseits nur auf Sendungen von „behaarten Häuten von Rindern, Pferden, Kühen und Kälbern, sowie von rohen Schaffellen ohne Wolle“ anwendbar.

Wien, am 29. Mai 1903. (1443)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

(Einbeziehung der Station Mastig (S. N. D. V. B.) in den Ausnahmetarif 12 des Tarifheftes 2 zu Teil II.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird in den Ausnahmetarif Nr 12 (für Baumwolle, rohe etc.) des oben bezeichneten Tarifheftes die Station Mastig der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif bestehenden Bestimmungen mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach und von	Eigentumsbahn	Bremen (Hauptbhf.) Bremen (Freibezirk)	Brake (Oldbg.) Bremerhaven (Freihafen u. Zollinlandsbhf. sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof sowie Fischereihafen) Nordenham und Nordenham (Fischereihafen)	Altona Hamburg B. Hamburg-Sternschanze Hamburg H. Harburg U. E. △ Lübeck Wilhelmsburg	Stettin † { Grabow a. O. Vulkan-Bredow Züllchow ♁ Pommerensdorf	Swinemünde	Warnemünde
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen					
Mastig . .	S. N. D. V. B.	275	293	257	198	219	234

Wien, am 3. Juni 1903. (1444)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Österreich.

Für Holz des Ausn.-Tarifes Nr 5 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Rosochatetz . . .	59 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Rosochatetz . . .	54 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Rosochatetz . . .	84 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 ₰, im übrigen 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 3. Juni 1903. (1445)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Neuauflage des Lokalgütertarifes.

Am 1. Juli 1903 erscheint eine Neuauflage des Lokalgütertarifes und Kilometerzeigers der k. k. österr. Staatsbahnen, bestehend aus dem:

1. Tarif Teil II, Heft 1 für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Bahnen in Galizien und der Bukowina und mit Ausnahme der vom Staate betriebenen Lokalbahnen;
2. Tarif Teil II, Heft 2 für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina;
3. Tarif Teil II, Heft 3 für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den vom Staate betriebenen normalspurigen Lokalbahnen (Hauptbahnen II. Ranges) mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina;
4. Tarif Teil I und Teil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen und
5. Gemeinsame Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, Teil II, Heft 1, 2 und 3, ferner Tarif Teil I und Teil II, betreffend die im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen.

Die Gültigkeit der vorangeführten Tarife beginnt mit 1. Juli 1903 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit 15. August 1903.

Hierdurch werden die gleichnamigen Tarife

Teil II, Heft 1,
„ II, „ 2,
„ II, „ 3,

Teil I und Teil II für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen sowie die Gemeinsamen Beilagen, Neuauflage, gültig vom 1. Juli 1902 samt den bezüglichen Nachträgen gleichzeitig außer Kraft gesetzt.

Rücksichtlich

a) der Fortsetzungsstrecke bis Jaworzno-Stadt der Lokalbahn Piła-Jaworzno,

b) der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg,
c) der Teilstrecke Waidhofen a. d. Th.-Zlabings der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl (Zwettl-Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.),

sowie rücksichtlich des Transitverkehres über diese Teilstrecke gelten die bezüglichen Tarife erst vom Tage der Betriebseröffnung der vorgenannten Teilstrecken bezw. der vorgenannten Lokalbahn.

Exemplare der einzelnen Tarifhefte sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen erhältlich, und zwar:

Heft 1 zum Preise von je 5 Kronen,
„ 2 „ „ „ „ 3 „
„ 3 „ „ „ „ 2 Kr. 50 h.
und das Heft für Schmalspurbahnen zum Preise von je 1 Krone.

Wien, am 30. Mai 1903. (1446)

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 2.
(Ermäßigung der Frachtsätze für die Station Bruckdorf und Änderung des Stationsnamens Falls-Gefrees.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 ermäßigen sich die auf Seite 20—21 des Tarifes Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1901 für die Station Bruckdorf angegebenen Frachtsätze für Getreide etc., Mais und Kleie etc. um je 6 ₰ für 100 kg.

Ferner ist auf den Seiten 20, 21 und 44 des obengenannten Tarifes der Stationsname „Falls-Gefrees" in „Falls" abzuändern.

Wien, am 28. Mai 1903. (1447)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2, 3 und 4.
Schließung bezw. Beschränkung des Verkehres mit der Station Essen Nord.

Am 1. Juli 1903 wird die Station Essen Nord der K. Eisenbahndirektion Essen für den Freiladeverkehr — mit Ausnahme von Vieh- und Fahrzeugsendungen — geschlossen.

Demgemäß haben die in den Tarifheften 2—4 für die Station Essen Nord vorgesehenen Frachtsätze mit dem gedachten Zeitpunkte nur zur Geltung für Eil- und Frachtstückgut sowie für Wagenladungen der angeschlossenen Werke.

Wien, am 29. Mai 1903. (1448)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

2100 t Nußkohlen,
400 „ Anthrazitnußkohlen,
1200 „ Schmiedenußkohlen,
1400 „ Nußkoks.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift „Nußkohlen" versehen spätestens bis

Montag, den 15. Juni 1903,
Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 20. Mai 1903. (1449)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Der Bedarf der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für das 2. Halbjahr 1903 an Leinöl, Leinölfirnis und Terpentin soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr 7 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ von unserem Rechnungsbureau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis 20. Juni d. J., Vormittags 11½ Uhr, an uns einzureichen. Die Eröffnung derselben findet im Zimmer Nr 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 20. Juli 1903.

Kattowitz, den 25. Mai 1903. (1450)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Oberbauarbeiten auf der Südseite des umzubauenden Oberschlesischen Bahnhofes in Breslau und der anschließenden Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 13. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabteilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 1,0 ℳ in bar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 1. Juni 1903. (1451)
(Brüderstraße 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Verdingung von 37 500 kg Kupferblech, 125 000 kg Kupferplatten zu Feuerbuchsen, 19 750 kg Kupferröhren in je 6 Losen und 117 705 kg Stangenkupfer in 9 Losen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Juni 1903, Vormittags 12 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 11. Juli 1903.

Berlin, den 29. Mai 1903. (1452)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Lieferung von eichenen bezw. kiefernen und buchenen Brückenhölzern und Bohlen soll öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichnis und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststraße 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1,00 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Mittwoch, den 17. Juni d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1453J)
Frankfurt a/M., den 28. Mai 1903.
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung von 99 200 kg Zinn und 10 550 kg Antimon in je 6 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 17. Juni 1903, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. Juni 1903.

Berlin, den 2. Juni 1903. (1454)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die von der Bahn und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaren, als Kupfer, Messing, Zink, Blei, Stahl, Schweiß- und Gußeisen, alte Radreifen, Schienen, Schwellen, Unterlagsplatten, alte Eisen- und Stahlräder, Roststäbe, Bremsklötze, Maschinenteile, Eisenkonstruktionen von Brücken sowie eine alte Drehscheibe werden hier am

Donnerstag, den 18. Juni d. J., Vormittags von 10—12 Uhr und Nachmittags von 2½ Uhr an öffentlich versteigert.

Bis zum Beginn der Versteigerung werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichnis werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 2. Juni 1903. (1455)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien.

Die in unseren Hauptwerkstätten Darmstadt 1 und 2 und Mainz Neutor lagernden abgängigen Werkstattsmaterialien, wie Feuerbuchskupfer, Kupferabfälle und Späne, Messingabfälle, Messing- und Rotguß in Stücken und Spänen, Weißmetall in Stücken und Spänen, Eisenschrott, Dreh- und Bohrspäne aus Eisen und Stahl, Blechschrott, Gußschrott, Achsbuchsen, Brandguß, Stahlschrott usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau hier zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 25. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Mainz, den 29. Mai 1903. (1456)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Juni Vorm. gemeldet.

Nr 16 | Berlin, am 6. Juni 1903. | Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					Deutsche und niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A B	6227	1	Kiste	Automat —	31	1	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
2	A D	2	1	Pack	gebr. Sensen —	4	2	Vogelsang	K. E.-D. Elberfeld	
3	A G	1437	1	Rolle	Riemen —	9	3	Guhrau	K. E.-D. Posen	
4	A S	—	1	Koffer	? —	58	4	Heidelberg	Badische Stsb.	
5	A T N	6613	1	Ballen	Filz —	136	5	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
6	A V	205	1	—	Bahnsteigkarten-Automat	28	6	Berlin H. u. L.	„	
7	B oder R	—	1	Faß	ansch. Quark —	134	7	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
8	B H	572	1	Bund	5 Gußrohre —	96	8	Duisburg	K. E.-D. Essen	5,42 m lg.
9	B & V	6	1	—	Privatdecke —	—	9	Wanne	„	ansch. Budenlaken.
10	C B	8671	1	Kiste	Zigarren —	25	10	Malmedy	K. E.-D. Cöln	
11	C F K C	2204	1	„	leer —	32	11	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
12	C H	2122	1	„	Seife —	18	12	Hoppegarten	„	
13	Ch T F	655	1	eis. Faß	Benzin —	200	13	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
14	C K	28584	1	Kiste	gefüllt —	75	14	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
15	C N S	849	1	„	Gummiw. —	34	15	Frankf. a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	D	—	1	Stück	Eisenplatte —	100	16	Straubing	Bayerische Stsb.	
17	D D	4596	1	Kiste	Schirmstöcke —	79	17	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
18	D S	2	1	„	eiserne Gußstücke —	30	18	Neuß	K. E.-D. Cöln	
19	D S	12724	1	„	leer —	54	19	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
20	E	II	1	Pack	Bretter —	20	20	Barmen R.	K. E.-D. Elberfeld	
21	E	88	1	Kiste	Pech —	90	21	Bremen	K. E.-D. Hannover	
22	E A N	45274/5	2	—	Kindersportwagen —	17	22	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
23	E B	17	1	Stück	eis. Lampenkugel —	7,5	23	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
24	E D L	772	1	Bund	Messingband —	22	24	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
25	E D Mg	—	2	—	Vorhängeschlösser —	—	25	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
26	E St	—	1	—	eis. Riemscheibe —	34	26	Speldorf	K. E.-D. Essen	
27	E W G	1165	1	Ballot	Filz —	7,5	27	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
28	F A D	3935	1	Kiste	Zeugstoffe —	28	28	Emmerich	K. E.-D. Essen	
29	F B	1138	1	Ölfaß	leer —	30	29	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
30	F F	34166	1	Ballen i. L.	Trockefils —	126	30	Stelle	K. E.-D. Hannover	
31	F H & Co.	60310/2	3	Fässer	leer —	14	31	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
32	F S	296	1	Faß	ansch. gesalz. Därme	673	32	Mülhausen N.	Reichsbahn	
33	F S Co.	47971	1	Kiste	leer —	42	33	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
34	G C	4891	1	„	Seife (?) —	13	34	Karlsruhe Hb.	Badische Stsb.	
35	G D E	—	1	„	chines. Galanteriew.	26	35	Duisburg	K. E.-D. Essen	
36	G G	4634	1	„	gefüllt —	14	36	Bremerhav. Zoll.	K. E.-D. Hannover	G. Gieschen in Bremen.
37	G H	496	1	„	Pumpernickel —	32	37	Hannover N.	„	
38	G H	672	1	„	Puppen u. Köpfe —	24	38	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
39	G K W S	2212	1	„	Mottenpulver —	34	39	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
40	G S	2036	1	Ballen	ansch. Watte —	7	40	Riemke	K. E.-D. Essen	
41	G St & Co.	4746	1	Faß	Petroleum —	180	41	Golzow	K. E.-D. Bromberg	
42	H A W	16907	1	„	leer —	20	42	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
43	HD	9344	1	Korbfl.	gefüllt —	18	43	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
44	H R V L	1133	1	Ballen	led. Schnürriemen —	6	44	Cöln-Gereon	„	
45	H St	—	1	Kiste	Stärke —	37	45	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
46	H T	5502	1	Ölfaß	leer —	36	46	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
47	H V	2596	1	Ballot	Baumwollwaren —	58	47	Memmingen	Bayerische Stsb.	
48	J A	5886	1	Kiste	Packstroh —	53	48	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
49	J F	1	1	„	Meßinstrumente —	26	49	Buttstädt	Weimar-Rastenberg.	
50	J H	228	1	Pack i. L.	Zollgut —	5	50	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
51	J H P	10158	1	Kiste	leer —	23	51	Breslau	K. E.-D. Breslau	
52	J J	6	1	Reisekorb	Schloß, Schließst., dazu geh.	4	52	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	J K	212	1	Bund	6 verz. Blecheimer —	15	53	Mülhausen N.	Reichsbahn	
54	J L	64	1	Kiste	leer —	55	54	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
55	J P	—	1	Viehkäfig	leer —	54	55	Oldenburg i. Gr.	Oldenburgische Stsb.	
56	J W C	9367	1	Ballen	Gewebe —	50	56	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
57	K	520	1	Sack	Kaffee —	25	57	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
58	K K St B	1135	1	—	Decke —	—	58	Eger	Sächsische Stsb.	
59	K M	—	6	Stück	eis. Gasrohre —	110	59	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	5,65 m lg.
60	K T	—	1	Pack	Kalksäcke —	24	60	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
61	K T	104	1	Weinfaß	leer —	15	61	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
62	L weiß	—	1	Bund	4 Knierohre —	18	62	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	gußeis.
63	L	16	1	Sack	Kartoffeln —	50	63	Großbreitenbach	Ilmenau-Großbr. E.	
64	L M	—	1	Ballen	Bettzeug etc. —	28	64	Darmstadt	Direktion Mainz	
65	L S	470	1	Kiste	Gewürz —	8	65	Lünen	Dortm.-Gron.-Ensch.	
66	H	—	1	Stück	Rosterstab —	5	66	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	
67	M	1	1	Faß	(neu) leer —	10	67	Villingen	Badische Stsb.	
68	M B B	—	1	Block	rohes Eisen —	57	68	Altena	K. E.-D. Elberfeld	seit 6/4. 03.
69	M W D	5	1	Koffer	Muster —	65	69	Mülhausen Stadt	Reichsbahn	
70	M G	1567	1	Kiste	gefüllt —	37	70	Blankenburg i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
71	M G	2480	1	„	Käse —	8	71	Spandau Uml.	K. E.-D. Berlin	
72	M K	1348	1	Gestell	eich. geschnitzt. Tisch	17	72	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
73	O R	5	1	Faß	Teer —	158	73	Peine	„	
74	P F	—	10	Bund	Weiden —	49,5	74	Hochstadt=Marktzeuln	Bayerische Stsb.	
75	P F M	2	1	Sack	Holzwaren u. Nägel —	30	75	München Zentr.	„	
76	P K	129	1	Pack	Matten —	14	76	Niederlahnstein	K. E.-D. Frankf. a./M.	
77	P L M H D	—	2	—	eis. Spannketten —	—	77	Großenhain	K. E.-D. Halle a/S.	je 14 m lg.
78	P L S A	—	1	Stück	eis. Rohr —	15,5	78	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
79	P Q	550	1	Kiste	leer —	30	79	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
80	P T	154	1	„	Lampenglocken —	23	80	Gr. Behnitz	„	
81	P W	VIII	1	„	Handwerkzeug —	8	81	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
82	R	2	1	Pack	l. Zementsäcke —	5	82	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
83	R H	611	1	„	alte Kartoffelsäcke —	34	83	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
84	R M	—	1	Kiste	Weißblech —	65	84	Hornberg	Badische Stsb.	
85	R M	762	1	Kübel	Schmierseife —	59	85	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
86	R M S	9579	1	Ballen	Bettvorleger —	14,5	86	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
87	S	2	24	Stück	eis. Achsbuchsen —	121	87	Weener	Oldenburgische Stsb.	
88	S B C	III, IV, VIII	3	Kisten	leer —	90	88	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
89	Sc . . . . . ?	—	1	lederner Handkoffer	Kleider —	15	89	Duisburg	K. E.-D. Essen	gez.: Oberleutnant Sc.
90	S M	83160	1	Kiste	leer —	15	90	Halensee	K. E.-D. Berlin	
91	S S	5353	1	eis. Faß	leer —	20	91	Mersch i. W.	K. E.-D. Münster	
92	S T	1/5	1	Korb	Reiseeffekten —	—	92	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
93	S W	16498	1	Faß	gefüllt? —	50	93	Waldenburg Ob. Bf.	K. E.-D. Breslau	
94	T G	—	1	Kiste	Zigarrenkistchenbretter	45	94	Mainz	Direktion Mainz	
95	V	—	1	Pack	7 leere Marktkörbe —	18	95	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	v B	9265/66	3	Kisten	leer —	58	96	Bremen Hb.	K. E.-D. Hannover	u. 2322.
97	W	—	50	—	Chamottesteine —	150	97	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
98	W E B	172	1	Kiste	Maschinenteile —	52	98	Osterode	K. E.-D. Königsberg	
99	W J	—	1	Korb	eisernes Gewicht —	30	99	Eil.-Ab. Dortmund	K. E.-D. Essen	
100	W M W	892	1	Kiste	Pflanzenbutter —	—	100	Kupferdreh	„	
101	W N J	—	2	Tafeln	Wellblech —	30	101	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
102	W O	—	1	Kiste	verzinkte Presse —	22	102	Börssum	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
103	Baden	1530	1	—	Decke —	—	103	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
104	Bayer. Br.	2429	1	Bierfaß	leer —	25	104	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
105	Berlin	I	1	Ballen	alte Säcke —	91	105	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
106	„Bismark“	Nr 10	1	—	Damenfahrrad —	14	106	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
107	C. Crols	—	1	—	Milch- oder Fischfaß, leer (39 l)	13	107	Posen	K. E.-D. Posen	
108	Elysium	—	1	Bierfaß	leer —	11,5	108	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
109	F. Evers	—	1	„	leer —	14	109	Kiel	K. E.-D. Altona	
110	Hauptmagazin Grunewald	—	1	Sack	24 neue l. Säcke —	20	110	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
111	Gebr. Knochenhauer	—	1	„	6 Brote —	26	111	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
112	F. & H. Leopold & Co. (Hamburg)	—	1	Faß	gefüllt? —	158	112	Linz a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
113	Gbr. Nielsen	—	1	Kiste	Stärke —	31	113	Bremen Hb.	K. E.-D. Hannover	
114	G. Seeburg	—	1	Pack	Schaufeln —	12	114	Seeburg	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					C. Güter m. Numm. bez.:					
115	—	1	1	Bund	Ofenrohre —	6,5	115	Otterndorf	K. E.-D. Altona	
116	—	2	1	Blechgefäß	Eisenlack —	20	116	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
117	—	6 od. 9	1	Stück	½ Wagenachse —	13	117	Neumünster	K. E.-D. Altona	
118	—	{ 18/400 23/400 }	2	—	Bretter —	?	118	Braunschweig	Braunschw. Land.-E.	
119	—	67	1	Kiste	Garnspulen —	130	119	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
120	—	109	1	Bund	2 Körbe Blumen —	9	120	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
121	—	700	1	Stück	Eisen (Guß-) —	35	121	Essen H.	K. E.-D. Essen	Eilgut.
122	—	858	1	„	eisernes Rohr —	13	122	Straubing	Bayerische Stsb.	
123	—	1310	1	Bund	Bandeisen —	62,5	123	Hochscheid	Direktion Mainz	
124	—	2377	1	Kiste	Kapseln —	32	124	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
125	—	5892	1	Kübel	Maschinenfett —	23	125	Altenburg	Sächsische Stsb.	
126	—	11791	1	Gestell	Flaschenschrank —	—	126	Sensburg	K. E.-D. Königsberg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
127	gelb /	—	1	Stab	U-Eisen —	23,5	127	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
128	{ϕ LT D HK}	—	1	—	Standbaum —	6	128	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
129	{△ D}	9761	1	Kiste	Apothekerw. —	52	129	Adelsheim	Württemberg. Stsb.	
130	{△ RD&C}	—	1	—	Privatdecke —	—	130	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
131	{△ G}	2866	1	Kiste	7 leere Flaschen —	18	131	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
132	{△ W}	4072	1	„	gefüllt —	89	132	Neumünster	K. E.-D. Altona	{beschr.: Helgoland.
133	{△ AS}	1433	1	Pack	Eisenblech —	26	133	Schlierbach	Badische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
134	—	—	1	—	Aufsatz —	4	134	Glogau	K. E.-D. Posen	
135	—	—	40	—	Backsteine —	?	135	Hausach	Badische Stsb.	
136	—	—	1	—	Balken —	?	136	Radzionkau	K. E.-D. Kattowitz	
137	—	—	1	Ballen	Barchent —	30	137	Nassau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	—	—	1	Bund	20 Baumpfähle —	82	138	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
139	—	—	1	Sack	Betten u. Kleider —	8	139	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
140	—	—	2	Stück	verz. Blecheimer —	3,5	140	Celle	K. E.-D. Hannover	
141	—	—	{ 8 3	{ Blech-flaschen } Körbe	} leer —	37	141	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
142	—	—	1	alt. Wdk.	alte Blechfl., 2 Spank.	—	142	Koschmin	K. E.-D. Posen	
143	—	—	1	Stück	Blechhafen mit Deckel	5	143	Pfronten	Bayerische Stsb.	
144	—	—	3	—	alte Blechkübel, leer	14	144	Berlin Potsd. Bf.	K. E.-D. Berlin	
145	—	—	25	Stück	Blechrohre —	22	145	Berlin H. u. L.	„	
146	—	—	1	Gestell	5 Dosen Bratschellfische	43	146	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
147	—	—	1	Bund	20 Bretter —	6,5	147	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
148	—	—	2	„	10 Bretter —	37	148	Nassau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
149	—	—	12	—	Bretter —	?	149	Klinge	K. E.-D. Halle a/S.	
150	—	—	1	Bund	3 Bügel —	15,5	150	Cottbus	„	v. Rundeisen.
151	—	—	2	Stück	Bügel v. Rundeis. —	8	151	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
152	—	—	2	Rollen	Dachpappe —	98	152	Cölleda	K. E.-D. Erfurt	
153	—	—	1	—	Dezimalwage —	25	153	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	
154	—	—	2	Bund	Drahtbügel —	12	154	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
155	—	—	1	Kollo	eis. Druckpresse —	21,5	155	Samter	K. E.-D. Bromberg	
156	—	—	1	Stück	Eisen —	16	156	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
157	—	—	1	Bund	2 Stg. Eisen —	13	157	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
158	—	—	1	—	T-Eisen —	82	158	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
159	—	—	23	Stück	Eisenplatten —	500	159	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
160	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	57	160	Westig	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	—	1	{ Pack in Papier }	Eisenwaren —	7,5	161	Kückelhausen	„	
162	—	—	1	Sack	Erbsen —	50	162	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
163	—	—	1	Kollo	Fassonrohrknie —	10	163	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
164	—	—	1	Kb.	Herrenfahrrad —	—	164	Ilsenburg	„	
165	—	—	1	Faß	leer —	9	165	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
166	—	1	1	eis. Faß	leer —	82	166	Crefeld	K. E-D. Cöln	
167	—	—	15	Pack	Faßreifen —	?	167	Honnef Rh.	„	
168	—	—	1	Ballen	Filzpantoffeln —	48	168	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	
169	—	—	1	Bund	9 Flacheisen —	30,5	169	Gemünd	K. E.-D. Cöln	
170	—	—	1	„	5 eis. Gabeln —	8,5	170	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
171	—	—	1	—	eis. Gartenstuhl —	7	171	Rastenburg	Ostpreuß. Südb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
172	—	—	7	Bund	Gartenzaunstäbe —	23	172	Friedrichshafen a/B.	Württemberg. Stsb.	
173	—	—	1	Stück	Gasrohr, gebr. —	60	173	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
174	—	—	2	Säcke	alte Getreidesäcke —	47	174	Aldenhoven	K. E.-D. Cöln	
175	—	—	1	Rolle	baumw. Gewebe —	1,25	175	Chemnitz	Sächsische Stsb.	[1])
176	—	—	1	Bund	Gurten —	8	176	Offenburg	Badische Stsb.	
177	—	—	1	Ltt.-Kiste	Gipsplatten —	278	177	Melsungen	K. E.-D. Cassel	
178	—	—	1	Sack	20 Hafersäcke —	23	178	Wanne	K. E.-D. Essen	
179	—	—	1	Pack	12 neue Handkb. —	8,5	179	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
180	—	—	1	Bund	3 neue l. Henkelkb. —	8	180	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
181	—	—	1	Holzkoffer	gefüllt —	40	181	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	blaugrau gestrich.
182	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	25	182	Ansbach	Bayerische Stsb.	
183	—	—	1	Pack	6 Holzleisten —	5	183	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
184	—	—	1	Korb	6 Pck. Holzschrauben	33	184	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
185	—	—	1	Bund	12 Holzstäbe —	8	185	Pforzheim	Badische Stsb.	
186	—	—	1	„	Hufeisen —	7	186	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
187	—	—	1	—	halbmondförmig verp. Käse	30	187	Pelm	Reichsbahn	
188	—	—	1	Verschlag	Kaffeebrenner —	50	188	Worms	Direktion Mainz	
189	—	—	1	Pack	gebr. Kalksäcke —	33	189	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
190	—	—	1	—	gußeis. Kanaldeckel	29	190	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
191	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	191	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
192	—	—	1	„	Kartoffeln —	55	192	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
193	—	—	2	Pack	Kehlleisten —	16	193	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
194	—	—	1	—	eis. Kette —	62	194	Nordhorn	Bentheimer Kreisb.	
195	—	—	1	—	eis. Kette (neu) —	94	195	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	49 m lg.
196	—	—	1	—	Kette —	78	196	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	53 m lg.
197	—	—	1	Stück	Kette —	10	197	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	besteht aus 2 Teilen, je 57 cm lg.
198	—	—	2	Kisten	leer —	26	198	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
199	—	—	1	Koffer	Kleider —	18	199	Basel B.	Badische Stsb.	auch Offizier-Unif.
200	—	—	1	Reisekoffer	Kleider, Wäsche usw.	28	200	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
201	—	—	1 / 1	Sack / Paket	alte Kleider —	38	201	Uckro	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
202	—	—	1	Korb	Eisenw., Kohlenschaufel etc.	80	202	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
203	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	10 ?	203	Pillkallen	K. E-D. Königsberg	
204	—	—	1	Schließkorb	Kleider —	26	204	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
205	—	—	1		Kleider, Wäsche —	14	205	Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
206	—	—	1	Koffer	Kleider —	—	206	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
207	—	—	1	Sack	Kleiderhalter aus Holz	8	207	Aalen	Württemberg. Stsb.	
208	—	—	1	Rsk.	Kleider Wäsche —	45	208	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
209	—	—	1	Korbkoffer	Kleidung —	23	209	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
210	—	—	1	Sack	25 Kleiesäcke —	14	210	Kiel	K. E.-D. Altona	
211	—	—	1	Pack	5 l. Körbe —	11	211	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
212	—	—	1	Koffer	gefüllt —	43	212	Hamburg Dammt.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
213	—	—	1	Rskoffer Segelt.	— —	8	213	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
214	—	—	1	Pack	1 Kohlenschaufel, 3 Ringe (Schlußdeckel)	3	214	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
215	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	215	Stolp	K. E.-D. Danzig	Bsl. 34 606.
216	—	—	1	Bund	2 eis. Kohlenkasten	10	216	Neumünster	K. E.-D. Altona	
217	—	—	1	Pack*)	Kuppelspindel —	5	217	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	*) in Leinen.
218	—	—	1	Stück	ansch. Lagerteil —	5	218	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	Maschinent.
219	—	—	10	—	hölz Latten —	40	219	Zernitz	K. E.-D. Altona	
220	—	—	1	Bund	Laufschienen —	34	220	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	1	Ballen	Leder —	27	221	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
222	—	—	1	—	hölz. Leiter —	12	222	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	2	Pack	altes Makulaturpapier	20	223	Schladen	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
224	—	—	1	Bund	50 Matten —	25	224	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
225	—	—	1	Sack	Mehl —	100	225	Haidhof	Bayerische Stsb.	
226	—	—	1	Kiste	Meißel —	16	226	Carthaus	K. E.-D. Danzig	
227	—	—	1	Milchkanne	leer —	5,4	227	Mosel	Sächsische Stsb.	
228	—	—	1	Kb.	Nägel mit Messingköpfen in Papierpaketen	18	228	Duisburg	K. E.-D. Essen	
229	—	—	1	Ölfaß	leer —	35	229	Karlsruhe Rgbf.	Badische Stsb.	
230	—	—	1	„	leer —	23	230	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
231	—	—	1	Pflanzenkb.	leer, gebr. —	9	231	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
232	—	—	1	Paket	9 Quadrateisen —	14	232	Riesa Hafen	Sächsische Stsb.	
233	—	—	1	Ballen	gebr. Packtuch —	40	233	Mannheim	Badische Stsb.	
234	—	—	1	—	eis. Pferdebaum —	—	234	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	m. 1 Kette, 2,75 m lg.
235	—	—	1	Stück	verz. Pumpenrohr —	27	235	Borntuchen	K. E.-D. Danzig	

[1]) Anscheinend zu Verbandzwecken dienend.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
236	—	—	2	Stück	verz. Rohre —	22	236	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
237	—	—	1	Bund	2 Rohrholzstühle —	10	237	Wickrath	K. E.-D. Cöln	
238	—	—	1	—	Rohrstuhl —	4	238	Waldenburg i. Schl.	K. E.-D. Breslau	
239	—	—	1	Kb.	eis. Röhrenteile —	35	239	Homburg	K. E.-D. Cassel	
240	—	—	1	Bund	6 Rundeisen —	26	240	Oberkauffung	K. E.-D. Breslau	
241	—	—	1	Stange	Rundeisen —	10	241	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
242	—	—	1	Sack	Ruß —	14	242	Diedenhofen	Reichsbahn	
243	—	—	1	Kiste	Sägeblätter —	8	243	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
244	—	—	1	—	Sandstein —	7,5	244	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
245	—	—	1	Bll.	ansch. Säure —	40	245	Rogau	K. E.-D. Breslau	
246	—	—	1	Glsball.	ansch. Säure —	63	246	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
247	—	—	1	—	Schaufelpflug —	19	247	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	
248	—	—	30	Stück	Schieferplatten —	7	248	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
249	—	—	1	Schließkorb	gefüllt —	6	249	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
250	—	—	1	„	1 runder, leerer Schließk.	15	250	Wiesbaden	„	Gepäck.
251	—	—	1	—	Schneidemesser —	1	251	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
252	—	—	2	Kb.	Schrauben —	200	252	Stockhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
253	—	—	1	Kiste	eis. Schraubzwinge —	56	253	Wyk a. F.	K. E.-D. Altona	
254	—	—	1	Stück	Schwungrad m. Handgriff	10	254	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
255	—	—	7	—	Seile —	10	255	Dresden A. Eilg.	Sächs. Staatsb.	
256	—	—	1	Eimer	Senf —	10	256	Nordenham	Oldenburgische Stb.	
257	—	—	15 1 1	— — —	alte Sicherheitsketten Bügel — Spindel —	—	257	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	ansch. ausgebesserte Teile zu belgischen Güterwagen.
258	—	—	1	—	Plüschsessel —	?	258	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
259	—	—	1	—	Sofagestell —	16	259	Bremen H.	„	
260	—	—	1	Bund	6 Spaten —	4	260	Sprockhövel	K. E.-D. Elberfeld	
261	—	—	1	„	2 Stühle —	9	261	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
262	—	—	1	„	alte Taue —	32	262	Mannheim	Badische Stsb.	
263	—	—	1	Stück	Tisch —	14	263	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
264	—	—	1	Stange	Vierkanteisen —	11	264	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
265	—	—	1	Holzkoffer	Wäsche —	15	265	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
266	—	—	1	Stück	eis. Wagenachse —	32,4	266	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
267	—	—	1	kl. Rsk.	Kleider, Wein, Zigarren	16	267	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
268	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	45	268	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 44. 10. Juni 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Über selbsttätige Kupplungen von Eisenbahnwagen.

Der in Nr 30 d. Ztg. vom 18. April d. J. veröffentlichte Aufsatz betreffend den Übergang von der Schraubenkupplung zur selbsttätigen Mittelkupplung gibt mir den Anlaß, einige Versuchsergebnisse zur Kenntnis zu bringen, welche geeignet sein könnten, über die in jenem Aufsatz enthaltenen Voraussetzungen eine andere Ansicht zu gewinnen.

Auf S. 458 ist ausgeführt, daß die wegen ihres festeren Schlusses empfohlenen hakenförmigen Kuppelklauen den Nachteil hätten, daß beide Klauen beim Entkuppeln geöffnet werden müßten, während die Form der in Amerika benutzten Eingriffslinie der Kuppelklaue so ausgeprobt sei, daß hieran nichts auszusetzen sei.

Demgegenüber möchte ich darauf hinweisen, daß die von der Firma Fried. Krupp in Essen am 12. Februar d. J. vor den Vertretern des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit der Hakenform der Kuppelklaue ausgeführten Versuche ergeben haben, daß zum Entkuppeln der Wagen nur *eine* Klaue geöffnet zu werden braucht. Jede Kupplung des Versuchszuges wurde während des Versuchs dreimal im geraden Gleise und dreimal in einer Krümmung von 100 m Halbmesser gelöst, und zwar wurden je einmal beide Klauen, je zweimal nur eine Klaue geöffnet. Dies geschah, um zu zeigen, daß die Kruppsche Klaue nicht nur kuppelt, wenn beide Eingriffsklauen geöffnet sind, sondern auch, wenn nur eine, die auffangende oder die auflaufende Klaue geöffnet ist. Ein Versagen beim Entkuppeln konnte bei der gewählten Form der Klaue und bei der Lage ihres Drehpunktes gar nicht eintreten, da jede in der Zugmittellinie wirkende Kraft ein Drehmoment für die eine ausgelöste Klaue ergibt. Außerdem haben die Versuche der Kgl. Werkstätteninspektion Potsdam neuerdings ergeben, daß das Entkuppeln der Wagen bei den dort probierten Personenwagenkupplungen, welche ebenfalls mit der Kruppschen Hakenklaue versehen waren, anstandslos beim Auslösen einer Klaue erfolgte.

Der Annahme gegenüber, daß an der amerikanischen Klauenform selbst nichts auszusetzen sei, wird am besten auf Äußerungen amerikanischer Fachleute hingewiesen. Diese sind bereits teilweise durch den technischen Attaché bei der Kaiserl. Gesandtschaft in Washington, Herrn Regierungs- und Baurat Glasenapp, in Nr 17 Jahrgang 1902 d. Ztg. zur Kenntnis der Leser gekommen und in den „Annalen für Gewerbe und Bauwesen“, Band 51 v. 1902, Nr 612 von Herrn Regierungsbauführer Sauer ausführlich gewürdigt, so daß auf diese beiden Aufsätze verwiesen werden kann, um zu zeigen, daß die amerikanische Klauenform von Amerikanern als ein wunder Punkt der dort gebräuchlichen Kupplung anerkannt ist.

Der eingangs erwähnte Aufsatz führt weiter folgendes aus:

„Was die Höhenlage der neuen Kupplung betrifft, so ist diese eigentlich durch die Art und Weise des Überganges von selbst gegeben. Soll dieser möglichst ohne Störung des Betriebes und in billiger Weise erfolgen, so muß die neue Kupplung unter den jetzigen Zughaken zu liegen kommen. Man braucht dann die Kopfschwellen der Wagen mit den starken Schäften der Kupplungen nicht zu durchschneiden, wodurch *kostspielige Verstärkungen* vermieden werden. Schwenkköpfe und *abnehmbare Köpfe*, die bei der Zusammenlegung der neuen und alten Kupplung in der jetzigen Höhenlage notwendig würden und auf die schon eine Anzahl Patente genommen wurden, werden überflüssig. Für den Geldbeutel der Eisenbahnverwaltungen und für den Betrieb wäre dies nur von Nutzen, da doch niemand verlangen kann, daß die Wagenkuppler je nach Bedürfnis den neuen Kuppelkopf in die richtige Lage schwenken und befestigen oder bald die neue, bald die alte Kupplung an den Wagen anstecken. Ich bin der festen Überzeugung, daß derartige Verrichtungen in den Rangier- und Zugverkehr die greulichste Verwirrung bringen müßten und daß die Wagenkuppler bald so klug wären, die Wagen nach neuer und alter Kupplung zu sondern, in welchem Falle,

wie schon erläutert, verwickelte Übergangskupplungen in der Hochlage durchaus überflüssig wären. Die Tieflage der neuen Kupplung gestattet, wie die bayerische Bauart — dargestellt im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ Jahrg. 1901 auf Tafel XXIV — beweist, eine sehr einfache Form der Übergangskupplung, die ich mir nur an den Verbindungswagen angebracht denke. Wird eine Höhenlage von etwa 860 mm über Schienenoberkante gewählt, so können auch Drehgestellwagen ohne Schwierigkeit mit der neuen Kupplung ausgerüstet werden.“

Bereits in den „Annalen für Gewerbe und Bauwesen“ vom 15. Dezember 1902, S. 246 bis 248 ist dargelegt, daß die Lage der neuen Kupplung unter dem Untergestell theoretisch nicht unbedenklich ist. Auch ist in derselben Nummer S. 254 dargetan, daß die Amerikaner selbst von dieser Anordnung zurückkommen, da sie praktisch sich nicht bewährt hat. Hiervon aber abgesehen spricht gegen die Tieflage der neuen Kupplung folgender Versuch, welcher ebenfalls am 12. Februar d. J. in Essen stattfand:

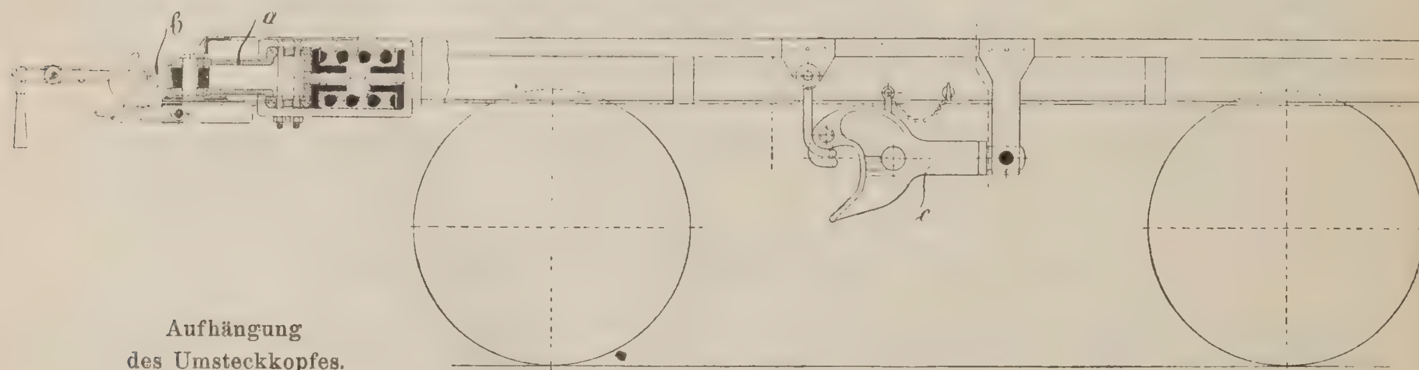
Es wurde festgestellt, daß beim Anziehen eines beladenen Wagenzuges, in welchem Wagen mit Tieflage der Kupplung zwischen Wagen mit der Kupplung in Zughakenhöhe eingestellt waren, ein betriebsgefährliches Hochkippen der tiefgekuppelten Wagen erfolgte. Außerdem wurde die tiefgekuppelte Seite jener Wagen beim Auflaufen von einem Bremsberge tiefgekippt. Diese Übelstände würden bei sämtlichen „Verbindungswagen“ für die Übergangszeit eintreten.

Es ist ferner an preußischen Wagen mit Drehgestellen versucht worden, die selbsttätige Kupplung tiefliegend anzubringen. Dies war jedoch ohne eine Abänderung der Drehgestelle, welche ihre unbeschränkte Auswechselbarkeit unmöglich machte, nicht ausführbar. Es war nämlich ein Tiefkröpfen des vorderen Querrahmenstückes sowie Abänderung des Bremsgestänges am Drehgestell erforderlich. Der Einbau der selbsttätigen Kuppelköpfe in Zughakenhöhe bot dagegen keine besonderen Schwierigkeiten, so daß er jetzt von der preußischen Eisenbahnverwaltung bei ihren Dauerversuchen mit Durchgangswagen angewendet wird.

Es liegt mir noch daran, festzustellen, daß die Anbringung des selbsttätigen Kuppelkopfes in Zughakenhöhe den Übergang vom einen zum anderen Kuppelsystem nicht dadurch erschwert, daß, wie in dem Aufsatz angenommen wird, die Kuppler gezwungen würden, bald die neue, bald die alte Kupplung anzubringen. Der Übergang mittels des Umsteckkopfes vollzieht sich vielmehr für Güterwagen sehr einfach folgendermaßen.

Der Schaft *a* mit dem Zughaken *b* der obenstehenden Skizze wird nach und nach in alle Güterwagen eingebaut. Der Kuppelkopf *c* hängt seitwärts.

Sind sämtliche Güterwagen einer Eisenbahnverwaltung so vorbereitet, so kann ein Tag, an dem der Güterverkehr fast stockt (z. B. der erste Pfingst- oder Ostertag), bestimmt werden, um den seitwärts hängenden Kuppelkopf auf allen Bahnhöfen möglichst gleichzeitig gegen den Zughaken auszuwechseln. Nimmt man die für die Auswechslung nötige Zeitdauer für jeden Wagen zu 4 Minuten an — geübtere Arbeiter machten das bei den Vorführungen in Essen in 2×50 Sek. —, so genügt rechnerisch bereits ein Fünftel der verfügbaren geeigneten Arbeitskräfte, um in 10 Stunden an allen Wagen die Auswechslung vorzunehmen. Am anderen Tage fahren dann sämtliche Wagen der betreffenden Eisenbahnverwaltung im Inlande mit selbsttätiger Kupplung. Für die im Inlande laufenden ausländischen Wagen muß freilich noch hier und da auf Verschiebebahnhöfen ein Verbindungswagen hergerichtet werden, doch wird dieser selten vorkommende Fall bei dem geschulten Rangierpersonal meines Erachtens ohne verwirrenden Einfluß bleiben. In betreff des Grenzverkehrs stimme ich dem Aufsatz jedoch völlig bei, wenn er sagt: „Eine Erschwernis des Verkehrs dürfte hierdurch (durch das Umstecken der Köpfe) kaum eintreten, da die Ladestellen beim Verladen von Wagen auf fremde Strecken jetzt schon den Radstand, den Raddruck und das Lademaß prüfen müssen, so daß es nicht schwer fällt, auch noch die Art der Kupplung in Betracht zu ziehen. Betrieb und Verkehr müßten eben auch mitwirken, der Technik die Arbeit zu erleichtern und die Kosten des Übergangs zu mindern.“



Aufhängung des Umsteckkopfes.

Die lange russische Grenze bleibt für die Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen außerdem in betreff der Verkehrsbehinderung beim Übergang ganz außer Betracht, weil die größere russische Spurweite schon jetzt ein Umladen der Güter verlangt. Die Seitenpuffer bleiben vorläufig beibehalten und sind auch ungefährlich, wenn niemand mehr zwischen ihnen etwas zu suchen hat. Die Stoßaufnahme erfolgt so an drei Punkten des Untergestells, während sie jetzt nur an zwei Punkten stattfindet. Daß der Übergang auch in anderer Weise, z. B. nach Zugfolge getrennt, vorgenommen werden kann, soll hierdurch nicht bestritten werden.

Ich möchte noch kurz die Frage über die Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit einseitiger Auslösevorrichtungen streifen. Wenn die Trennung eines langen Wagenzuges auf dem Verschiebebahnhof ungefähr in der Zugmitte erforderlich wird, so muß beim Schadhaftwerden der einen an dem betreffenden Wagen zur Verfügung stehenden einseitigen Auslösevorrichtung der Bedienstete entweder den lebensgefährlichen Weg unter den Puffern her nehmen oder er muß um den Zug herumgehen oder ihn überklettern, um zur anderen nicht schadhaften Auslösevorrichtung zu gelangen, welche ja an der anderen Zugseite des anderen Wagens liegt. Hierdurch werden entweder Unglücksfälle oder Zugverspätungen veranlaßt. Dieser Mangel wird durch die leicht ausführbare Durchführung der Auslösewelle auf die andere Wagenseite vermieden.

Um nun den Übelstand der doppelseitigen Auslösevorrichtung, nämlich die Möglichkeit des Aufeinandertreffens zweier geschlossener Kuppelklauen, beim Rangieren zu vermeiden, könnte z. B. die leicht befolgbare Vorschrift gegeben werden:

„Beim Ablaufen sind die Auslösehebel nur auf einer Zugseite und zwar am Rundpuffer zu lösen.“

Im übrigen haben andere von der Firma Fried. Krupp in meinem Beisein angestellte Versuche ergeben, daß beim Auflaufen von beladenen Wagen von einer 2,5 m hohen Rampe mit Neigungen $^{1}/_{60}$ und $^{1}/_{70}$ eine Verbiegung der beiden geschlossenen Versuchsköpfe auch bei abgenommenen Seitenpuffern nicht eintrat.

Charlottenburg, den 15. Mai 1903.

Weddigen, Kgl. Regierungsbaumeister.

Aus der württembergischen Abgeordnetenkammer.

(Fortsetzung aus Nr 43.)

Im weiteren Verlauf der Verhandlungen über das Eisenbahn-Baukreditgesetz für 1903/04 genehmigte die Kammer der Abgeordneten nach den Anträgen der Regierung ferner für Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen 10 230 000 *M*.: darunter sind die Erweiterungen der Bahnhöfe Mühlacker, Feuerbach, der Wagenwerkstätte Cannstatt, der Bahnhöfe Plochingen, Süßen, Ulm, Pforzheim, Freudenstadt, Schiltach, Reutlingen, Aalen, teils weitere, erste und letzte Raten, und für Beseitigung schienengleicher Wegeübergänge erste Rate 500 000 *M*., für Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit erste Rate 700 000 *M*., für Erbauung von Wohngebäuden für Beamte, Unterbeamte und Arbeiter 2 250 000 *M*., für Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials 4 100 000 *M*., für Erweiterung der Privateisenbahn von Metzingen nach Urach 1 220 000 *M*.

Aus den Verhandlungen führen wir noch einiges von allgemeinem Interesse an.

Der Abg. Gröber (Zentrum) bemerkte: „Wenn wir solche gewaltige Summen für Verbesserung der bestehenden Linien bewilligen sollen, wie steht es dann mit dem Weiterbau der Nebenbahnen, auf die man draußen im Lande schmerzlich wartet? Am Regierungstisch hat man sich bis jetzt darüber in beredtes Schweigen gehüllt. Daß man uns nur am Schluß des Landtags eine Liste vorlegt, worin die Eisenbahnprojekte verzeichnet stehen, damit ist uns nicht genügt. Es kann sich den heutigen Anforderungen gegenüber sehr wohl fragen, was wichtiger ist, doppelte Gleise, Glasdächer usw. auf den bestehenden Linien, wozu die eisenbahnlosen Gegenden wieder mitzahlen müssen, oder ein neuer Bahnbau in einer eisenbahnlosen Gegend, wo man sich gern mit Bahnhöfen ohne Glasdächer begnügen würde. Ich bitte den so wohlwollenden Herrn Minister, sein Wohlwollen den zu erbauenden Nebenbahnen zuzuwenden.“

Darauf erwiderte der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden: „Wenn die Eisenbahnen mit meinem wohlwollenden Herzen gebaut werden könnten, dann wären sie wohl alle schon längst gebaut. (Heiterkeit.) Aber die Sache ist leider nicht eine Herzens-, sondern eine Geldfrage. Nun wird es sich eben vor allem darum handeln, welche Ausgaben nötiger und dringlicher sind: die hier vorgeschlagenen und die demnächst noch zu erwartenden Ausgaben für Bahnhofumbauten, Ausdehnung und Verbesserung des bestehenden Netzes oder aber die für neue Nebenbahnen? Die Verwaltung geht davon aus und Ihre Kommission hat dies auch ihrerseits bereits anerkannt — und ich denke, Sie werden es auch tun —, daß die Forderungen, die wir Ihnen in diesem Kreditgesetzentwurf vorgelegt haben, unbedingt notwendig sind und so wenig wie die in kurzer Zeit noch folgenden Kreditforderungen für den Bahnhofumbau in Stuttgart u. dergl. m. auf die lange Bank geschoben werden können. Ich berufe mich in dieser Beziehung auf die Ansichten und Gutachten von Sachverständigen, die einstimmig erklären, der jetzige Zustand des Bahnhofs in Stuttgart sei vielleicht noch 10—12 Jahre — es wird dabei eben auch auf die Verkehrssteigerung ankommen — haltbar (Hört, hört!); bis dahin sei aber eine Erweiterung unter allen Umständen notwendig, wenn wir nicht rückständig bleiben, sondern uns konkurrenzfähig erhalten und ernstliche Gefahren für den ganzen Betrieb, das Personal und das Publikum vermeiden wollen. Derartige Gutachten legen mir doch geradezu die Verpflichtung auf, von Ihnen die nötigen Summen für den Umbau zu verlangen; inwieweit die Gutachten zutreffend, inwieweit die Summen richtig bemessen sind und in welcher Weise der Umbau zu geschehen hat, darüber werden wir uns ja künftig noch weiter zu unterhalten haben, sowie auch darüber, ob und in welchem Umfang nebenbei dann auch noch neue Bahnen gebaut werden können. Ob da noch viel für Nebenbahnen übrig bleiben wird, kann sich jeder leicht selbst beantworten; ich fürchte, nein; man kann das bedauern, aber das ändert nichts an der Sache. Der Abg. Stockmayer hat gemeint, wenn man künftig Nebenbahnen bauen wolle, werde ich sagen: das Geld sei ausgegangen. Ja, das sage ich schon jetzt, das Geld ist bereits ausgegangen, es ist keines da (Heiterkeit), nicht nur keines für Nebenbahnen, sondern auch keines für diejenigen Bauten, die im vorliegenden Kreditgesetz vorgeschlagen sind; auch für sie sind ja die Mittel erst aufzunehmen. Wie gesagt: die Verwaltung steht auf dem Standpunkt, diejenigen Bedürfnisse, für die wir hier und in den demnächst folgenden Kreditgesetzen Forderungen aufstellen, müssen in erster Linie befriedigt werden. Daß in diese Gesetze noch eine oder die andere Nebenbahn aufgenommen werde, soll damit nicht gerade ausgeschlossen sein. Wann und inwieweit dies der Fall sein kann, wird aber eben auch von der finanziellen Lage abhängen, weshalb ich bestimmtere Zusagen in dieser Richtung nicht machen kann.“

Über die Liste der Nebenbahnprojekte äußerte sich der Minister: „Die von uns aufgestellte Liste der verschiedenen Eisenbahnprojekte ist auf ausdrückliches Verlangen der Kammer der Abgeordneten gemacht, es ist jedoch schon früher erklärt worden, daß die Liste nicht etwa eine Rangordnung der verschiedenen Nebeneisenbahnen geben, noch der Frage der Bauwürdigkeit in irgend einer Weise präjudizieren solle, und damit haben Sie sich seinerzeit vollständig einverstanden erklärt. Im übrigen kann ich die Bemerkung nicht unterdrücken, daß bisher von dem Grundsatz ausgegangen worden ist, daß Nebenbahnen nur dann aus Kreditmitteln gebaut werden sollen, wenn sie eine Rente erhoffen lassen, andernfalls aber aus Restmitteln; Restmittel stehen aber, wie Sie ja alle wissen, gegenwärtig nicht zur Verfügung. Der Abg. Gröber hat die Sache so hingestellt, als ob zwar die Nebenbahnen im öffentlichen Interesse gebaut würden, die anderen von uns vorgeschlagenen Bauten aber in einem anderen Interesse, ich weiß nicht, in welchem. Diesen Gegensatz kann ich nicht anerkennen. Ich bin fest überzeugt, daß auch die von uns geforderten Bauten: Erweiterungen von Bahnhöfen, zweite Gleise usw. ebenso sehr, ja noch weit mehr im öffentlichen Interesse, im Interesse des ganzen Landes liegen, wie die Nebenbahnen. Wenn diese Bauten nicht ausgeführt werden, so ist zu befürchten, daß der Verkehr eines Tages nicht mehr bewältigt und aus dem Lande getrieben wird zu gunsten der Konkurrenz, und darunter leidet dann doch das ganze Land; was nützen die Nebenbahnen, die bestehenden und die noch zu bauenden, wenn auf den Hauptbahnen der Verkehr gehemmt ist und allmählich andere Wege einschlägt?“

Im weiteren Verlaufe der Verhandlung äußerte sich der Minister noch wie folgt: „Verschiedene Vorredner haben ihr Bedauern ausgesprochen über die Stellung, die ich zur Frage des Ausbaues der Nebenbahnen einnehme. Daß ich diese Stellung zur Zeit einnehmen muß, bedaure auch ich. Aber Sie werden doch zugeben, daß ich angesichts der großen sonstigen Ausgaben, die uns bevorstehen, und angesichts der allgemeinen Finanzlage unmöglich in das Land hinausrufen kann: es werden trotzdem munter Nebenbahnen weiter gebaut wie bisher. Das wäre unverantwortlich, ich würde Hoffnungen erregen, die entweder gar nicht oder doch nur sehr allmählich in Erfüllung gehen können. Ich habe aber auch nicht gesagt, der Bau der Nebenbahnen müsse ganz stillstehen und überhaupt aufgegeben werden. Im Gegenteil, ich habe mich schon in der Ersten Kammer in Erwiderung der Ausführungen des dortigen Berichterstatters auf einen anderen Standpunkt gestellt. Niemand geht so weit, zu behaupten: Solange nicht die sämtlichen Bedürfnisse, deren Summe ich auf etwa 200 000 000 *M*. geschätzt habe, befriedigt seien, solange sollen überhaupt keine neuen Bahnen mehr gebaut werden. Das zu sagen fällt auch mir nicht ein. Ich habe im Gegenteil schon früher erklärt, ich hoffe, die Finanzlage werde es erlauben, vielleicht schon in eines der nächsten Kreditgesetze die eine oder andere Nebenbahn wieder aufzunehmen. Was nun die Reihenfolge, in der die einzelnen Bahnen gebaut werden sollen, und den Antrag Gröber überhaupt betrifft, so habe ich mich hierzu auch schon früher in dem Sinne geäußert, daß zunächst eben wohl diejenigen Bahnen darankommen müßten, die bereits gesetzlich festgelegt sind; ich habe mich auch bereit erklärt, ein allgemeines Bauprogramm aufzustellen, allerdings mit dem Bemerken, daß ich nicht recht wisse, wie sich die Kammer dieses Regierungsprogramm vorstelle; es könne wohl im wesentlichen nur darin bestehen, daß eben die Regierung sagt, sie halte die und die Bahnen für bauwürdig, und gleichzeitig dann die Reihenfolge vorschlägt. Diese Vorschläge können sich auch nur auf eine verhältnismäßig kurze Zeit erstrecken; auf lange

Jahre hinaus im voraus ein Bauprogramm aufzustellen, diese Unmöglichkeit hat früher die Kammer selbst zugegeben. Also ein derartiger Vorschlag würde sich wohl mit Punkt a des Gröberschen Antrages decken. Was die Punkte b und c dieses Antrags betrifft, so ist deren Behandlung weit schwieriger, weil eben hier die finanzielle Frage mit hereinspielt. Doch bin ich sehr gern bereit, wenn der Antrag angenommen wird, in eine Erörterung einzutreten und wenn irgend möglich, mit Ihnen eine Verständigung auch über diese Punkte zu suchen. Eine bestimmte Zusage, insbesondere auch darüber, ob und in welchem Umfang schon im nächsten Kreditgesetz diesem Antrag entsprochen werden kann, vermag ich bei der großen finanziellen Tragweite, welche der Antrag in sich schließt, ohne vorherige Fühlung mit dem Herrn Finanzminister und dem Staatsministerium nicht zu geben."

Bei der Forderung für Erweiterung des Bahnhofs Reutlingen erste Rate 1 600 000 ℳ ergriff der Abg. für Reutlingen, Präsident der Kammer, Payer (Volkspartei) das Wort. Er sprach sich zunächst zu den von verschiedenen Abgeordneten gemachten Bemerkungen über die Behandlung der Baukreditforderungen im allgemeinen aus. Wir führen aus diesem Teil seiner Ausführungen folgendes an: „In den letzten Tagen hat in diesem Saal eine scharfe Luft an die Regierungsvertreter und auch an die Kommissionsmitglieder hingeweht, und das nicht immer mit Recht. Die Anschauungen über die Behandlung solcher Baukreditgesetze haben gegen früher auffällig gewechselt. Die Motive des vorliegenden Entwurfs sind nicht besser als früher (Heiterkeit), aber auch nicht schlechter. Seither hat man sich nicht ohne Grund auf den Standpunkt gestellt: wir können derartige Forderungen zu technischen Zwecken nicht der eingehenden Prüfung unterziehen wie andere Vorlagen. Das geht nicht uns allein so, die Aktionärversammlungen großer industrieller Gesellschaften sind geradeso angewiesen auf ein gewisses Vertrauen zu ihren Verwaltungen, weil es einfach nicht möglich ist, diese technischen Einzelheiten vor einer großen Versammlung zu erörtern. Auch der Reichstag ist, wenn es sich z. B. um die Bewilligung von Kriegsschiffen handelt, nicht in der Lage, eine strenge Kritik ins einzelne vorzunehmen. Man hat bei diesen Bahnhofumbauten Bedenken gegen eine Abschlagszahlung; aber was wäre denn die Folge, wenn wir, bevor wir 1 ₰ bewilligen, die Pläne hier im einzelnen feststellen und die Verwaltung festlegen wollten, danach zu bauen? Das ist ja rein unmöglich, die Bedürfnisse wechseln bei solchen auf Jahre hinaus reichenden Bauten wiederholt; Unzweckmäßiges aber wollen wir doch nicht schaffen. Ich glaube, wir sind im Begriff, unsere Ansprüche, namentlich an das Einzelne, zu weit zu spannen. In allen Parlamenten ist es Brauch, daß derartige technische Fragen nicht im Plenum behandelt werden, denn es ist zum Verständnis unentbehrlich die Einsichtnahme in die Pläne, die doch nur in der Kommission möglich ist. Darum sind wir bisher unserer Kommission bei solchen Vorlagen mit einem gewissen Vertrauen entgegengekommen; für mich wenigstens war stets nicht sowohl das entscheidend, ob der Kommissionsbericht einige selbständige Bemerkungen mehr oder weniger enthält, dagegen war mir die Abstimmung in der Kommission eine Garantie, daß eine genaue Prüfung stattgefunden hat. Jetzt auf einmal werden Anforderungen gestellt an die Kommissionsberichte, als ob das Schriftstücke von größter Tragweite wären. Die Finanzkommission erstattet doch über die Bauerfordernisse überhaupt keinen schriftlichen Bericht; am Ende würde die volkswirtschaftliche Kommission besser fahren, wenn sie auch diesen Weg wählte. (Heiterkeit.) Unsere Beratungen würden jedenfalls abgekürzt und sie würden wohl nicht verlieren. Wenn wir aber je andere Anschauungen über die Behandlung dieser Dinge zur Geltung bringen wollen — ich trete dem an sich nicht entgegen —, so dürfen wir daraus nicht die Folgerung ziehen, die Sache an die Kommission zurückzuverweisen. Wie wenig dabei herauskäme, ist schon mit gutem Humor geschildert worden. Es würde nur zum Schaden des Verkehrs und der Interessenten eine Verzögerung eintreten."

Hierauf erwiderte der Zentrumsabgeordnete Rembold (Aalen): „Es ist richtig, daß diesmal eine schärfere Luft weht, es war aber früher überhaupt gemütlicher im Hause (Heiterkeit), nicht nur in bezug auf diese Fragen. Auch die Finanzkommission ist sehr kritisch, wenn sie auch keine schriftlichen Berichte macht. Und die Situation ist eben danach, es werden außerordentlich hohe Summen verlangt. Nachdem vom Regierungstisch ausgesprochen worden, daß man Nebenbahnen in erheblichem Maße nicht werde bringen können, ist scharfes Zusehen sehr angezeigt; gerade auch Führer der Volkspartei haben dies bei der Generaldebatte erklärt."

Bei der Forderung für Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials bemerkte Staatsrat v. Balz: „Die Vermehrung unserer Lokomotiven in den letzten Jahren hat sich als sehr nützlich erwiesen, namentlich durch erhebliche Kohlenersparnis. Die wenig günstige mehrfache Besetzung ist wesentlich zurückgegangen. Die Typen, die wir in den letzten Jahren eingeführt haben, namentlich bei den Schnellzuglokomotiven, haben sich sehr bewährt. Wegen der Einführung der Dampfüberhitzung bei den Lokomotiven macht die preußische Verwaltung Versuche, deren Ergebnis wir abwarten; wir schenken aber der Frage alle Aufmerksamkeit. Eine Abmachung wegen der Abteilwagen liegt nicht vor, die Meinungen über die beiden Wagenarten sind geteilt, die internationalen Durchgangswagen werden allmählich alle mit Seitengang gebaut. Im Lande bestellen wir so viel Wagen, als wir bekommen können; die Errichtung einer eigenen Wagenfabrik käme zu spät, die Zeit der großen Wagenanschaffungen ist vorüber. Die Motorwagen sind im Lande sehr begehrt, wir könnten die dreifache Zahl unterbringen, leisten aber bereits ganz Erhebliches. Unser Güterwagenstand reicht zur Zeit aus; die Anforderung von Langholzwagen drängt sich so ziemlich in eine und dieselbe Zeit zusammen, deshalb muß man sich eben einteilen. Unsere Wagenwerkstätten arbeiten sehr rasch, und zumal in den letzten Jahren, wo die Arbeitsgelegenheit vermindert war, hat es hieran nicht gefehlt. An Rollschemeln wird es wohl nicht fehlen."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bestellung von Schienen und eisernen Schwellen für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Von dem nächstjährigen Hauptbedarf sind bei der Syndikatsleitung kürzlich 222 700 t Schienen und 112 300 t eiserne Schwellen bestellt worden. Ein weiterer großer Auftrag erwächst den vereinigten Walzwerken jetzt aus der Deckung des Sonderbedarfs an Schienen und eisernen Schwellen zur Fortsetzung des beschleunigten Gleisumbaues auf den bevorzugten Strecken im Etatsjahre 1904, wofür zunächst rund 35 000 t Schienen der Formen 8 und 9 und 17 000 t eiserne Schwellen in Bestellung gegeben sind. Nebenher laufen die Bestellungen der entsprechenden Kleineisenzeugmengen, wie sie durch die öffentlichen Verdingungen bekannt gegeben werden.

— **Für den preußischen Staatseisenbahndienst anerkannte technische Fachschulen.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. Mai d. J. bestimmt in betreff der technischen Fachschulen, deren Reifezeugnisse für die Bewerbung um die Stellen der Betriebsingenieure und technischen Eisenbahnsekretäre erforderlich sind, daß a) für die bautechnische Fachrichtung zur Ausstellung solcher Reifezeugnisse berechtigt sind: die Königlichen Baugewerkschulen zu Aachen, Barmen-Elberfeld, Breslau, Buxtehude, Cassel, Cöln, Deutsch-Krone, Eckernförde, Erfurt, Frankfurt (Oder), Görlitz, Hildesheim, Höxter, Idstein, Kattowitz, Königsberg (Pr.), Münster (Westf.), Nienburg, Posen und Stettin, ferner die vom preußischen Staate unterstützten Baugewerkschulen zu Berlin und Magdeburg sowie die staatlichen Baugewerkschulen in Bremen, Chemnitz, Dresden, Hamburg, Karlsruhe, Leipzig, Lübeck, München, Plauen, Stuttgart und Zittau, die Landesbaugewerkschule in Darmstadt, die Baugewerbeschule in Gotha und die städtische Baugewerkschule zu Nürnberg. Bewerber, die ein von den bei den Anstalten in Aachen, Breslau, Buxtehude, Darmstadt, Deutsch-Krone, Frankfurt (Oder), Karlsruhe, Kattowitz, Münster (Westf.), Nienburg und Posen bestehenden Tiefbauabteilungen erteiltes Reifezeugnis besitzen, sind bei der Aufzeichnung und Einberufung vor anderen Bewerbern zu berücksichtigen. — Bei der Annahme für den Bahnmeisterdienst berechtigen die Reifezeugnisse der vorstehend gedachten Lehranstalten in gleicher Weise zur vorzugsweisen Berücksichtigung. — Außerdem sind für die Laufbahn als Bahnmeister diejenigen zivilversorgungsberechtigten Bewerber, die nach dem Besuche der Festungsbauschule zu Charlottenburg die Befähigung zum Wallmeister erlangt haben, ebenso zu berücksichtigen, wie die Inhaber der anerkannten Baugewerkschulen. b) Für die maschinentechnische Fachrichtung berechtigen zur Bewerbung um Betriebsingenieur- und technische Eisenbahnsekretärstellen die Reifezeugnisse der höheren Maschinenbauschulen zu Aachen, Altona, Breslau, Cöln, Dortmund, Einbeck, Elberfeld-Barmen, Hagen (Westf.), Posen und Stettin sowie der höheren Schiff- und Maschinenbauschule zu Kiel, ferner der staatlichen höheren Gewerbeschule, Abteilung für mechanische Technik, in Chemnitz und des staatlichen Technikums, Abteilung für allgemeinen Maschinenbau, in Bremen. Die gleiche Berechtigung gewährt das Reifezeugnis der staatlichen höheren Maschinenbauschule in Hamburg, vorausgesetzt, daß die Bewerber vor Eintritt in die Anstalt mindestens zwei Jahre in einem Maschinenbauhandwerk oder in Eisenbahnwerkstätten

praktisch gearbeitet haben. Bei der Annahme für den Werkmeisterdienst sind Bewerber vorzugsweise zu berücksichtigen, die neben der vorgeschriebenen handwerksmäßigen Ausbildung und praktischen Beschäftigung in Werkstätten ein Reifezeugnis der genannten höheren Maschinenbauschulen oder der nachstehend benannten Maschinenbauschulen besitzen, und zwar der Königlichen Maschinenbauschulen zu Cöln, Dortmund, Duisburg, Elberfeld-Barmen, Gleiwitz und Görlitz, der staatlichen Werkmeisterschule in Chemnitz und der städtischen Maschinenbauschulen in Hannover und Magdeburg.

— **Lokomotiven mit Heißdampfeinrichtung.** Um Erfahrungen zu gewinnen, ob die Lokomotiven mit Heißdampfeinrichtung in höherem Maße reparaturbedürftig werden, als Lokomotiven gewöhnlicher Bauart, und wie sich die kilometrischen Leistungen zwischen den einzelnen Ausbesserungen vergleichsweise stellen, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlaßt, hierüber nach einem von ihm vorgeschriebenen Muster Aufzeichnungen im Vergleich mit Lokomotiven derselben Gattung und Jahreslieferung, die keine Heißdampfeinrichtung haben, machen zu lassen. Die einzureichenden Übersichten werden insbesondere die Zeitdauer der Reparatur und die Kilometerleistung der Lokomotiven in den Zwischenzeiten ersehen lassen. Auch sind über die Art der Ausbesserung in einer Spalte „Bemerkungen“ Angaben zu machen.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb zwischen Berlin und Groß-Lichterfelde Ost.** Auf dieser Vorortstrecke ist der elektrische Betrieb mit einem Wagenzuge am 4. d. M. früh aufgenommen worden. Zum erstenmal ging der neue dreiteilige Zug um 5 Uhr 10 Minuten vom Potsdamer Ringbahnhofe ab; er fährt die Strecke bis Lichterfelde Ost im Laufe des Tages siebenmal hin und her, so daß die letzte Abfahrt von Lichterfelde Abends um 11 Uhr 26 Minuten erfolgt. Der Fahrplan bleibt vorläufig noch der bisherige, die Fahrzeit also 20 Minuten. In beiden Richtungen verkehren, wie vordem, 153 Züge, die später sämtlich elektrisch betrieben werden sollen. Bis zum 1. Juli d. J. wird es, wie die B. B.-Ztg. erfährt, bei der Einstellung des einen elektrischen Zuges verbleiben, der Betrieb demnach dem von der Wannseebahn her bekannten ähneln; wie dort, wird auch auf der Lichterfelder Strecke in der ersten Zeit zugleich das Fahr- und Zugbegleitungspersonal ausgebildet werden. Von den sechs elektrisch betriebenen Wagenzügen sind jetzt drei in Berlin eingetroffen, die noch fehlenden drei werden in diesem Monat eintreffen und ihre Probefahrten machen.

— **Eutin-Lübecker Eisenbahn.** Wie der Geschäftsbericht der Gesellschaft mitteilt, haben die Gesamteinnahmen im Jahre 1902: 635 504 *M.* (im Vorjahre 624 979 *M.*) betragen, wovon auf den Personenverkehr 364 716 (366 150) *M.* und auf den Güterverkehr 218 989 (208 583) *M.* entfallen. Die Betriebsausgaben erforderten 439 787 (433 703) *M.* = 69,20 (69,39) %. Für Betriebsergänzungen usw. wurden 47 603 (48 542) *M.* aufgewendet. Nach weiterer Verrechnung mit den Reserve- und Erneuerungsfonds bleiben 148 024 (142 529) *M.* zu folgender Verwendung: Obligationendienst 86 316 (86 310) *M.*, Eisenbahnsteuer 3880 (4007) *M.*, 2 % Dividende = 48 000 *M.* (wie im Vorjahre), Rücklagen in die Bilanzreserve 3086 (2811) *M.*, in die Pensionskasse 5000 (0) *M.* und Vortrag 1742 (1401) *M.* Die Mindereinnahmen aus dem Personenverkehr sind hauptsächlich auf das ungünstige Wetter im Sommer zurückzuführen. Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehr fallen vorwiegend auf die Sommermonate. Die Steigerung der Ausgaben beruht im wesentlichen auf der Vermehrung des Güterverkehrs. Der Zuschuß der Staatsregierungen zur Verzinsung und Tilgung der von ihnen garantierten 4 prozentigen Prioritätsobligationen I. Emission betrug 53 208 *M.*

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Nach dem Jahresbericht der Gesellschaft hat der Personenverkehr unter den außerordentlich ungünstigen Witterungsverhältnissen des Sommers sehr gelitten. Wenn gleichwohl die Zahl der beförderten Zivilpersonen auf 2 924 348 und die Einnahme an Fahrgeldern auf 2 252 161 *M.*, das ist um 121 094 Personen ($4^1/_3$ %) und 10 081 *M.* (0,5 %) gegen das Vorjahr gestiegen ist, so ist diese Steigerung lediglich auf Vermehrung des Zeitkartenverkehrs um 106 620 und auf den Hinzutritt des Verkehrs der Station Schlutup mit 15 123 Fahrten zurückzuführen. Daraus erklärt sich auch die Geringfügigkeit der Steigerung der Einnahmen an Fahrgeldern gegenüber dem Mehr an beförderten Personen sowie der eingetretene weitere Rückgang der durchschnittlichen Einnahme für jede Fahrt, die seit 1889, wo sie 1,15 *M.* betrug, allmählich bis auf 0,77 *M.* gesunken ist, und die entsprechende Verminderung der Einnahme für jedes durchfahrene Personenkilometer auf 2,82 *ℌ.* Der Güterverkehr hat sich entsprechend der im Jahre 1902 allmählich hervorgetretenen Aufbesserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage etwas gehoben. Doch hat sich der Wettbewerb der direkten Schiffahrt zwischen Hamburg und den Ostseehäfen sowie des Elbe-Travekanals im Verkehr von Hamburg fortdauernd in verstärktem Maße fühlbar gemacht, soweit nicht Ende November und im Dezember der Kanal durch Eis gesperrt war. Die insgesamt beförderten Gütermengen haben 1 146 288 t betragen, das sind 53 160 t ($4^9/_{10}$ %) mehr als im Vorjahre, aber noch 39 182 t ($3^1/_3$ %) weniger als 1900. Die Frachteinnahmen überstiegen mit 2 738 450 *M.* das Vorjahr um 97 812 *M.* ($3^3/_4$ %), blieben aber gegen 1900 um 130 917 *M.* (4,5 %) zurück. Die Mehrbeförderung gegenüber dem Vorjahr entfällt vorzugsweise auf den Versand und Empfang Lübecks (mehr 17 000 t und 25 000 t) sowie auf den Empfang Wandsbeks und Ahrensburgs (mehr 12 000 und 8000 t). Beträchtlich vermindert hat sich der Empfang der Station Oldesloe (um 10 000 t) infolge der Einstellung des Betriebes der dortigen Zuckerfabrik, sowie der Station Hamburg (um 8000 t) durch Verminderung der Kartoffelsendungen von Mecklenburg, ferner der Zuckersendungen von Oldesloe und von Mecklenburg, welche letzteren Sendungen infolge Einrichtung von Zuckerlagerschuppen am Lübecker Hafen überwiegend nicht mehr auf der Eisenbahn nach Hamburg, sondern nach Lübeck gegangen sind, um später auf dem Elbe-Travekanal oder seewärts ausgeführt zu werden. Der Viehverkehr gewährte mit 111 897 *M.* eine Mehreinnahme von 10 959 *M.* gegen das Vorjahr.

Auf der Lübeck-Travemünder Bahn sind an Personen 448 744 (im Vorj. 462 258), an Gütern 9870 (9775) t befördert worden. Die Einnahmen betrugen 211 424 (215 155) *M.* Die gesamten Betriebseinnahmen haben 6 071 459 (5 942 355) *M.*, die Betriebsausgaben 3 796 125 (3 646 790) *M.* betragen, beide unter Abrechnung der den Erneuerungs- und Reservefonds treffenden Einnahmen und Ausgaben. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben berechnet sich auf 2 275 334 (2 295 565) *M.* Hiervon sind zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen erforderlich 570 394 (540 613) *M.* und zur Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds 314 078 (367 085) *M.* Der Rest wird wie folgt verwendet: 6,25 (6) % Dividende = 1 299 375 (1 247 400) *M.*, Tantieme 24 620 (21 885) *M.* und Eisenbahnsteuer 66 866 (60 774) *M.* Sämtliche Ausgaben betrugen 1902: 67,73 % der Roheinnahme (im Vorj. 68,22 %), nach Ausscheidung der Ausgaben und Einnahmen aus dem Erneuerungs- und Reservefonds dagegen 62,53 (61,37) %. Der Preis der verbrauchten Kohlen stellte sich durchschnittlich auf 1,77 *M.* für 100 kg gegen 1,76 *M.* 1901 und 1,62 *M.* 1900. Der Bericht erwähnt u. a. noch, daß die Bahn Lübeck-Schlutup am 20. August 1902 und die Güterbahn Wandsbek-Rothenburgort am 1. Oktober 1902 dem Betrieb übergeben worden sind. Bezüglich der Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Lübeck wurde das Jahr 1902 in der Hauptsache dazu benutzt, die erforderlichen Grunderwerbungen zu bewirken oder einzuleiten, die Einzelpläne und Sonderbedingungen für die Bauausführung zu entwerfen usw. Nachdem das neue Projekt für die Linie Lübeck-Schwartau die staatliche Genehmigung erhalten hatte, konnten die Erdarbeiten am 23. März in Angriff genommen werden.

— **Amtliche Auskunftsstelle der bayerischen Staatseisenbahnen in München.** In Verbindung mit der seitherigen Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in München wird vom 15. d. M. an eine Auskunftsstelle eingerichtet. Sie ist an den Wochentagen von 7 Uhr Vormittags bis 6 Uhr Nachmittags und an Sonn- und Feiertagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags geöffnet und hat nachstehende Obliegenheiten zu erfüllen:

a) die Annahme und Ausführung der Bestellungen auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte nach Maßgabe der hierfür geltenden besonderen Vorschriften;
b) die Annahme und Ausführung der Bestellungen auf Schlafwagenplätze und Platzkarten für D-Züge sowie auf Wagenabteile, ganze Wagen und Sonderzüge;
c) den Verkauf der bei der Bahnstation München Z.-B. aufliegenden festen Rundreisehefte sowie der fremden Anschlußkarten;
d) den Verkauf der Eisenbahnkursbücher, Fahrpläne, Tarife, Gütertransport-Begleitpapiere und sonstigen zahlbaren Eisenbahnverkehrsbehelfe;
e) die unentgeltliche Erteilung von Auskunft auf mündliche und schriftliche, telephonische und telegraphische Anfragen des Publikums über alle Angelegenheiten des gesamten Eisenbahnverkehrs.

Die Auskunftserteilung umfaßt:

a) den internen, direkten und internationalen Personenverkehr, die Beförderung von Reisegepäck, Expreßgut und Leichen, insbesondere in Beziehung auf Fahrpreise, Fahrpläne, Fahrpreisermäßigungen und sonstige Reiseerleichterungen, auf Gültigkeit der Fahrtausweise, auf Verkehrszeiten und Anschlüsse von Bahn- und Schiffahrtslinien, auf Durchgangs- (D), Luxus- (L) und Sonderzüge, durchlaufende Personen-, Schlaf- und Speisewagen; ferner auf Betriebsstörungen und deren Behebung, Abfertigung von Gepäck, Expreßgut und Leichen, Zollabfertigung, auf die Lage mehrerer an einem

Orte befindlicher Bahnhöfe und überhaupt alle einschlägigen Verkehrsfragen;

b) die Abfertigung und Beförderung lebender Tiere im innerbayerischen und in den direkten Verkehren, insbesondere auf reglementarische und tarifarische Bestimmungen, Nebengebühren und sonstige Gebühren, veterinär- und allgemein-polizeiliche Bestimmungen sowie Zollvorschriften, Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote, direkte Kurse usw.;

c) das gesamte Gütertransport- und Tarifwesen für den innerbayerischen sowie für jene direkten und Transitverkehre, an denen die bayerische Staatsbahn beteiligt ist, endlich für den inneren Verkehr der übrigen deutschen Bahnverwaltungen.

Die Auskunftserteilung unter c) hat sich insbesondere zu erstrecken auf Frachtsätze, Ausnahmetarife, Abfertigungsvorschriften, Gebühren, Lieferzeiten, Zollverhältnisse, Beförderungswege, Verkehrsstörungen und deren Behebung, auf Verbindungsbahnen, Eröffnung von Stationen und Strecken, auf die Anschluß- und Umschlagverhältnisse in Häfen, auf Trajektanstalten usw.

Anfragen über direkte Verkehre, an denen die bayerische Staatsbahn nicht beteiligt ist, sowie die inneren ausländischen Verkehre fallen nicht in die Aufgabe der Auskunftsstelle, sind vielmehr dem Tarifbureau der Generaldirektion zu übermitteln.

Die Auskunft wird nach sorgfältiger Information und bester Kenntnis erteilt. Für deren Richtigkeit wird jedoch seitens der Eisenbahnverwaltung nicht Gewähr geleistet.

Kann eine verlässige Antwort auch nach eingeholter Information nicht gegeben werden, so wird dies dem Fragesteller ausdrücklich mitgeteilt.

Zur Übernahme größerer Arbeiten, z. B. Ausfüllung umfangreicher Tabellen, Aufstellung von Stationstarifen oder statistischen Notizen für Private ist die Auskunftsstelle nicht verpflichtet.

Telephonische Anfragen umfangreicherer Art werden auf den schriftlichen Verkehr verwiesen.

Die Auskunft wird auf mündliche und telephonische Anfragen in der Regel sofort mündlich oder telephonisch erteilt, auf schriftliche und telegraphische Anfragen möglichst umgehend auf schriftlichem Wege.

Telegraphische Auskunftserteilung findet nur statt, wenn der Anfragende die Kosten der telegraphischen Rückantwort bezahlt hat.

Kann eine schriftliche oder telegraphische Anfrage am gleichen Tage nicht mehr erledigt werden, so wird dem Fragesteller sofort Zwischenbescheid erteilt und hierbei bekannt gegeben, bis wann die Auskunft voraussichtlich erteilt werden kann.

Soweit die Anfragen nicht sofort mündlich erledigt werden können, ist der telephonische Verkehr unbeschränkt zulässig.

Der Schriftwechsel der Auskunftsstelle mit Privaten ist portopflichtig.

Der Schriftwechsel mit den Behörden, Bureaus und Dienststellen der Eisenbahnverwaltungen ist nach Maßgabe der hierfür geltenden Bestimmungen als R. S. oder D. S. (Eisenbahndienstsache) zu befördern.

Die Auskunftsstelle ist der Eisenbahnbetriebsdirektion München unterstellt und gelten für sie die gleichen Dienst- und Abfertigungsvorschriften, wie für alle übrigen Dienststellen.

— **Bahnhofserweiterung in Stuttgart.** Die württembergische Regierung hat der Kammer die Mitteilung gemacht, daß die Eisenbahnverwaltung den zur Bahnhofserweiterung Stuttgart erforderlichen Grund und Boden der Zuckerfabrik Stuttgart um 2 200 000 *M.* angekauft habe. Die Kammer hat diese Mitteilung ohne Erinnerung entgegen genommen.

— **Der Erweiterungsbau des Stettiner Fernbahnhofs zu Berlin,** der erst vor wenigen Wochen in seinem ganzen Umfange fertiggestellt worden ist, hat bereits bei dem diesjährigen Pfingstverkehr seine Probe zu bestehen gehabt und sich hierbei glänzend bewährt.

Hatte man in Anbetracht der günstigen Lage des Pfingstfestes in diesem Jahre schon auf einen recht lebhaften Verkehr gerechnet, so wurden die Erwartungen doch in Wirklichkeit wesentlich übertroffen. Der diesjährige Pfingstverkehr ist der größte, den der Stettiner Bahnhof bisher aufzuweisen hatte. So sind am 30. Mai, am Tage vor Pfingsten, nicht weniger als 62 vollbesetzte Schnell- und Personenzüge mit zusammen 2250 Achsen aus den neuen Bahnhofshallen abgefahren. Rechnet man noch 32 Lokomotiv-Leerfahrten nach Gesundbrunnen, die bezüglich ihrer Signalisierung ebenso wie Züge abgefertigt werden, hinzu und berücksichtigt man ferner, daß in der Stunde von 5 bis 6 Uhr Vormittags 9 und in der Stunde von 9 bis 10 Uhr Vormittags sogar 10 Züge abgefertigt worden sind, dann wird man sich von den Ansprüchen, die an das Stationspersonal gestellt worden sind und denen es in jeder Beziehung gerecht geworden ist, eine Vorstellung machen können. Aber eine weit schwierigere Aufgabe steht dem Stettiner Bahnhof am 4. Juli d. J., dem Tage des Beginns der Sommerferien, bevor.

Wenn auch die Zahl der an diesem Tage zu befördernden Personen vielleicht nicht so groß sein wird, wie am 30. Mai d. J., so wird doch die Abfertigung der Züge durch die große Masse an Gepäck ganz wesentlich erschwert. Welchen Umfang der Gepäckverkehr auf dem Stettiner Bahnhof während der Sommerferien anzunehmen pflegt, geht daraus hervor, daß im vergangenen Jahre in den Monaten des schwachen Verkehrs täglich durchschnittlich nur 700 Stück, in den Zeiten des starken Verkehrs täglich 2000, am 5. Juli 1902, dem Tage des Ferienbeginns, aber 5900 Stück Gepäck zur Aufgabe gelangten.

Mit Hilfe von 19 elektrisch betriebenen Aufzügen wird das Gepäck zu den Packwagen der einzelnen Züge befördert, wobei die Gepäckkarren von der Annahmestelle bis zu den Aufzügen noch einen Weg von 200 m zurückzulegen haben. Zur Beschleunigung dieser Transporte und zur Ersparung an Arbeitskräften ist beabsichtigt, in einem der vorhandenen vier Gepäcktunnel eine mechanische Gepäckkarren-Beförderungsanlage herzustellen. Es wird dies die erste derartige Anlage im Bereiche der deutschen Eisenbahnen sein. Sie befindet sich zur Zeit in der Ausführung. Hoffentlich gelingt es, sie noch so rechtzeitig fertig zu stellen, daß sie schon dem diesjährigen starken Reiseverkehr nutzbar gemacht werden kann.

— **Personalnachrichten.** Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Vorstand der Werkstätteninspektion Leipzig I, Finanz- und Baurat Eschke, in den Ruhestand getreten. — Verliehen wurde dem Vorstande der Bauinspektion Dresden-Fr., Baurat Dreßler, der Titel und Rang als Finanz- und Baurat sowie den juristischen Hilfsarbeitern, Assessoren Ernst Georg Friedrich bei der Generaldirektion und Dr jur. Domsch bei der Betriebsdirektion Leipzig I der Titel und Rang als Finanzassessor. — Versetzt sind: der Vorstand der Wagenabteilung der Werkstätteninspektion Dresden, Maschineninspektor Georg Richard Schmidt als Vorstand der Werkstätteninspektion Leipzig I und der Maschineninspektor beim Werkstättenbureau Hultsch als Vorstand der Wagenabteilung der Werkstätteninspektion Dresden, der Baurat Cunradi beim Baubureau Reichenbach i. V. zur Betriebsdirektion Zwickau, die Regierungsbaumeister Callenberg bei der Maschineninspektion Chemnitz zur Maschineninspektion Dresden-A., Michauck bei der Werkstätteninspektion Chemnitz zur Maschineninspektion Chemnitz, Friedrich Wilhelm Müller bei der Werkstätteninspektion Dresden-A. zum Werkstättenbureau, Thiele beim Werkstättenbureau zur Werkstätteninspektion Chemnitz, Pokorny beim Baubureau Dresden-Neust. I zum Baubureau Markneukirchen als dessen Leiter, Schreiber beim Baubureau Markneukirchen zum Allgemeinen Technischen Bureau und Schmidt beim Baubureau Zittau zum Baubureau Dresden-A. — Ernannt ist der Bauinspektor Christoph beim Brückenbaubureau zum Vorstande dieser Dienststelle.

Österreich.

— **Die Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** Über die von der Verwaltung beabsichtigte Erhöhung der Gütertarife teilt der Jahresbericht mit, daß die Verwaltung unmittelbar nach Abschluß der Rechnungen für das Jahr 1901, gestützt auf die Bestimmungen des § 21 der Konzessionsurkunde des Hauptbahnnetzes und mit Rücksicht auf die bekannten ungünstigen Betriebsergebnisse desselben, dem Eisenbahnministerium Anträge auf eine Erhöhung der Tarife gestellt habe, welche geeignet erschienen, den Ausfall des Reingewinnes jenes Netzes gegenüber dem einer Jahresdividende von 200 Kr. für jede Aktie gleichkommenden Betrage zu beheben. Hierbei habe die Gesellschaft das Augenmerk hauptsächlich auf die Beseitigung des geradezu verlustbringenden Kreuzer-Zonentarifes im Personenverkehr gerichtet und als Ersatz für ihn einen Tarif ausgearbeitet, von dem ein genügender Ertrag in diesem Verkehrszweig erwartet werden konnte und der dabei namentlich hinsichtlich des Verhältnisses der Einheitssätze für die einzelnen Klassen und der Schnellzugzuschläge auf bewährte Ergebnisse fachlicher Erfahrung aufgebaut war. Die Genehmigung zur Einführung dieses Tarifs sei jedoch von der Regierung nicht erteilt worden, und habe sich die Gesellschaft mit der Gestattung bescheiden müssen, den Personentarif der Staatsbahnen auf ihren Linien einführen zu dürfen. Der neue Tarif sei im inneren Verkehr der Nordbahn bereits am 1. Oktober 1902, im direkten Verkehr am 1. Januar 1903 in Kraft getreten. Die finanzielle Wirkung des neuen Tarifs sei durch die am 1. Januar 1903 erfolgte Belastung des Personenverkehrs mit der Fahrkartensteuer erheblich eingeschränkt worden.

Was die von der Gesellschaft gleichzeitig angesprochene Erhöhung der Gütertarife betrifft, so sei sie von der Regierung abgelehnt worden, wenngleich die Verwaltung darzutun vermocht habe, daß den konzessionsmäßigen Ansprüchen der Gesellschaft durch die genehmigte Änderung des Personentarifs allein durchaus nicht vollständig entsprochen sei, und ungeachtet die beantragten Erhöhungen der Gütertarife in einem bescheidenen Umfange gehalten waren und die Industrie in keiner Weise geschädigt hätten. Die Verwaltung habe sich unter diesen Verhältnissen bemüßigt gesehen, gegenüber der Entscheidung des Eisenbahnministeriums die zulässigen Rechtsmittel zu ergreifen. Da übrigens der Reingewinn aus dem Betriebe des Hauptbahnnetzes für das Jahr 1902 abermals hinter dem für eine Dividende von 200 Kr. für jede Aktie erforderlichen Betrage zurückgeblieben sei, habe die Verwaltung die Anträge hinsichtlich der Erhöhungen im Gütertarif bei dem Eisenbahnministerium neuerlich eingebracht.

— **Der österreichische Staatseisenbahnrat**, dessen Mitglieder und Ersatzmänner kürzlich vom Eisenbahnminister für die Dauer von drei Jahren neu ernannt worden sind, ist am 3. und 5. d. M. zu seiner regelmäßigen Frühjahrssitzung zusammengetreten. Wir werden nicht ermangeln, über die Ergebnisse der Beratungen in der nächsten Nummer eingehender zu berichten.

— **Untersuchung über die Zuckertarife.** Vor einiger Zeit hat das für die Beratung von Tariffragen eingesetzte Ministerialkomitee eine Sitzung abgehalten, in welcher die Tariflage des Artikels Zucker eingehend erörtert wurde. Man erinnert sich noch, daß die Regierung seinerzeit bei der parlamentarischen Verhandlung über die Brüsseler Zuckerkonvention genaueste Überprüfung der Zuckerfrachtsätze in Aussicht gestellt hat. In der erwähnten Sitzung beschloß man auf Grund der bisherigen Ermittlungen und des sonstigen von den beteiligten Körperschaften vorgelegten Materials ein Ermittlungsverfahren einzuleiten, bei dem Vertreter aller Zweige der Zuckerindustrie und aller Erzeugungsgebiete zum Worte kommen sollen. Die hierzu Berufenen werden im Laufe des Monates Juni im Eisenbahnministerium zusammentreten.

— **Gepäck- und Eilgutdienst im Verkehr mit Haltestellen.** Vom 15. d. M. angefangen werden im Lokalverkehre der Südbahn Gegenstände, welche nicht zum Reisebedarf gehören, zur Beförderung als Reisegepäck von den für den Eilgutdienst nicht eingerichteten Stationen zu den Eilgutgebühren übernommen, ohne daß vom Aufgeber die Vorweisung von Fahrkarten gefordert wird.

Nach derartigen Haltestellen erfolgt die Beförderung der erwähnten Gegenstände als Eilgut zu den tarifmäßigen Eilgutsätzen.

Zwischen solchen Haltestellen sowie von und nach jenen Haltestellen, in welchen die Fahrkartenausgabe durch Private oder im Zuge durch die Schaffner erfolgt, findet eine Beförderung der erwähnten Gegenstände nicht statt.

Die Südbahn beabsichtigt mit der Einführung dieses Dienstes den Interessenten die Möglichkeit zu bieten, von den Haltestellen, in welchen bisher nur ein beschränkter Reisegepäckdienst bestand, Güter aber weder aufgegeben noch bezogen werden konnten, landwirtschaftliche Erzeugnisse nach den Städten und größeren Orten zu befördern, und umgekehrt die für die Versorgung der Ortschaften und Sommerfrischen nächst den Haltestellen erforderlichen Artikel aus den Marktorten zuzuführen, und zwar zu den Sätzen des gewöhnlichen oder ermäßigten Eilguttarifes.

Eine ähnliche Einrichtung hat die österreichische Staatseisenbahnverwaltung schon vor längerer Zeit zur Ermöglichung der Stückgut-Auf- und Abgabe in für den Güterdienst nicht eingerichteten Haltestellen der Staatsbahnen getroffen.

— **Mendelbahn.** Ber Bau der Bahn auf die Mendel schreitet, wie der „Bote für Tirol und Vorarlberg" berichtet, trotz der ungünstigen Witterung der letzten Wochen rasch vorwärts. Die Stationsgebäude in St. Anton und auf dem Mendelpaß sind bereits unter Dach. Die Zufahrtsstraße zum Bahnhof auf dem Mendelpaß geht auch bereits ihrer Vollendung entgegen; ebenso werden die Arbeiten auf der eigentlichen Bahnstrecke eifrig gefördert und dürfte die Betriebseröffnung der Bahn noch im August dieses Jahres erfolgen können.

— **Niederösterreichische Landesbahnen.** Auf der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf, welche im August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, wird der Motorwagenbetrieb in erweitertem Umfange eingeführt werden. Es besteht die Absicht, mit den zwei bei der Firma Komarek in Bestellung gebrachten vollspurigen Motorwagen, denen im Bedarfsfalle auch 1 bis 2 Beiwagen angehängt werden sollen, nicht nur den Personenverkehr, sondern tunlichst auch den Güterverkehr abzuwickeln. Auf der Pielachtalbahn sind Motorwagen im Personenverkehr seit Anfang Mai d. J. in Verwendung. Es finden außer den Fahrten der Dampfzüge über den Rahmen der bisherigen Fahrordnung hinaus je zwei Fahrten täglich in jeder Richtung mit dem Motorwagen statt, und sind die bisher gemachten Erfahrungen befriedigend. Die Einführung des Motorwagenbetriebes auf anderen niederösterreichischen Lokalbahnen bildet den Gegenstand der Erwägung.

— **Ungarisch-galizische Eisenbahn.** Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ungarisch-galizischen Eisenbahn ist für den 30. d. M. einberufen. Auf der Tagesordnung befinden sich außer den üblichen Verhandlungsgegenständen der Bericht des Verwaltungsrats über die Konvertierung der gesellschaftlichen 5 prozentigen Prioritätsobligationen sowie über die Verhandlungen mit der Staatsverwaltung wegen Einlösung der Bahn und die Beschlußfassung über die Liquidierung der Gesellschaft.

Ungarn.

— **Ungarische Investitionsanleihe.** Nach dem dem Parlament vorliegenden Gesetzentwurf sollen für die in den nächsten Jahren auszuführenden verschiedenen staatlichen Investitionen 255 977 000 Kr. verwendet werden. Für den Fall der Einlösung der Ungtaler Vizinalbahn und deren Umbau auf eine Bahn ersten Ranges würde sich dieser Betrag auf 262 557 000 Kr. erhöhen. Von dem mit 255 977 000 Kr. nachgewiesenen Gesamterfordernis entfallen auf staatliche Eisenbahnzwecke, und zwar: 1. für den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahnlinie ersten Ranges Nagyberezna-Landesgrenze, ferner für den Umbau der Linie zweiten Ranges Csap-Ungvár auf eine Linie ersten Ranges, wie auch für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Linien Csap-Nyiregyháza und Csaba-Nagyvárad 25 533 000 Kr., 2. für den Ausbau der Strecke Szászrégen-Déda der sogenannten Székler Eisenbahnen, die Einlösung der Marosvásárhely-Szászrégener Vizinalbahn und die Inangriffnahme des Ausbaues der Strecke Déda-Mádéfalva der Székler Eisenbahnen 6 786 000 Kronen, 3. für das zweite Gleis der Linie Galánta-Zsolna 18 000 000 Kr., 4. für den Bau der Linie ersten Ranges Ersekujvár-Komárom (mit Donaubrücke) 13 400 000 Kr., 5. für den Bau der Linie ersten Ranges Baja-Báttaszék (mit Donaubrücke) 7 000 000 Kronen, 6. für die Ergänzung der Eisenbahneinrichtungen im Hafen zu Fiume 5 200 000 Kr., 7. für die Erweiterung der Stationen Bród, Csaba, Nagyvárad und Zágráb (Arad) 2 400 000 Kronen, 8. für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Stationen 5 000 000 Kr., 9. für Anschaffung von Lokomotiven 7 000 000 Kr., 10. für die Beendigung und Nutzbarmachung der mit Gesetzartikel XXX vom Jahre 1897 genehmigten Staatseisenbahninvestitionen sowie für einzelne zurückgebliebene dringende Herstellungen 27 100 000 Kr., zusammen 117 419 000 Kr.

Dieser Betrag erhöht sich, wie bereits oben erwähnt, im Falle der Einlösung der Ungtalbahn und deren Umbau auf eine Linie ersten Ranges um 6 580 000 Kr., d. i. auf 123 999 000 Kronen. — Von diesen Beträgen soll der unter 2. angeführte in den Jahren 1903—1904, der unter 1. in den Jahren 1903—1905, der unter 9. in den Jahren 1903—1906, der unter 7. in den Jahren 1904—1906, die unter 3. und 6. in den Jahren 1904—1907, schließlich die unter 4., 5., 8. und 10. angegebenen Beträge in den Jahren 1903—1907 zur Verwendung kommen.

Für das Jahr 1903 werden mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit und den jetzigen Stand der technischen Vorarbeiten insgesamt 29 936 000 Kr. als Erfordernis beansprucht, wovon für Eisenbahnzwecke 12 850 000 Kr. entfallen.

Übrige europäische Länder.

— **Zu den Verstaatlichungsbestrebungen in Frankreich.** In der vorigen Woche haben die Aktien der französischen Eisenbahngesellschaften infolge der Verschiebung der Bourratschen Rückkaufsanregung in der Kammer erheblich im Kurse gewonnen. Der „Temps" verzeichnet mit Befriedigung, daß eine Art Abspannung sich in gewissen politischen Parteien betreffs der Rückkaufs- und Belastungspläne geltend mache, und daß die Sozialisten ihre Vorschläge vertagt hätten. Der Gesetzentwurf Berteaux (über Arbeitszeit und Pensionen), vor dem die Verwaltungen der Eisenbahngesellschaften große Besorgnis hatten, scheine durch einen Entwurf Waldeck-Rousseau ersetzt zu werden, der bei den Verwaltungen keinen Widerstand finden würde. Das habe den Inhabern der französischen Eisenbahnwerte etwas Mut wiedergegeben. Die sechs großen Eisenbahngesellschaften hatten berechnet, daß durch die von der Kammer beschlossenen Bestimmungen (Gesetz Berteaux) betreffs Arbeitszeit und Ruhegehälter jährlich 158 000 000 Fr. Mehrausgaben verursacht würden.

— Wasserweg- und Eisenbahnverbindung in Frankreich. Der schon früher oft wiederholte Wunsch, daß die französischen Eisenbahngesellschaften bessere Verbindungen der Schienenwege mit den Wasserwegen mit Umschlagstellen usw. zur Befriedigung vorhandener Verkehrsbedürfnisse herstellen sollen, wurde neuerdings auf dem Kongreß der französischen Handelskammern in Toulouse ausgesprochen.

— Arbeiterverwendung in französischen Staatsbetrieben. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls hat bestimmt, daß eine gewisse Anzahl von Stellen bei der Staatsbahnverwaltung unmittelbar für die Arbeiter der staatlichen Waffenfabrik von Châtellerault vorbehalten werden, die infolge der Beschränkung des Betriebes aus ihrer Beschäftigung entlassen werden.

— Französisch-spanische Eisenbahnverbindungen durch die Pyrenäen. Die Handelskammern von Südwestfrankreich, darunter die bedeutendsten Städte Bordeaux, Toulouse, Pau, Albi, Cette, Montpellier usw., haben Ende Mai auf einer Zusammenkunft eine Kundgebung zu gunsten weiterer, übrigens längst geplanter Schienenwege durch die Pyrenäen nach Spanien veranstaltet. Die beiden transpyrenäischen Linien von St. Giron nach Lerida und von Oloron nach Canfranc-Jaca sind Gegenstand internationaler Verträge zwischen Frankreich und Spanien gewesen; der erste ist vom spanischen Parlament schon 1886 bezw. 1889 genehmigt, der zweite, welcher den ersten bekräftigt, ist in Paris 1894 abgeschlossen. In letzterem haben die Vertreter beider Länder den allgemeinen Gang der Arbeiten geregelt und bestimmt, daß diese Linien in zehn Jahren fertiggestellt sein müßten. Der französische Handelskammerkongreß in Toulouse hat nun die Ansicht ausgesprochen, da die Führung dieser beiden Linien sonach einen amtlichen Charakter erhalten habe, müsse man zu der sofortigen Ausführung der Arbeiten auf der französischen Seite schreiten, und hat sonach den Wunsch vorgebracht, daß die beiden französischen Strecken St. Giron-Lerida und Oloron-Jaca ohne weiteren Verzug hergestellt werden. Die Vertreter der beteiligten Départements im Parlament werden aufgefordert, dahin zu wirken, daß die beiden Pläne so ausgeführt werden, wie sie beschlossen und genehmigt sind. Es wird namentlich verlangt, daß auf beiden Strecken die Kurven nicht verkleinert und die Steigungen nicht vermehrt werden, damit auf der ganzen Fahrt diese Eisenbahnen die Eigenschaft großer Linien behalten, auf denen die internationalen Eilzüge verkehren können. Der Kongreß sprach sich ferner für die Notwendigkeit des Baues von Nebenbahnen in Pyrenäentälern aus.

— Schweizerische Bundesbahnen und Privatbahnen. Durch den Umstand, daß die schweizerische Eidgenossenschaft nur die Hauptbahnen auf den Bund verstaatlicht hat, die Nebenbahnen aber der Privatunternehmung und den Kantonen verbleiben, ergeben sich mancherlei Wettbewerbschwierigkeiten. So rügte die Eisenbahnkommission des Ständerats, es habe sich in den letzten Jahren das Streben gezeigt, die Erledigung von Konzessionsgesuchen von der Frage abhängig zu machen, ob die betreffenden Bahnen mit den Bundesbahnen in Wettbewerb treten. Die Kommission hält diese Rücksichtnahme nicht für gerechtfertigt; die Bundesbahnen sollten ihre Stellung in der Weise wahren, daß in die betreffenden Konzessionen eine Klausel aufgenommen wird, die den Bundesbahnen das Recht gibt, die Konzession an sich zu ziehen. Bundesrat Zemp erklärte hierzu, man müsse einen Vermittlungsweg zu finden suchen. Die Kommission rügte ferner die Verzögerung bei gewissen Bahnhofsumbauten und sprach die bestimmte Erwartung aus, daß der Bundesrat die Bundesbahnen zur Beschleunigung dringender Umbauten anhalte. Auch wegen der Zugverspätungen, des Rechnungswesens und der Tilgung wurden Ausstellungen gemacht. Bundesrat Zemp bat, mit den Klagen noch zurückzuhalten; man müsse der Verwaltung Zeit lassen, sich einzuleben. Ein neues Postgesetz werde am Ende der Sommertagung zur Beratung kommen. Das Bedürfnis einer Reorganisation des Verwaltungswesens betreffs der Bundesbahnen bestritt der Vertreter der Zentralregierung. Sie ist entgegen der Ständeratskommission der Ansicht, daß die erledigte Stelle des Direktors der administrativen Abteilung des Eisenbahndepartements nicht wieder zu besetzen und daß ein solcher Direktor nicht mehr notwendig sei.

— Der Entwurf eines neuen schweizerischen Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes, der schon längere Zeit in parlamentarischer Behandlung ist und dessen Beratung im Juni 1902 unterbrochen wurde, steht neuerdings in der Bundesversammlung zur Verhandlung. Im Nationalrat entspann sich alsbald eine lebhafte Erörterung über den Antrag, auch Automobile der Haftpflicht des Gesetzes zu unterstellen. In der Begründung des Antrages brachten seine Verfechter vor, die Unfälle bei Automobilen hätten meistens sehr schwere Verletzungen zur Folge. Man würde dem Fremdenverkehr einen größeren Dienst leisten, wenn man zu seiner Beruhigung die Haftpflicht der Automobile einführe, als wenn man den Touristenverkehr ohne diesen Schutz lasse. Die Automobilfahrer könnten sich ja gegen Unfallschäden, die sie anderen zufügen, versichern lassen. Der anzuerkennende Nutzen der Automobile könne sehr wohl neben der Haftpflicht bestehen. Man müsse in dieser Angelegenheit den wirtschaftlich Schwachen gegen den wirtschaftlich Starken schützen. Diese Vorschläge erfuhren mannigfachen Widerspruch und Abänderungsanträge. Bundesrat Brenner wünschte, man solle sich zuerst grundsätzlich darüber entscheiden, ob man die Automobile der Haftpflicht der Eisenbahnen unterstellen wolle oder nicht. Übrigens äußerte im Ständerat die Kommission die Hoffnung, daß sich die Postverwaltung dem Automobil gegenüber eher zuvorkommend als ablehnend verhalten werde. Bundesrat Zemp bemerkte, das Automobil werde in Zukunft gewiß Verwendung finden; der Bundesrat prüfe die Frage.

— Über die Anstellungsverträge der schweizerischen Bundesbahnen wurden auf der in Zürich abgehaltenen Versammlung der Abgeordneten des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten Beschwerden vorgebracht. Laut Bericht des Generalsekretärs Düby beklagt sich das Personal darüber, daß an Stelle der früheren förmlichen Anstellungsverträge mit ausdrücklicher Zusicherung der verschiedensten Rechte jetzt eine einfache, einseitig unterfertigte Anstellungsanzeige getreten sei. Es wurde ein Beschluß dahingehend gefaßt, daß die Generaldirektion der Bundesbahnen durch Vermittlung des Verbandskomitees anzugehen sei, die von den Privatbahnen ausgestellten Anstellungsverträge wieder einzuführen. Außerdem beschloß die Verbandsversammlung in einer Eingabe noch verschiedene andere Forderungen dem Bundesrat zu unterbreiten.

— Die Zinsherabsetzung der schweizerischen Bundesbahnobligationen von 4 und 3,5 % auf 3 % steht zur Zeit in Frage. Es liegen französische Anerbietungen vor. In Frankreich wären die 3 prozentigen Bundesbahnobligationen wohl unterzubringen, aber dann kämen die schweizerischen Eisenbahnwerte wieder stark in das Ausland, was die schweizerische Eisenbahnpolitik bisher aus nationalen Gründen gerade vermieden wissen wollte.

— Eisenbahn Reichenau-Ilanz. Am 1. d. M. hat die Eröffnung dieser 20 km langen, im Kanton Graubünden gelegenen schmalspurigen Strecke für den Gesamtverkehr stattgefunden. An ihr liegen die Stationen Reichenau-Tamins, Trins, Versam-Safien, Valendas-Sagens, Kästris und Ilanz, die oberste Stadt am Rhein. Die Linie gehört den Rhätischen Bahnen.

— „Oberexpertise" für die Lötschbergbahn. Die den ausländischen „Oberexperten", den Herren Colombo, Garnier und Pontzen, vorgelegten Fragen lauten: 1. Hat ein Durchstich der Berner Alpen behufs Erstellung einer neuen Zufahrtlinie zum Simplontunnel eine internationale Bedeutung, welche hinreicht, um die für diese neue Zufahrtlinie zu bringenden Opfer zu rechtfertigen und die Lebensfähigkeit derselben zu sichern? 2. Wenn das der Fall ist, welche besonderen Eigenschaften muß diese neue Zufahrtlinie besitzen: a) in bezug auf den Bau, b) in bezug auf den Betrieb? 3. Erfüllt das von den Herren Hittmann und Greulich ausgearbeitete Projekt Nr 1 für die Linie Frutigen-Brig mittels Durchstichs des Lötschbergs die an eine solche Zufahrtlinie zu stellenden Anforderungen, oder welche Unzukömmlichkeiten bietet es dar? 4. Gebührt einem der anderen für den Durchstich der Berner Alpen aufgestellten Projekte der Vorzug vor dem Projekte Nr 1 der Herren Hittmann und Greulich? 5. Sind die bestehenden Zufahrtlinien durch den Jura derart beschaffen, daß sie den Erfolg des neuen Unternehmens einer Zufahrtlinie zum Simplon durch die Berner Alpen fördern können, oder ist es angezeigt, sie zu verbessern oder neue zu erstellen, und eventuell welche? 6. Wie hoch werden annähernd die Baukosten sein und wie stellt sich der mutmaßliche Ertrag der neuen Zufahrtlinie zum Simplontunnel?

— Bötzbergbahn. Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat für den Bau des zweiten Gleises über den Bötzberg von Brugg nach Stein und für die Erweiterung der an dieser Linie gelegenen Stationen einen Kredit von 2 325 000 Fr. bewilligt, ferner 500 000 Fr. für die Herstellung einer neuen eisernen Brücke für das zweite Gleis Brugg-Stein über die Aare nach Brugg.

— Der Umbau des Bahnhofs in Thun ist vom Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen gemäß den Anträgen der Generaldirektion genehmigt worden. Es werden zwei Straßenunterführungen vorgenommen. Die Kosten sollen 1 845 000 Fr. betragen.

— **Rickenbahn.** Nach den endgültigen Plänen wird der Tunnel 8604 m in gerader Linie lang, der Rickenbach wird so unterführt, daß der senkrechte Abstand zwischen Tunnelgewölbe und Bachsohle nur 6,5 m beträgt. Wie der „Bund" schreibt, seien Erschwerungen durch Wasserdurchsickerung nicht ausgeschlossen. Die Bahn mündet rund 14,5 km von Uznach entfernt in der Station Wattwyl.

— **Neues Übereinkommen zwischen der Schweiz und Italien für den Betrieb der Simplonlinie.** Nach dem über den Bau der Simplonlinie zwischen den beiden Staaten geschlossenen Vertrage wurde der Jura-Simplonbahn der vollständige Betrieb der ganzen Linie Brig - Domodossola übertragen. Nach Verstaatlichung dieser Bahn wollte der Bund als Rechtsnachfolger ohne weiteres an deren Stelle treten. Aber die italienische Regierung bestand in Hinsicht auf die durch den Übergang auf den Bund veränderte Rechtslage, da der Bund nun in doppelter rechtlicher Eigenschaft 1. als souveräner Staat und 2. als Betriebsinhaber am Übereinkommen beteiligt ist, auf der Notwendigkeit des Abschlusses eines neuen Übereinkommens, welches dieser veränderten Lage Rechnung tragen sollte. Namentlich wünschte sie die Wahrung des Souveränitätsrechtes über die auf italienischem Gebiete gelegene Strecke, der strategischen Interessen usw. Nun hat man sich nach langwierigen und schwierigen Verhandlungen endlich geeinigt, wie wir schon in Nr 41 S. 645 d. Ztg. kurz berichteten. Am 16. Mai wurde in Rom ein neues Übereinkommen zwischen den beiderseitigen Regierungsvertretern unterzeichnet, welches nächstens beiden Parlamenten vorgelegt werden soll. In Ergänzung der erwähnten Nachricht teilen wir hierüber noch folgendes mit: Es wird den Bundesbahnen der Zugdienst bis Domodossola verbleiben, während für die in und außerhalb des Tunnels auf italienischem Gebiete gelegene Strecke der Bahnunterhaltungsdienst und der Stationsdienst von der italienischen Verwaltung ausgeübt werden soll. Domodossola bleibt internationaler Bahnhof. Eine aus sieben Italienern und sieben Schweizern bestehende Kommission hat den Betrieb zu überwachen.

Was die militärischen Vorbehalte Italiens angeht, so teilt die Münchener Allgem. Ztg. hierüber folgendes mit: Soweit Italien am südlichen Tunnelausgang oder in dem auf italienischem Gebiet gelegenen Teile des Tunnels selbst Fortifikationen errichtet, steht die Kontrolle und Aufsicht ausschließlich den italienischen Behörden zu. Für Ausführung der betreffenden Arbeiten darf Italien eigenes Personal anstellen. Italien kann auch alle zur Wahrung des Militärgeheimnisses geeigneten Vorkehrungen treffen. Unter dem Vorbehalt der für die Betriebssicherheit erforderlichen Einschränkungen haben die Vertreter der italienischen Militärverwaltung freien Zutritt zu den im großen Tunnel angelegten italienischen Fortifikationen. Die italienischen Befestigungen im Tunnel können erforderlichenfalls mit italienischen Wachtposten versehen werden. Italien kann von Domodossola bis zur schweizerischen Grenze jederzeit Militärzüge mit eigenem Personal und Material laufen lassen, doch ist eine Verständigung mit der schweizerischen Bundesbahnverwaltung vorgeschrieben. Für die gemeinsamen Simplonangelegenheiten wird eine aus 14 Mitgliedern gebildete Delegation mit Sitz in Bern ernannt. Sieben Mitglieder ernennt die italienische, sieben die schweizerische Regierung. Vorsitzender der Delegation ist der Präsident der schweizerischen Bundesbahnen, Vizepräsident jeweilen ein italienisches Delegationsmitglied. Vom 5. Mai 1902 an ist die italienische Regierung von den Subventionsverpflichtungen für den Simplondurchstich befreit. Die Vereinbarung unterliegt der Genehmigung des schweizerischen und italienischen Parlaments.

— **Bahn Alexandrien-Ovada.** Jüngst wurde in Rom von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Bürgermeister von Alexandrien der Akt unterfertigt, mittels welchem der Stadt Alexandrien die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Vollbahnlinie nach Ovada erteilt wird. Diese Linie, welche in Ovada an die bestehende Bahn Genua - Ovada - Asti anschließt, würde für Alexandrien (Kreuzungspunkt der von Turin, Luino-Novara und Mailand kommenden Linien) eine neue, um etwas kürzere als die jetzt bestehende Verbindung mit dem Hafen von Genua schaffen.

Zum Bau der 32 km langen Linie Alexandrien-Ovada hat der Staat eine Beihilfe von 5000 L. für das Kilometer auf 70 Jahre bewilligt. Die Stadt Alexandrien hat die Konzession an die venetianische Gesellschaft für Bau und Betrieb von Nebenbahnen übertragen, welche das Projekt ausgearbeitet hatte.

— **Elektrische Straßenbahn Castellammare-Sorrent.** Diese Bahnverbindung zwischen den beiden, so viel von Fremden aller Herren Länder aufgesuchten, reizend am Golfe von Neapel gelegenen Orten ist nun endlich nach Überwindung aller Schwierigkeiten, welche seit mehr als 30 Jahren die Verwirklichung des Projektes verhinderten, sichergestellt. In Sorrent hat sich mit vorwiegend einheimischem Kapitale die Gesellschaft der Sorrentinischen Straßenbahnen gebildet, welche von einer französischen Gesellschaft die Konzession der Linie Castellammare-Sorrent erworben hat. Mit dem Bau soll nächster Tage begonnen und die Strecke innerhalb 10 Monaten eröffnet werden. Die genannte Gesellschaft gedenkt auch die Sorrentinische Halbinsel mit den am Meerbusen von Salerno gelegenen Orten zu verbinden und so die Herrlichkeiten der Umgebung von Amalfi leichter von Neapel erreichbar zu machen.

— **Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen.** Nach dem Geschäftsbericht für 1902 betrugen die Roheinnahmen 11 646 116 Fr. (+ 96 179 Fr.). Hiervon entfielen auf die Betriebseinnahmen 11 424 985 Fr., so daß 1 km 8501 Fr. erbrachte. Die Gesamtausgaben belaufen sich auf 8 387 548 (— 127 328) Fr. Es ergibt sich somit ein Gewinnsaldo von 3 242 478 (+ 223 507) Fr. Daraus sind an Zinsen 743 643 Fr. und an Tilgungsrate 210 488 Fr. zu bestreiten, so daß zur Verfügung der Generalversammlung 2 304 436 Fr. verbleiben. Hiervon geht der Beitrag zum Reservefonds mit 115 221 Fr. ab, es bleiben also einschließlich Vortrag 2 295 500 Fr. Der Verwaltungsrat schlägt vor, dem Erneuerungsfonds 350 000 Fr. zuzuweisen, 4 % Dividende mit 1 600 000 Fr. zu verteilen und den Rest von 345 500 Fr. vorzutragen.

Fremde Weltteile.

— **Schantungbahn.** Nach einem von der Direktion der Schantung-Eisenbahngesellschaft in Berlin eingegangenen Telegramm ist am 1. d. M. die weitere Teilstrecke Tsingtschoufu-Tschotien mit 15 km Länge dem Betriebe übergeben worden. Im ganzen sind jetzt 256 km im Betriebe.

— **Otaviminen- und Eisenbahngesellschaft.** In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung wurde der am 12. Mai d. J. mit der South West Africa Company abgeschlossene Vertrag wegen Abtretung der für den Minen- und Eisenbahnbetrieb der Otavigesellschaft in Deutsch-Südwestafrika erforderlichen Land-, Minen- und Wasserrechte usw. sowie eine Reihe von Abänderungen der Satzungen der Gesellschaft genehmigt, denen zufolge ihr Grundkapital nunmehr auf 20 000 000 ℳ erhöht ist.

Rechtsprechung.

— **Zum Begriffe des „eigenen Verschuldens"** bemerkt ein Reichsgerichtsurteil vom 24. Juni 1902 folgendes:

Der Verletzte ist mit einem verspäteten Zuge in H. angekommen, hat sich, vom Schaffner zur Eile aufgefordert, zur Lösung einer Fahrkarte für seine mit demselben Zuge beabsichtigte Weiterfahrt in das Bahnhofsgebäude begeben und ist auf dem Rückwege nach dem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge in der Eile über einen auf dem Bahnsteige stehenden Eisenbahngepäckkarren gestürzt, wodurch er sich verletzte. Bezüglich der besonderen Eile hat das Berufungsgericht hervorgehoben, daß diese nicht nur nach der persönlichen Ansicht des Verletzten, sondern auch nach der ganzen Sachlage, namentlich bei der Kürze der fahrplanmäßigen Haltezeit des Zuges und bei der wegen dessen Verspätung vorliegenden Möglichkeit einer noch weiter eintretenden Verkürzung derselben notwendig gewesen sei. Auf Grund aller dieser Tatumstände hat das Berufungsgericht eine der Natur des Eisenbahnbetriebes eigene Eile und hiermit zusammenhängende Gefährlichkeit und zugleich den von der Revision vermißten ursächlichen Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall ohne rechtlichen Verstoß angenommen. Dieser Zusammenhang liegt namentlich insofern vor, als zur Zeit des Unfalls einerseits der Betrieb hinsichtlich des erwähnten, zur Weiterfahrt bereitstehenden Zuges noch nicht beendigt und auch nicht unterbrochen war und als anderseits Kläger selbst als Reisender zu diesem Betriebe in einer noch fortdauernden Beziehung stand, insofern er gerade im Begriff war, zur Weiterfahrt in den Zug wieder einzusteigen, und als namentlich nach der Annahme des Berufungsgerichts die als nächste Ursache des Unfalls anzusehende besondere Eile des Verletzten infolge von Tatumständen, die mit dem Bahnbetriebe zusammenhängen und als außergewöhnliche Betriebsereignisse erscheinen, der Zugverspätung, der dadurch gegebenen Möglichkeit der Abfahrt des Zuges vor Ablauf der fahrplanmäßigen Aufenthaltszeit und der Mahnung des Schaffners, notwendig und somit auch dadurch veranlaßt war. Diese besondere Eile des Verletzten war also einerseits eine Folge des Eisenbahnbetriebes und stand anderseits mit den besonderen Gefahren desselben im Zusammenhange, wegen deren

der Verletzte verständigerweise für den Fall, daß er sich nicht beeilte, den Eintritt irgend eines dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Unfalls befürchten konnte. In dieser Hinsicht genügt es namentlich, daß nach den Grundsätzen der Lebenserfahrung eine solche Einwirkung der besonderen Gefahren des Betriebes auf das eilige Verhalten des Verletzten anzunehmen ist. Überdies hat sich der Unfall auf dem Bahnsteige ereignet, an einem Orte, der seiner Lage und Bestimmung nach dem Bahnbetriebe dient. Wenn aber an einer Eisenbahnbetriebsstätte selbst ein Reisender infolge der Eile, die durch den Betrieb, namentlich durch außergewöhnliche Betriebsereignisse, wie hier, veranlaßt ist, einen Unfall erleidet, der mit den eigentümlichen Gefahren dieses Betriebes im Zusammenhang steht, so ist an sich das Merkmal des § 1 des Haftpflichtgesetzes: „bei dem Betriebe" gegeben.

Bücherschau.

— **Die einfachste Buchführung für Eisenbahnstationen.** Von Wilhelm Alpers, Hauptkassenverwalter. Braunschweig 1903. Selbstverlag des Verfassers. Preis 3.50 ℳ.

Im engsten Zusammenhange mit der Frage über eine Vereinfachung des Abfertigungsverfahrens, die wir zuletzt in Nr 36 S. 566 f. im Anschluß an die Vorschläge des Kassierers Otto Behrens zu Braunschweig besprochen haben, stehen die Bestrebungen, das Buchführungswesen der Stationen in einer Weise zu gestalten, welche die jetzt bestehenden verwickelten Einrichtungen entbehrlich macht, ohne dadurch die Übersichtlichkeit und Vollständigkeit der Rechnungslegung zu beeinträchtigen. Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung müssen zur Zeit allein für die Zwecke des Güterverkehrs bei den Dienststellen ein Barkassen-Einnahmebuch, ein Barkassen-Ausgabebuch, ein Frankaturbuch, ein Nachnahmebuch, ein Empfangskontrollbuch, ein Nebengebührenbuch, ein Depositen- und Vorschußbuch, ein Frachtstundungsbuch und ein Soll- oder Abrechnungsbuch, zusammen 9 verschiedene Bücher, geführt werden. Der Verfasser hält es nun für sehr wohl tunlich, daß alle diese Bücher durch die Führung von drei Büchern, eines Versandbuches, eines Empfangsbuches und eines Abrechnungsbuches, ersetzt werden, und schlägt für diese Bücher besondere, von ihm erfundene Vordrucke vor, die zur Aufnahme aller der verschiedenartigen Buchungen, wie sie das Kassenwesen großer Abfertigungsstellen notwendig macht, geeignet sind. Mit wenigen geringen Abänderungen würde sich dies Buchungsverfahren sowohl unter Beibehaltung, wie unter Wegfall der bisherigen Frachtkarten durchführen lassen. Gerade diesen letzteren Umstand halten wir aber für überaus wesentlich und wichtig; denn bevor man die Frachtkarte aus dem Verkehrswesen der Eisenbahnen ausschalten kann, wird man die Sicherheit haben müssen, daß durch diese Änderung nicht der Kassendienst und das Abrechnungswesen in einer Weise geschädigt werden, die mit den Vorteilen der erstrebten Vereinfachung in keinem Verhältnisse steht. Ob sich dieses neue System auch bei Einführung in größerem Maßstabe probehaltig erweisen wird, kann nur auf Grund vorgängiger Versuche im engeren Kreise und an der Hand der Erfahrung beurteilt werden. Jedenfalls ist es mit Freude zu begrüßen, daß der Verfasser als ein im praktischen Dienst stehender Beamter seine Sachkenntnis in den Dienst einer so wichtigen Tagesfrage stellt.

— **Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft?** Ein Beitrag zur sächsischen Eisenbahnfrage von einem Fachmann.

Unter diesem Titel ist Anfang Mai d. J. im Verlage von v. Zahn & Jaensch in Dresden eine Broschüre erschienen, deren Besprechung unser Leitaufsatz in Nr 42 d. Ztg. gewidmet war. Wir machen auf den interessanten Inhalt der Schrift unsere Leser auch an dieser Stelle besonders aufmerksam.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Juli 1903 ab verkehren die Züge
578 ab Friedrichroda 2.53 Nachm., Reinhardsbrunn 2.57 bis 3.00, Schnepfenthal 3.07 bis 3.08, Waltershausen 3.14 bis 3.18, an Fröttstädt 3.27 Nachm.
579 ab Fröttstädt 3.02, Waltershausen 3.11 bis 3.15, Schnepfenthal 3.22 bis 3.22, Reinhardsbrunn 3.29 bis 3.32, an Friedrichroda 3.36.

Ferner verkehren seit dem 31. Mai d. J. an allen Sonn- und Festtagen
Zug 579a ab Fröttstädt 2.24 Nachm., an Waltershausen 2.33 und
Zug 578a ab Waltershausen 2.43, an Fröttstädt 2.52 Nachm.

Erfurt, im Juni 1903. (1457)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

In den direkten Tarifen für den Kohlenverkehr Belgien-Basel transit - Westschweiz tritt mit dem 10. Juni 1903 eine Frachtermäßigung von durchschnittlich 0,55 Frcs. für 1000 kg ein. Nähere Auskunft erteilt unsere Güterabfertigungsstelle in Basel.

Straßburg, den 3 Juni 1903. (1458)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Vom 20. Juli d. J. ab erhöhen sich die Entfernungen im Verkehre zwischen Worms (Hauptbahnhof und Hafen) und den pfälzischen Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen = Kleinkarlbach und Sausenheim um je 2 km.

Ferner werden die Entfernungen für den Verkehr der Station Ebernburg mit Mannheim (Direktionsbezirk Mainz) und Mannheim = Neckarvorstadt unter entsprechender Änderung der auf Seite 7 des Nachtrags IV zum Tarifheft B 2 angegebenen Frachtsätze von 99 auf 100 km erhöht. — Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M, den 5. Juni 1903 (1459)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch - ungarisch - bayerischer Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 4.
(Klassengüterverkehr Galizien-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 kommt der Nachtrag II zur Einführung, welcher Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr 50 und 71 enthält.

München, den 4. Juni 1903. (1460)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

In den Tarifheften I B und II F sind die Stationsnamen Trier r. M. in „Trier Hauptbahnhof" und Trier l. M. in „Trier West" geändert worden.

Karlsruhe, den 4. Juni 1903. (1461)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff in Wagenladungen von 10000 kg ab Kehl transit (Wasserweg) nach Balsthal (Önsingen-Balsthalbahn) tritt mit sofortiger Wirkung ein Ausnahmefrachtsatz von 113 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 4. Juni 1903. (1462)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw.

Die Frachtsätze für Eisenerz der Station Zollhaus werden mit Gültigkeit vom 10. Juni d J. ab im Übergangsverkehr von den nassauischen Kleinbahnen um 0,02 ℳ. für 100 kg gekürzt.

Essen, den 4. Juni 1903. (1463)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa. Die ermäßigten Sätze für die Beförderung von Porzellanwaren gelten vom 15. Juni 1903 an im Verkehre von Eger, Franzensbad, Johanngeorgenstadt und Klingenthal Ort und Übergang nach Hamburg allgemein für Porzellanwaren des Spezialtarifs II.

Dresden, den 6. Juni 1903. (1464)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Wüstegiersdorf des Direktionsbezirks Breslau, Algringen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Bützow der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Verband einbezogen. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 5. Juni 1903. (1465)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1903 werden im Verkehr von Illowo transit und Sosnowice transit die Stationen Rosenau i/Schlesien des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau und Rostock F. F. des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin als Empfangsstationen in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Dienststellen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 2. Juni 1903. (1466)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. Juli d. J. tritt ein neuer Verbandsgütertarif Teil I, Abteilung B in Kraft, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und ein alphabetisches Verzeichnis hierzu. Durch den Tarif wird der Verbandsgütertarif Teil I, Abteilung B vom 1. Juli 1901 nebst Nachtrag I aufgehoben. Abdrucke des Tarifs sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft erteilen.

Elberfeld, den 2. Juni 1903. (1467)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Vom 10. Juni d. J. ab werden die Stationen Bromberg, Mocker i/Westpr., Thorn, Culm, Danzig Hauptbhf., Lege Tor, Olivaer Tor, Weichselbhf., Dirschau, Elbing, Graudenz, Köslin, Lauenburg i/Pomm., Marienwerder, Mühle Schönau, Neustettin, Pr.=Stargard, Pr.=Holland, Belgard, Zossen, Alt=Kemnitz als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen des Reichsbahn-Staatsbahngütertarifs einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. Juni 1903. (1468)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Greifenhagener Kreisbahnen einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle, Magdeburg, Posen und Stettin sowie Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, anderseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Kartoffeln, Rüben und Erden des Rohstofftarifs, sämtliche Düngemittel, Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriketts, bei Beförderung in Ladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Die gleiche Tarifvergünstigung tritt auch ein für Steinkohlen- und Steinkohlenkokssendungen in Ladungen von mindestens 10 t von Oberschlesien nach den Stationen der Kleinbahnstrecken Greifenhagen-Klein=Schönfeld bezw. Wildenbruch.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 3. Juni 1903. (1469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.

Umschlagstarif vom 1. November 1901.

In den Bestimmungen über die Anwendbarkeit des Tarifs (Seite 5 des Tarifnachtrags I) ist bei Ziffer 2 Abs. 2 folgende Anmerkung anzubringen:

„Die für Asch, Eger und Franzensbad geltenden Sätze des Sp.-Tarifs II finden auch bei den aus Bayern stammenden Porzellan- und Hohlglassendungen, die in den genannten Stationen aufgeliefert werden und zur Ausfuhr nach Belgien, den Niederlanden oder darüber hinaus bestimmt sind, Anwendung."

München, den 31. Mai 1903. (1470)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr.

Die Station Brebach des D.-B. St. Johann=Saarbrücken wird mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen einbezogen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 31. Mai 1903. (1471)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in der Kundmachung (138a) in Nr 5 dieser Zeitung vom 17. Januar 1903 (Seite 71) enthaltenen Frachtsätze für Hornvieh in Wagenladungen treten mit 15. Juli 1903 außer Kraft.

Wien, am 4. Juni 1903. (1472)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1903 wird die Station Fürstenberg a/O. des Direktionsbezirks Posen als Empfangsstation in den im ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach Binnenstationen aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 3. Juni 1903. (1473)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

(Anhang zu den Tarifen Teil II.)
Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Juli 1903 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1903 gültigen „Anhange zu den Tarifen Teil II" in Kraft.

Derselbe enthält eine Ergänzung der Postnummern 42 bezw. 43 für Glas der Pos. G—11 mit Frachtsätzen bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg ab Bleistadt B. E. B. nach diversen galizischen Stationen und eine Abänderung der Frachtsätze der Postnummer 66 (Holztönnchen zur Russen-Verpackung).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1903. (1474)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. treten bei den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr 55 für Tonerde, schwefelsaure usw., und zwar im Verkehre Heufeld-Budweis, Gojau und Krumau Ermäßigungen ein.

München, den 4. Juni 1903. (1475)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Porzellan von Merkelsgrün nach Südfrankreich und Spanien.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von Porzellan in Rahmen, Verschlägen, Kisten, Harrassen, Körben oder Tonnen, sowie von Isolatoren aus Porzellan, verpackt, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach					
	Genève transit				Verrières transit	
	für Sendungen mit Bestimmung nach					
	Grenoble		Port Bou		Irun	
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens					
	5000 kg	10 000 kg	5000 kg	10 000 kg	5000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen					
	Francs für 1000 kg					
Merkelsgrün	59,30	43,80	52,30	40,20	46,30	34,20

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Teil I, Abteilung A, und auf Grund der allgemeinen Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Teil I, Abteilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 4. Juni 1903. (1476)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 3.
Einführung eines Nachtrages.
Mit 1. Juli 1903 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1903 gültigen Tarife Teil II, Heft 3 in Kraft.
Derselbe enthält eine Ergänzung und Abänderung des Tarifes 2 für Hornvieh und Borstenvieh und des Tarifes 4 für Maschinen, landwirtschaftliche etc.
Exemplare des Nachtrages sind bei den beteiligten Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich.
Wien, am 2. Juni 1903. (1477)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil V, 3. Heft vom 1. März 1889.
Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für die Beförderung von Spiritus folgende Frachtsätze bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des obenbezeichneten Tarifes zur Anwendung:

Nach	Von Znaim Ö. N. W. B. Centimes für 100 kg
Bregenz transit	321
Buchs (Rheintal) transit	321
Lindau transit	321
St. Margrethen transit	326
Aarau	438
Basel S. B. B. u. Bad. B.	396
Basel-St. Johann	396
Burgdorf	511
Delémont (Delsberg)	460
Romanshorn	351

Die Station Znaim rangiert in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Iglau (Stadt).
Wien, am 2. Juni 1903. (1478)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:
160 000 kg Repsmaschinen- und Lampenöl,
1 000 000 „ Mineralschmieröl,
200 000 „ Gasöl,
1 000 000 „ Erdöl, russisches,
300 000 „ Putzöl,
25 000 „ Terpentinöl, feines,
70 000 „ Leinöl,
10 000 „ Talg,
1 800 „ Kernseife,
25 000 „ Schmierseife.
Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verdingung 1. Juli 1903“ versehen spätestens
Mittwoch, den 1. Juli 1903, Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.
Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.
Karlsruhe, den 5. Juni 1903. (1479)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Ausführung der Oberbauarbeiten auf der Südseite des umzubauenden Oberschlesischen Bahnhofes in Breslau und der anschließenden Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 13. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabteilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 1,0 ℳ. in bar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Breslau, den 1. Juni 1903. (1480)
(Brüderstraße 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:
I Holz- und Seilerwaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Werg, Hanf, Nahtleinen, Schnüre, Spitzstränge;
II. Gewebe- und Posamentierwaren, als: Vorhangstoffe, wollene, halbleinene, Wagenteppichzeug, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, Leinwand, rohe, Apparatdecken, Dochte, Schnüre, wollene, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Nähfaden, Schmierpolster und Wiechengarn;
III. Glas- und Tonwaren, als: Ölbehälter, Milchglasglocken, Laternengläser, Glastafeln, Isolatoren, Steingutkrüge, Steinguthäfen und Nachtgeschirre;
IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Karbolsäure, Salzsäure, Spiritus, fein und denaturiert, Salmiak, Bleiweiß, Goldocker, Mennige, Parisergelb, Kienruß, Umbra, Englischrot, Gold, feines, Goldbronze;
V. Lederwaren, Mineralien, Pech, Teer und Harze, als: Zaumleder, Vachetteleder, Schaffelle, Putzleder, Fensterzugriemen, Nähriemen, Bimssteine, gewöhnliche, Wiener, Kreide, geschlemmte, geschnittene, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Burgunderharz, Kolophonium, Schiffsteer;
VI. Papiere und Verschiedenes, als: Fließpapier, Packpapier, Pappendeckel, Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Stärke, Salband, Roßhaar, Gummi arabicum, Zimmermannsbleie, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.
Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verdingung 17. Juni 1903“ versehen spätestens
Mittwoch, den 17. Juni 1903, Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.
Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.
Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.
Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.
Karlsruhe, den 21. Mai 1903. (1481)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen: Gruppe A. 1605400 Stück Hakenplatten für hölzerne Schwellen, 2160000 Stück Hakenplatten für eiserne Schwellen, 3677000 Stück Klemmplatten, 13179 t Laschen, 16000 Stück Übergangslaschen, 880000 Stück Unterlagsplatten, 3720 t Weichenplatten, 90000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 14000 Stück Zungendrehstühle, 110000 Stück Gleitstühle.
Gruppe B. 738 t Hakennägel, 1482 t Hakenschrauben, 3054 t Laschenschrauben, 4002 t Schwellenschrauben.
Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ. für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B — in bar — zu beziehen.
Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 26. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.
Ende der Zuschlagsfrist am 24. Juli d. J.
Essen (Ruhr), den 2. Juni 1903. (1482)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Die von der Bahn und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaren, als Kupfer, Messing, Zink, Blei, Stahl, Schweiß- und Gußeisen, alte Radreifen, Schienen, Schwellen, Unterlagsplatten, alte Eisen- und Stahlräder, Roststäbe, Bremsklötze, Maschinenteile, Eisenkonstruktionen von Brücken sowie eine alte Drehscheibe werden hier am
Donnerstag, den 18. Juni d. J., Vormittags von 10—12 Uhr und Nachmittags von 2½ Uhr an öffentlich versteigert.
Bis zum Beginn der Versteigerung werden auch schriftliche Angebote angenommen.
Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichnis werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.
Karlsruhe, den 2. Juni 1903. (1483)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 45. 13. Juni 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 17 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Eisenbahnkraftwagen der Daimler-Motorengesellschaft in Cannstatt.

Vom Baurat a. D. Fischer in Stuttgart.

Die württembergische Eisenbahnverwaltung ist, wie bekannt, seit Jahren bestrebt, der Förderung des Lokalverkehrs unter Erzielung geringerer Betriebsausgaben dadurch entgegenzukommen, daß auch einzelne, mit Motoren ausgerüstete und von nur einem Maschinisten und einem Schaffner bediente Wagen in den Dienst gestellt werden, welche mit geringerer Fahrgeschwindigkeit zwischen den Hauptzügen laufen und auf diese Weise den Nachbarschaftsverkehr auf kürzeren Strecken besorgen.

Der Weg zur Erlangung solcher Betriebsmittel war neben den seit längerer Zeit im ständigen oder versuchsweisen Gebrauch befindlichen Dampfwagen (Belpaire in Belgien, Rowan & Thomas in Deutschland, Serpollet in Frankreich) noch besonders gegeben durch die seit 1886 hauptsächlich von dem verstorbenen Ingenieur Kommerzienrat Daimler in Cannstatt ins Leben gerufene Herstellung und Verwendung von Benzinmotoren zur Fortbewegung von Straßenfuhrwerken, und es bedurfte somit nur einer Anregung der auf dem Gebiet der Eisenbahnkraftwagen seit 1894 tätigen Leitung des württembergischen Eisenbahnwesens, um die bei jenen Fahrzeugen gewonnenen Erfolge auch für die Fortbewegung einzelner Personenwagen nutzbar zu machen.

Bei der von der Daimler-Motorengesellschaft in Cannstatt übernommenen Bearbeitung der Aufgabe waren aber nicht weniger Schwierigkeiten zu überwinden, als bei der Ausbildung der Straßenkraftwagen; mehrjährige Studien und Versuche waren nötig, bis die den Besonderheiten des Eisenbahnbetriebs voll entsprechende Art der Kraftübertragung von dem in nur einer Richtung arbeitenden, schnellaufenden Benzinmotor auf die Treibachse festgelegt und den im Bau dieser Motoren unausgesetzt zutage tretenden Vervollkommnungen, besonders in Hinsicht auf ihre Leistungsfähigkeit, Rechnung getragen war. Wie bei den meisten Neuerungen, konnte es auch hier nicht ohne einzelne Mißerfolge und namentlich nicht ohne erhebliche Geldopfer abgehen, aber es war das Geschick und die Beharrlichkeit, womit sowohl die Ingenieure, als auch die Oberleitung der Daimler-Motorengesellschaft die einmal übernommene Aufgabe verfolgten, und wobei die Herren Geheimer Kommerzienrat M. v. Duttenhofer in Rottweil und Fabrikdirektor Ingenieur Maybach in Cannstatt besonders erwähnt zu werden verdienen, auch von glänzenden Erfolgen begleitet.

Es wird wohl keine wirksamere Schätzung der beim Auswachsen der Daimlerschen Anfänge bis zu dem heutigen Stand dieser Betriebsmittel geleisteten Geistesarbeit geben, als wenn wir uns vergegenwärtigen, daß der erste Daimlersche Benzinkraftwagen mit 18 Reisenden auf der Steigung von 10 ‰ eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/Std. erzielte, während die heutigen Wagen der Daimler-Motorengesellschaft voll besetzt (56 Personen) auf der gleichen Steigung mit 26 km/Std. und auf der Steigung von 26 ‰ noch mit 16—17 km/Std. verkehren können. Auf horizontaler Strecke erreichen diese Kraftwagen voll besetzt 40—50 km/Std.

Die Wagen haben vierzylindrige Motoren von 30 PS, welche in der Mitte des Gestells zwischen den Achsen eingebaut sind. Infolgedessen ragen allerdings die Zylinder zum Teil in den Kasten hinein, allein es ist hierdurch die Aufstellung der 44 bequemen Sitzplätze, zu denen noch 12 Stehplätze außerhalb desselben kommen, nicht behindert; ein gut anschließender Holzkasten hebt das Geräusch der geruchlos arbeitenden Maschine nahezu vollständig auf, die Auspuffgase werden über das Dach ins Freie geleitet. Die Kraftübertragung, wie auch das Andrehen des Motors ist in ähnlicher Weise angeordnet, wie bei den Straßenautomobilen; durch die auf der Vorgelegewelle befindlichen vier verschiebbaren Stirnräder werden Fahrgeschwindigkeiten von 7,5, 13, 23 und 32 km/Std. erzielt. Die Lüftung des Wagens und die Heizung im Winter werden durch einen mit dem Motor verbundenen Ventilator bewerk-

stelligt, der durch entsprechende Öffnungen im Boden die frische Luft, im letzteren Fall die durch den Kühlapparat gewonnene warme Luft, in beliebigen Mengen in den Wagenkasten einführt, während die gebrauchte Luft durch zwei in der Decke angebrachte Ventilationsaufsätze abziehen kann.

Die Wagen haben einen Radstand von 4,8 m und können von beiden Stirnseiten aus bedient werden, so daß das Drehen erspart bleibt. Der in geschützter Lage angebrachte Benzinbehälter faßt 100 kg Benzin, womit etwa 350 km Fahrt geleistet werden können. Der Preis eines solchen Wagens beträgt 30 000 ℳ.

Der Materialverbrauch beträgt bei der mittleren Tagesleistung von 150 km für Benzin 8,5 ₰, für Schmieröl 1 ₰; unter Einrechnung der Kosten für Bedienung (1 Maschinist und 1 Schaffner mit zusammen 8 ℳ) ergibt sich somit für das Wagenkilometer eine Betriebsausgabe von 15 ₰, welcher je nach der Besetzung des Wagens ein 3 bis 6 facher Einnahmebetrag gegenüber steht. Das allgemeine Verhalten dieser Wagen, besonders hinsichtlich der ununterbrochenen Benutzung im Dienst, ist sehr befriedigend; in den letzten vier Jahren hat jeder 45 000 bis 50 000 km zurückgelegt; die hierbei angefallenen Unterhaltungsarbeiten waren ganz geringfügiger Art.

Diese amtlich bestätigten Erfolge mußten selbstverständlich auch in weiteren Kreisen Vertrauen erwecken, und es haben auch infolge des Vorgehens der württembergischen Staatsbahnverwaltung, welche bereits fünf Benzinkraftwagen von der Daimler-Motorengesellschaft im Betrieb hat, die schweizerischen Bundesbahnen, die österreichischen Staatsbahnen sowie die ungarischen Staatsbahnen Probewagen erhalten, während für die sächsischen Staatsbahnen ein solcher demnächst zur Ablieferung kommt.

Hiernach kann kein Zweifel mehr bestehen, daß die Eisenbahnkraftwagen der Daimler-Motorengesellschaft in Cannstatt in ihrer dermaligen Ausgestaltung den gleichartigen Fahrzeugen anderer Systeme vollkommen ebenbürtig sind, und da kein Hindernis vorliegt, bei ihnen noch stärkere Motoren zu verwenden, und namentlich der bereits in der Ausführung befindliche Ersatz des Benzins durch den im eigenen Lande erzeugten Spiritus (was namentlich vom nationalökonomischen Standpunkt von großer Wichtigkeit ist) noch eine weitere Verbilligung der Betriebskosten und eine einfachere Handhabung des Heizmaterials erwarten läßt, so werden sie die andere Energien benutzenden Wagen in Bälde übertroffen haben, sowohl in technischer, als in wirtschaftlicher Hinsicht. Einen unbestreitbaren Vorteil haben übrigens diese Wagen auch jetzt schon gegenüber den Dampfwagen insofern, als der Maschinist während der Fahrt seine Aufmerksamkeit lediglich der Fahrgeschwindigkeit und der Bahnstrecke zuzuwenden braucht und ihm die Bedienung des Feuers, die Rauchbelästigung, die Wasserspeisung und alle anderen hiermit zusammenhängenden Leistungen erspart bleiben, was für die Ordnung und die Sicherheit des Betriebs von hohem Wert ist.

Stuttgart, Mai 1903.

Anmerkung der Schriftleitung.

Der Frage der Anwendung von Kraftwagen im Eisenbahnbetrieb wird in letzter Zeit eine immer größer werdende Beachtung zu teil, nicht nur in Deutschland, wo neben den vom Verfasser genannten Gattungen namentlich elektrische Kraftwagen in Betrieb genommen sind, sondern neuerdings auch in England, wo die Bahnverwaltungen sich die Erzielung von Ersparnissen durch Einführung von Kraftwagen auf Nebenlinien und in Stunden schwächeren Verkehrs lebhaft angelegen sein lassen. Mitteilungen über derartige Betriebsmittel und die damit gemachten Erfahrungen sind daher immer dankenswert.

Inwieweit ist die Möglichkeit vorhanden, die freie Arztwahl bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen durchzuführen?

Der am 28. Februar d. J. in Frankfurt a/M. versammelte Ausschuß des Deutschen Bahnärzte-Verbandes hat auf Grund der Berichte der Herren DDr. Beck-Mengen in Württemberg und Ramm-Charlottenburg über die Frage: „Inwieweit ist die Möglichkeit vorhanden, die freie Arztwahl bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen durchzuführen?“ einstimmig beschlossen, die allgemeine freie Arztwahl bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen nicht zu empfehlen und die Ergebnisse seiner Verhandlungen als Begründung seiner Stellungnahme sämtlichen deutschen Eisenbahnbehörden zugängig zu machen.

Herr Dr Beck kommt hiernach zu folgenden Schlüssen:

1. Eine sehr große Zahl von Kassenmitgliedern ist im Betriebsdienst verwendet und hat in diesem die gleichen verantwortungsvollen Aufgaben zu erfüllen, wie das ständig angestellte Personal. Ein anderer Teil der Kassenmitglieder ist zwar in Werkstätten u. dgl. tätig, bereitet sich aber zugleich für die künftige Verwendung im äußeren Dienste (Fahrdienst) vor. Die Betriebssicherheit erfordert, daß diese Kassenmitglieder in bezug auf ihre Diensttauglichkeit ebenso überwacht und kontrolliert werden, wie das ständige Personal. Das kann aber nur durch den fest angestellten Bahnarzt geschehen.

Er hat besonders acht zu geben auf gewisse Krankheiten, z. B. Epilepsie, Nervosität, Farbenblindheit, welche für die Betriebssicherheit von folgenschwerer Bedeutung sein können. Die Meldung einer solchen Krankheit und zumal die darauf folgende Entfernung des Erkrankten aus dem Betriebsdienste zieht dem Arzte erfahrungsgemäß die Mißgunst der Betroffenen und seiner Verwandten zu. Der Arzt läuft in solchen Fällen Gefahr, für sein pflichtgemäßes Handeln seitens der Kassenmitglieder durch Entziehung der Praxis geschädigt und dadurch in seiner gutachtlichen Tätigkeit beeinflußt zu werden. Nur die Unabhängigkeit des Arztes von den Kassenmitgliedern gewährleistet eine durchaus objektive Sachbehandlung.

2. Die Kassenmitglieder bilden den Stamm, aus dem sich das ständige Dienstpersonal der Eisenbahn ergänzt. Da an dieses Dienstpersonal aber besondere Ansprüche in bezug auf körperliche und geistige Tauglichkeit gestellt werden müssen, so sind auch diejenigen Kassenmitglieder, welche auf ständige Anstellung Anwartschaft haben, von Zeit zu Zeit auf ihre Tauglichkeit zu untersuchen.

Die Eisenbahnverwaltung hat aus diesem Grunde auch ein besonderes Interesse daran, zu erfahren, wie sich diese Personen körperlich befinden, wie sie sich gegen Alkohol verhalten, welche Krankheiten sie durchgemacht, wie diese verlaufen sind usw. Darum muß der Arzt über all das Buch führen, damit er jederzeit die nötige Auskunft geben kann; denn diese gutachtliche Tätigkeit muß an Zuverlässigkeit gewinnen, wenn sie auf der Beobachtung und Behandlung der begutachteten Personen beruht.

Nur so allein kann die Eisenbahnverwaltung sich vor Anstellung untauglicher Personen schützen und damit vor Gefährdung des Betriebes durch solche und vor Belastung des Etats mit frühzeitigen Pensionen.

3. Die Erforschung der Krankheiten, welche beim Eisenbahndienste besonders häufig sind, sowie die Gesundheitsverhältnisse des Bahndienstpersonals im allgemeinen und damit die Anbahnung einer vernünftigen Gesundheitspflege bei diesem sowie einer Eisenbahn-Gesundheitspflege überhaupt kann nur von fest angestellten Bahnärzten geleitet werden. Dazu ist auch ein einheitliches Vorgehen derselben, Untersuchung nach einem Schema, Buchführung über alle Erkrankungen des gesamten Personals und über die Ergebnisse aller Untersuchungen,

besonders der auf Seh- und Hörvermögen, unbedingt nötig. Nur so ist eine Statistik über die Erkrankungen des niederen Eisenbahnpersonals möglich und somit die unentbehrliche Grundlage für eine zeitgemäße Eisenbahn-Gesundheitspflege zu gewinnen.

4. Die schnelle Erledigung aller Angelegenheiten, welche ärztliche Mitwirkung erheischen, ist ein wesentliches Erfordernis eines geordneten Bahndienstes. Sie ist ohne Zweifel viel sicherer zu erreichen bei einer beschränkten Zahl fest angestellter Ärzte, welche selbst an dem Dienste Interesse haben, als bei einer Vielzahl von Ärzten, denen der Dienst vielfach fremd und die Tätigkeit bei der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse nur ein mehr oder weniger willkommener Nebenerwerb ist.

Die Erfahrungen, welche in dieser Beziehung die Verwaltung der reichsländischen Eisenbahnen in Luxemburg gemacht hat, wo die freie Arztwahl aus dringenden äußeren Gründen versucht, aber bald wieder aufgegeben werden mußte, wurden von einem Mitgliede des Ausschusses erwähnt und klangen sehr lehrreich.

Auch die glatte Durchführung des Betriebes wird besser gesichert sein, wenn einzelnen fest angestellten Ärzten die Behandlung des Personals anvertraut ist, weil sie unnötiger Dienstentziehung entschiedener entgegentreten können, als eine Vielheit von Ärzten, die von der Wahl des Personals abhängig ist.

5. Die für die Einführung der freien Arztwahl vorgebrachten Gründe treffen nur an wenigen größeren Plätzen zu; denn an kleinen Plätzen ist die Zahl der Kassenmitglieder zu gering, als daß sie einen wesentlichen Ausfall in der Praxis mehrerer Ärzte zu bedeuten hätte. Dagegen macht gerade hier die Entschädigung der Reisekosten der Ärzte die meisten Schwierigkeiten. Auch geht die Agitation für die freie Arztwahl von den größeren Plätzen aus und hat auf kleinen Plätzen keinen Anhang gewonnen.

Sollten daher äußere Gründe zur Einführung der freien Arztwahl zwingen, so dürfte sie nur an größeren Plätzen und jedenfalls nur für diejenigen Mitglieder versucht werden, welche nie in die Lage kommen, ständig Angestellte zu vertreten, wie z. B. Arbeiter in Werkstätten, vorübergehend beschäftigte Hilfsarbeiter, Mitglieder der Baukrankenkasse usw. Damit fällt sie aber überhaupt.

Auch wird eine gewisse Auswahl unter den Ärzten berechtigt sein, wobei die Standesvertretungen der Ärzte mitzuwirken hätten.

6. Zu berücksichtigen dürfte auch sein, daß manche Bahnarztstellen durch Einführung der freien Arztwahl bei der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse zu einer solchen Bedeutungslosigkeit heruntersinken würden, daß sie kaum mehr ein besonderes Interesse am Dienste wecken, vielleicht auch kaum noch einen Bewerber finden würden.

7. Daß bei Einführung der freien Arztwahl eine Beschränkung der bis jetzt gebotenen Mehrleistungen der Betriebskrankenkasse erfolgen müßte, liegt wohl außer Zweifel, da die Ausgaben für Ärzte schon wegen der Reiseentschädigungen für die Ärzte, welche nicht freie Eisenbahnfahrt haben, steigen müssen.

Diese Erfahrung hat man auch in den Direktionsbezirken Altona und Cöln gemacht, wo die beschränkte freie Arztwahl eingeführt wurde. Sie wurde daher im erstgenannten Bezirke auch wieder aufgehoben.

Die erwähnten Mehrleistungen (52 Wochen ärztliche Hilfe, Arzt und Apotheke für die Angehörigen usw.) sind aber sicher ein Anziehungsmittel für Bewerber beim niederen Bahndienst und setzen die Bahnverwaltung dadurch in die Lage, sich eine große Auswahl von Bewerbern zu sichern, ein Vorteil, der nicht ohne Not aufgegeben werden sollte.

8. In der württembergischen Dienstanweisung für die Kassenärzte der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse wird in § 2 ihnen in bezug auf die Kassenmitglieder zur Pflicht gemacht „neben der Behandlung auch Beratung derselben über Verhalten und Gesundheitspflege namentlich zur Zeit von Epidemien, Prüfung der Rechnungen der Apotheker und Überwachung der Gesundheitsverhältnisse der Kassenmitglieder überhaupt sowie Erforschung derjenigen Krankheitsursachen, welche häufige Erkrankungen zur Folge haben“.

Diese letzteren Aufgaben kann offenbar nur ein fest angestellter Arzt, und zwar wegen der erforderlichen Kenntnis der Dienstverhältnisse nur der Bahnarzt erfüllen. Daß diese Aufgaben aber in richtiger Erkenntnis der Bedürfnisse des Bahndienstes den Kassenärzten auferlegt worden sind, beweist, daß an freie Arztwahl dabei nicht gedacht wurde und nicht gedacht werden kann.

Herr Dr Ramm stellt zum Schlusse seiner Ausführungen folgende Leitsätze auf:

1. Die freie Arztwahl wird zur Zeit bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen gesetzlich nicht gefordert, sie wird auch von der Verwaltung mit Recht abgelehnt, sie könnte nur durch einen Machtkampf der organisierten Ärzteschaft erzwungen werden; doch ist von diesem Kampf gegen die Verwaltung nach den bisherigen Erfahrungen dringend abzuraten.

2. Der Reichstag, dem die Denkschrift über die Stellung der Ärzte bei den Krankenkassen von dem Ärztevereinsbunde, dem etwa 19 000 Ärzte angehören, jüngst zugegangen ist, und in welcher die freie Arztwahl gefordert ist, ist die berufene Instanz, um im Wege der Gesetzgebung durch obligatorische Festlegung die freie Arztwahl bei allen Krankenkassen einzuführen.

3. Solange die freie Arztwahl gesetzlich nicht festgelegt ist, haben die Bahn- und Bahnkassenärzte keinen Grund, für deren Einführung bei den Betriebskrankenkassen einzutreten.

4. Die beschränkte freie Arztwahl ist in größeren Orten unter geringer gesetzlich zulässiger Erhöhung der Mitgliederbeiträge zwecks Aufbesserung der Arzthonorare unter denselben Mehrleistungen der Kasse wie jetzt im Interesse der Mitglieder möglich.

5. Um aber diese und andere wichtige, soziale, gesundheitliche, arzneiliche und persönliche Fragen zum gemeinsamen Vorteile aller Beteiligten zu lösen, ist es dringend geboten, daß jeder Vorstand einer Betriebskrankenkasse einen Vertrauensarzt unter den Kassenärzten erwählt, der, gegen genügendes Honorar fest angestellt, den Sitzungen des Vorstandes mit beratender Stimme beiwohnt und mindestens in allen die Ärzte betreffenden Fragen zu Rate gezogen werden muß. Eine Geschäftsanweisung für den Vertrauensarzt ist unschwer aufzustellen.

6. Bei der Revision der Krankenkassenarzt-Verträge ist zu erstreben, daß für Geburtsleistungen und Nachtbesuche die Mindestsätze der Gebührenordnung vom 15. Mai 1896 gezahlt werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einrichtungen auf den Bahnhöfen zur leichteren Orientierung der Reisenden.** Im preußischen Landtage ist darüber Klage geführt worden, daß auf den Bahnhöfen die Anschläge von Geschäftsanzeigen häufig das Erkennen der amtlichen Bekanntmachungen, insbesondere auch der Wegweiser zu den Wartesälen, zu den Bahnsteigen usw. beeinträchtigen. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat hieraus Anlaß genommen, die Königlichen Eisenbahndirektionen auf eine frühere Anordnung hinzuweisen, wonach Geschäftsanzeigen an oder auf den Bahnsteigen überhaupt nicht und in den Wartesälen und Fluren nur insoweit angebracht werden dürfen, als dadurch die Mitteilung der den Eisenbahnverkehr betreffenden dienstlichen Bekanntmachungen, Fahrpläne, Anschriften usw. nicht beeinträchtigt wird.

— **Monatsversandrechnungen der Güterabfertigungsstellen.** Da der Fortfall der Datumeintragung in die Monatsversandrechnungen der Güterabfertigungsstellen sich nur zum geringen Teil als durchführbar erwiesen hat und im allgemeinen als Erleichterung nicht empfunden wird, will der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten nach einem neuerlichen Erlaß es den kontrollführenden Eisenbahndirektionen überlassen, über den Fortfall dieser Eintragungen im Benehmen mit den anderen beteiligten Gruppendirektionen nach eigenem Ermessen zu befinden. Dagegen wird es zur Entlastung der Güterabfertigungsstellen von der Mehrzahl der Königlichen Eisenbahndirektionen für angängig und zweckmäßig erachtet, von der Ausfüllung der Gewichtsspalte in den Versandrechnungen des Gruppen- und Gruppenwechselverkehrs allgemein abzusehen. Hiernach ist zu verfahren. Für den direkten Verkehr mit fremden Bahnen ist der Fortfall der Gewichtseintragungen gleichfalls anzustreben, soweit dies mit Rücksicht auf die Abrechnungsarbeiten für angängig erachtet wird.

— **Vorschriften über den Oberbau und die Breite des Bahnkörpers bei Nebenbahnen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen soll von der weiteren Beschaffung der nach den Vorschriften über allgemeine Vorarbeiten für Eisenbahnen § 1 b (Seite 6, Absatz 4) zu wählenden Schienenprofile 10a und 11a mit Rücksicht darauf abgesehen werden, daß durch den beschlossenen Umbau größerer Strecken der Hauptbahnen für die Nebenbahnen geeignetes Altmaterial an Hauptbahnschienen gewonnen wird, dessen Verwendung auf den Nebenbahnen wegen der festeren Lage des schwereren Oberbaues und der sich daraus ergebenden geringeren Unterhaltungskosten auch in wirtschaftlicher Beziehung angezeigt ist. Bei der Verlegung des aus Hauptbahnschienen herzustellenden Oberbaues soll darauf gerücksichtigt werden, daß sämtliche Lokomotiven der Hauptbahn, auch wenn der Raddruck 8 t beträgt, darauf übergehen können. Das Schienenmaterial zur Unterhaltung der aus Nebenbahnschienen bestehenden Gleise ist durch Umbau vorhandener Bahnstrecken mit Hauptbahnschienen zu gewinnen.

Auch soll es in Zukunft keiner besonderen Begründung mehr bedürfen, wenn das Planum der Bahn 5 m breit angenommen wird, da sich geringere Breiten mehrfach nicht bewährt haben.

— **Über die Legung des Oberbaus bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung** bestimmt ein Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 19. Mai d. J., daß ohne Ausnahme bei Gleisbauten mit Schienen der Form 8 — 12 m Länge, 0,138 m Höhe, 41 kg Gewicht auf das Meter — 17 Schwellen auf je ein Schienenpaar und bei Schienen der Form 9 — 15 m Länge, 0,138 m Höhe und 43,43 kg Gewicht auf das Meter — 21 Schwellen auf je ein Schienenpaar als geringste zulässige Anzahl anzuordnen sind. Diese Stückzahl darf überall da um eine weitere Schwelle vermehrt werden, wo der Bahnuntergrund oder das zur Verfügung stehende Bettungsmaterial von ungünstiger Beschaffenheit ist.

— **Ausschluß oder nur bedingte Zulassung von Gegenständen zur Beförderung auf Kleinbahnen.** In bezug hierauf veröffentlicht das Eisenb.-Verordn.-Blatt in Nr 23 einen wichtigen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. Mai d. J. Wir teilen nachstehend den wesentlichen Inhalt dieses Erlasses mit. Nach dem Ergebnis angestellter Ermittlungen haben die der Güterbeförderung dienenden Kleinbahnen den Ausschluß gewisser Gegenstände von der Beförderung oder die nur bedingte Zulassung zumeist nach den gleichen Grundsätzen geregelt, wie sie gemäß § 50 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 und der Anlage B hierzu sowie der späteren Ergänzungen für die Eisenbahnen Deutschlands gelten. Die betreffenden Bestimmungen sind indessen nur in den einer staatlichen Genehmigung nicht unterliegenden Beförderungsvorschriften für die Kleinbahnen enthalten. Im Übergangsverkehr von einer Kleinbahn auf die Eisenbahn ergibt sich die Notwendigkeit, jene Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung usw. zu befolgen, von selbst. Allgemeine Erwägungen sowie betriebliche und hygienische Sicherheits- und Ordnungsinteressen sprechen aber dafür, daß die Bestimmungen einerseits auf allen Kleinbahnen — soweit sie nicht lediglich der Personenbeförderung dienen — und zwar auch im Binnenverkehr in Geltung kommen und anderseits durch Aufnahme in die Genehmigungsurkunden öffentlich-rechtliche Bedeutung erhalten (vergl. § 4 [1, 2 und 4] des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 nebst Ausführungsanweisung vom 13. August 1898).

Der Minister ersucht deshalb die Regierungspräsidenten, künftig allen dem Güter- oder Gepäckverkehr dienenden Kleinbahnen konzessionsmäßig vorzuschreiben, daß die den Ausschluß von der Beförderung oder die nur bedingte Zulassung von Gegenständen regelnden Bestimmungen im § 50 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 und der Anlage B hierzu (R.-G.-Bl. S. 557 ff.) nebst den sämtlichen im Erlaß einzeln aufgeführten Nachträgen sowie die späteren Änderungen und Ergänzungen dieser Bestimmungen — mit Ausnahme der Vorschrift unter B 2 im § 50 der Eisenbahn-Verkehrsordnung — auch für die Kleinbahn verbindlich seien; doch könnten mit Zustimmung der Aufsichtsbehörden, wenn nötig, Abweichungen von diesen Bestimmungen zugelassen werden.

Den schon genehmigten Kleinbahnen der gedachten Art soll die gleiche Verpflichtung durch Nachtrag zur Genehmigungsurkunde nach Einholung des Einverständnisses der Unternehmer auferlegt werden, und zwar werde die bezügliche Bekanntmachung tunlichst für alle Kleinbahnen oder — je nach dem Ergebnis der Verhandlungen — doch für eine möglichst große Anzahl von Kleinbahnen gemeinsam zu erlassen sein. Bei der eingangs gekennzeichneten Sachlage werde sich das Einverständnis der Unternehmer voraussichtlich unschwer erreichen lassen. Anderenfalls müßte gelegentlich der Genehmigung wesentlicher Änderungen oder Erweiterungen des Unternehmens die Befolgung jener Bestimmungen vorgeschrieben werden.

Hinsichtlich der Weiterbildung der Bestimmungen bemerkt der Minister schon jetzt, daß die durch das Reichsgesetzblatt veröffentlichten späteren Änderungen und Ergänzungen des § 50 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Anlage B dazu in jedem Falle alsbald durch Bekanntmachung in den Regierungsamtsblättern auch für die betreffenden Kleinbahnen in Kraft zu setzen sein würden.

Der Herr Minister beauftragt schließlich die kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörden, insbesondere die Königlichen Eisenbahndirektionen, durch allgemeine Überwachung und zeitweilige Stichprüfungen des Abfertigungs- und Beförderungsdienstes der Kleinbahnen für die Befolgung der konzessionsmäßigen Verpflichtungen Sorge zu tragen.

— **Berichte über Unfälle auf Kleinbahnen.** Um erschöpfende und übersichtliche Angaben über Unfälle auf Kleinbahnen zu erlangen und eine Übereinstimmung der Berichte nach Form und Inhalt zu sichern, bestimmt ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, daß künftig in den Berichten nacheinander folgende Punkte zu erörtern sind:

Ort, Zeit und Hergang des Ereignisses; Witterungsverhältnisse, sofern sie auf das Ereignis von Einfluß gewesen sind; Verletzung von Personen; Beschädigung von Betriebsmitteln und sonstige Zerstörungen; Schuldfrage, tatsächlich festgestellte oder mutmaßliche Ursache des Unfalls; Anzeige beim Staatsanwalt; Maßnahmen, die zur Beseitigung der Betriebsstörung getroffen sind; Maßregeln zur künftigen Verhütung ähnlicher Ereignisse. Sofern die Schuld eines Kleinbahnbediensteten in Frage kommt, ist bei der Beantwortung der Frage noch anzugeben, wie viel Stunden der schuldige Angestellte am Unfalltage und am Tage zuvor im Dienst gewesen ist; wie groß die Dauer der zwischen beiden Dienstzeiten gelegenen dienstfreien Zeit war und ob demgemäß die Annahme begründet erscheint, daß eine Überbürdung des Bediensteten zu der Vernachlässigung seiner Pflichten beigetragen hat; ob der Bedienstete in seiner bisherigen Beschäftigung belassen worden ist; welche Ausbildung der beteiligte Kleinbahnbedienstete und das Betriebspersonal der Kleinbahn im allgemeinen gehabt hat und in welcher Weise die der Königlichen Eisenbahndirektion obliegende kleinbahngesetzliche Aufsicht bezüglich der Befähigung und Ausbildung der im Betriebe der Kleinbahn beschäftigten Personen ausgeübt wird.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat April d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen — 10 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 5 bei Personenzügen), 13 Entgleisungen in Stationen (davon 6 bei Personenzügen), 9 Zusammenstöße in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 6 Reisende, 1 Bahnbediensteter und 2 Postbedienstete verletzt. Außerdem sind infolge des Schneesturms in den Tagen vom 19. bis 21. April 34 fahrplanmäßige Züge, Hilfszüge und einzelne Lokomotiven auf der freien Strecke entgleist, ohne daß dabei Verletzungen von Personen vorgekommen wären.

— **Der Verein Deutscher Spediteure und die Selbstkosten des Stückgutverkehrs.** Der genannte Verein hat folgenden Beschluß gefaßt: „Die am 8. d. M. in Friedrichroda tagende 24. Generalversammlung des Vereins Deutscher Spediteure hat mit lebhaftem Interesse Kenntnis genommen von dem Leitartikel in Nr 41 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, in welchem der Oberinspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Dr Freiherr zu Weichs-Glon, das Mißverhältnis zwischen den effektiven Selbstkosten der Stückgutbeförderung in Deutschland und Österreich und den für diese Beförderung zur Erhebung gelangenden Frachten auf

Grund fachmännischer Erfahrung ziffernmäßig zum Ausdruck bringt. Die deutschen Spediteure haben bereits im Jahre 1898, als die preußische Staatseisenbahnverwaltung die Einführung eines Staffeltarifs für Stückgüter plante, auf dieses Mißverhältnis aufmerksam gemacht; alle ihre Vorstellungen wurden indes nicht nur von den leitenden Stellen mit dem Bemerken, daß sie auf Irrtum bezw. mangelnder Sachkenntnis beruhen, zurückgewiesen, sondern sogar von dem amtlichen Organe des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf das heftigste bekämpft mit dem kränkenden Vorwurfe, es sei lediglich Eigennutz, der die Spediteure veranlasse, die Unwirtschaftlichkeit der deutschen Eisenbahnstückgutbeförderung zu behaupten und diese durchaus unzutreffende Behauptung in weiteren Kreisen zu verbreiten! Wenn nun das amtliche Organ des mächtigen, weit über die Grenzen Deutschlands hinausreichenden Vereins heute dem Artikel des Herrn zu Weichs-Glon seine Spalten öffnet und damit die Ansichten dieses wohlbekannten fachmännischen Schriftstellers hinausträgt nicht nur in sämtliche Eisenbahnbureaus Mitteleuropas, sondern gleichzeitig in die weite Öffentlichkeit, so erblickt der Verein Deutscher Spediteure hierin nicht nur eine glänzende Rechtfertigung der 1898 in seinen Eingaben und Denkschriften aufgestellten Behauptungen, sondern er erkennt auch dankend die freimütige Offenheit an, mit welcher die Leitung des amtlichen Organs des einflußreichsten aller Vereine sich entschlossen hat, die in maßgebenden Kreisen weitverbreitete irrtümliche Beurteilung der Selbstkosten des Stückgutverkehrs zu berichtigen."

Wir sind durch die liebenswürdige Anerkennung, die uns in obigem Beschluß des Vereins Deutscher Spediteure zuteil wird, zwar sehr erfreut, müssen aber die Ansicht, als sei in der Veröffentlichung des oben erwähnten Aufsatzes eine Rechtfertigung der früher von dem Verein Deutscher Spediteure zur Bekämpfung des Stückgutstaffeltarifs aufgestellten Behauptungen im allgemeinen zu erblicken, als durchaus irrig bezeichnen. Die Einführung des Staffeltarifs für Stückgüter, die wir nach wie vor als eine höchst wohltätige Maßregel im Interesse der Gesamtheit betrachten, hat denn doch mit der in dem Weichs-Glonschen Aufsatze behandelten Frage der Selbstkosten des gesamten Stückgutverkehrs als Einheit einen nur sehr lockeren Zusammenhang! Bei der Einführung des Stückgutstaffeltarifs ist u. W. von seinen Freunden niemals die Frage nach den Selbstkosten des Stückgutverkehrs im allgemeinen in den Vordergrund gestellt, sondern immer nur die Staffelung der Stückgutsätze nach den Entfernungen als eine unerläßliche wirtschaftliche Notwendigkeit im Interesse des verkehrstreibenden Publikums bezeichnet worden. Solchen Forderungen gegenüber mußten Erwägungen über die geringen Erträge des Stückgutverkehrs im ganzen zurücktreten. Hätte Freiherr zu Weichs-Glon nachgewiesen, daß der Fehlbetrag bei dem auf Grund des Staffeltarifs sich abwickelnden Stückgutverkehr größer sei, als bei dem übrigen, dann könnte das allenfalls Wasser auf die Mühle der Gegner insofern sein, als es die für die Eisenbahnen finanziell ungünstige Wirkung der Maßregel beweisen würde. Ihre wirtschaftliche Wohltätigkeit bliebe dennoch bestehen. Vermutlich würde aber eine auf die Selbstkosten der verschiedenen Arten des Stückgutverkehrs gerichtete Untersuchung nur lehren, daß der Nahverkehr der finanziell ungünstigere ist, und daß die starke Zunahme des Stückgutverkehrs und seiner Einnahmen seit der Staffelung die Erträge eher verbessert als verschlechtert hat.

Die Überzeugung von der geringen Ertragfähigkeit des Stückgutverkehrs war übrigens schon längst, wie auch Herr zu Weichs-Glon betont, bei den Eisenbahnverwaltungen vorhanden. Daß sich die deutschen Eisenbahnen dadurch von der als wirtschaftlich wohltätig erkannten Maßregel der Staffelung der Stückgutsätze nicht haben abhalten lassen, bestätigt nur von neuem, daß bei ihren Maßnahmen die Rücksicht auf das Gemeinwohl imstande ist, etwaige rein finanzielle Bedenken zurückzudrängen. Wir werden wohl Anlaß haben, auf die Frage eingehender zurückzukommen.

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Die nächste (48.) Sitzung des sächsischen Eisenbahnrates findet am 2. Juli d. J. in Dresden statt. Die Tagesordnung ist folgende: 1. Mitteilung über die Zulassung von Petroleum-Tankanlagen auf Bahnareal. 2. Beratung über Frachtermäßigung für Milch zur Kondensierung. 3. Beratung über Anträge, die der ständigen Tarifkommission vorliegen: a) Aufnahme von Terpentinöl unter die Kesselwagengüter, b) Tarifierung von Rohbenzin, c) Versetzung von gemeinem Töpfergeschirr und Steinzeug in den Spezialtarif III, d) Tarifierung von gedörrten, nicht zu Speisezwecken bestimmten Kartoffeln. 4. Beratung über Erhebung einer Beförderungsgebühr für unverpackte einsitzige Zweiräder. 5. Besprechung des Winterfahrplans 1903/04.

— **Im Hinblicke auf die im Laufe dieses Jahres bevorstehenden Neuwahlen zu den Bezirkseisenbahnräten** hat die Handelskammer zu Duisburg an die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten eine Eingabe gerichtet, in der sie bittet, bei der neuen Zusammensetzung jener Körperschaften eine besondere Vertretung der Binnenschiffahrt in ihnen herbeizuführen, und diesen Antrag in folgender Weise begründet: „Die hohe Bedeutung der Binnenschiffahrt für das wirtschaftliche Leben findet in der fortgesetzten Verbesserung der schiffbaren Ströme, in umfangreichen Kanalisierungen und Kanalbauten, die mit großen Kosten unternommen werden, seine Anerkennung. Diese Aufwendungen kommen aber erst dann zur vollen Wirkung, wenn die Eisenbahnen Hand in Hand mit der Schiffahrt gehen. Bei uns ist die Binnenschiffahrt als selbständiges Verkehrsunternehmen neben den Eisenbahnen bestehen geblieben, weil sie von der Einwirkung der Eisenbahngesellschaften und Staatsbahnen sich frei halten konnte. Darin ist die Entwicklung des Verkehrswesens in Deutschland eine glücklichere gewesen, als in manchen anderen Ländern. Es ist deshalb auch niemals die Forderung bestritten worden, daß Eisenbahnen und Schiffahrt sich gegenseitig ergänzen sollen. Aber diesem gemeinwirtschaftlichen Grundsatze ist in der Organisation des Verkehrswesens die Verwirklichung versagt geblieben. Die bevorstehenden Neuwahlen zu den Bezirkseisenbahnräten bieten die geeignete Gelegenheit, diesem Mangel Abhilfe zu verschaffen." Die Handelskammer schlägt dann vor, die Wahl der Vertreter der Binnenschiffahrt den Schiffahrtsvereinen, die im Bereiche der Bezirkseisenbahnräte ihren Sitz haben, zu übertragen, und betont dabei, daß sie diese Frage unbeeinflußt von den Sonderinteressen der Schiffahrt ausschließlich vom Standpunkte der Industrie und Landwirtschaft als den beiden großen Erwerbszweigen betrachte, auf deren gedeihlicher Entwicklung die Wohlfahrt des Landes beruht.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 23. Mai d. J. in 12 Arbeitstagen 219 732 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 311 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 199 550 und auf den Arbeitstag 15 964 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 23. Mai d. J. auf den Arbeitstag 2347 und im ganzen 20 182 Doppelwagen oder 10,1 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Mai d. J. 30 384 Doppelwagen gegen 28 413, in Oberschlesien 64 200 Doppelwagen gegen 64 057 und in den drei Bezirken zusammen 314 316 Doppelwagen gegen 292 020 und war demnach im Saarbezirk 1971 Doppelwagen oder 6,9 %, in Oberschlesien 143 Doppelwagen oder 0,2 % und in den drei Bezirken zusammen 22 296 Doppelwagen oder 7,6 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Im ganzen Monat Mai d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 450 814 Doppelwagen gegen 392 967, im Saarbezirk auf 63 223 Doppelwagen gegen 57 049, in Oberschlesien auf 135 789 Doppelwagen gegen 127 685 und in den drei Bezirken zusammen auf 649 826 Doppelwagen gegen 577 701 und betrug demnach im Ruhrbezirk 57 847 Doppelwagen oder 14,7 %, im Saarbezirk 6174 Doppelwagen oder 10,8 %, in Oberschlesien 8104 Doppelwagen oder 6,3 % und in den drei Bezirken zusammen 72 125 Doppelwagen oder 12,7 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1902.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den verflossenen fünf Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 2 131 877 Doppelwagen gegen 1 872 086, im Saarbezirk 310 653 Doppelwagen gegen 287 127, in Oberschlesien 686 131 Doppelwagen gegen 649 116 und in den drei Bezirken zusammen 3 128 661 Doppelwagen gegen 2 808 329 und ist demnach im Ruhrbezirk 259 791 Doppelwagen oder 13,9 %, im Saarbezirk 23 526 Doppelwagen oder 8,2 %, in Oberschlesien 37 015 Doppelwagen oder 5,7 % und in den drei Bezirken zusammen 320 332 Doppelwagen oder 11,4 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 31. Mai d. J. 97 840 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 122 sowie von anderen Gütern 118 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 31. Mai d. J. 94 164 offene Wagen gegen 76 540 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 17 624 oder 23 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Gesamtgestellung für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts im Ruhrbezirk betrug in den verflossenen fünf Monaten dieses Jahres 389 955 offene Wagen gegen 333 956 im

Jahre 1902. Gegen das Vorjahr wurden sonach in dieser Zeit 55 999 oder 16,8 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Zur Frage der Unterstützung privater Baugenossenschaften für Familienwohnungen von Bediensteten der württembergischen Verkehrsanstalten** hat sich der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden in der württembergischen Kammer der Abgeordneten geäußert. Er sagte nach dem „Staatsanzeiger" u. a.: „Der Herr Vizepräsident der Kammer (Abg. Dr v. Kiene) hat bedauert, daß die Privatgesellschaften nicht berücksichtigt seien, obwohl die Kammer seinerzeit eine staatliche Unterstützung privater Baugenossenschaften ausdrücklich befürwortet und zur Berücksichtigung empfohlen habe. Der Herr Vizepräsident wird sich vielleicht erinnern, daß, als wir über diesen Gegenstand verhandelten, hauptsächlich das Beispiel Bayerns vorschwebte, dessen Nachahmung gerade auch von ihm empfohlen wurde. Ich habe schon damals meine prinzipiellen Bedenken gegen den bayerischen Vorgang geäußert und unter anderem bemerkt, daß die bayerische Einrichtung noch von so kurzer Dauer sei, daß man gut daran tun werde, falls man sie überhaupt nachahmen wolle, die dortigen Erfahrungen abzuwarten. Das Unterstützungsgesuch eines Ulmer Bauvereins ist allerdings vom Ministerium zweimal abschlägig beschieden worden, weil wesentliche Bedingungen, die auch der Herr Vizepräsident meines Wissens seinerzeit selbst gerade nach dem bayerischen Vorgang als unerläßlich bezeichnet hat, nicht erfüllt waren. Im übrigen hat ja bereits der Herr Vizepräsident selbst zugegeben, daß dem Bedürfnisse in Ulm, das zu dem Gesuch Anlaß bot, zunächst abgeholfen sei; gerade auch die Bedürfnisfrage liegt eben bei uns ganz anders als in Bayern."

— **Tagung der Deutschen Kolonialgesellschaft zu Karlsruhe.** Aus der Eröffnungsrede des ersten Präsidenten der Gesellschaft, Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg, in der Hauptversammlung am 5. d. M. heben wir die auf die Kolonialbahnen bezüglichen Stellen hervor. Nachdem der Herzog gemeint hatte, die Zeit der Neuerwerbungen kolonialen Besitzes scheine mit der Inbesitznahme Samoas vorläufig abgeschlossen, fuhr er fort: „Um so wichtigere Aufgaben ergeben sich für uns aus der Notwendigkeit, das, was wir besitzen, wirtschaftlich zu entwickeln und unserem Nationalvermögen dauernd nutzbar zu machen. Das Haupterfordernis hierfür hat die Deutsche Kolonialgesellschaft von jeher in der ausgedehnten Schaffung von Verkehrsmitteln erblickt. Sollen unsere Kolonien sich nicht nur selbst erhalten, sondern auch das Vaterland für wichtige nationale Bedarfsartikel vom Auslande weniger abhängig machen, so muß die Gelegenheit geschaffen werden, Erzeugnisse des Innern unter Bedingungen zur Küste zu schaffen, die einen Absatz zu Weltmarktpreisen ermöglichen. Wiederholt hat dieser Gegenstand uns in Vorstandssitzungen und Hauptversammlungen beschäftigt, und auch in unserer letzten Tagung haben wir mit Nachdruck unsere Überzeugung vertreten, daß die Genehmigung der Vorlage der verbündeten Regierungen, welche eine Zinsbürgschaft für die von Dar=es=Salaam nach Mrogoro geplante Bahn forderte, für die Entwicklung unserer größten Kolonie eine dringende Notwendigkeit darstelle. Zwar wollen wir mit unserem Danke dafür, daß der Reichstag für die Eisenbahn von Korogwe nach Mombo zur Verbindung von Westusambara mit der Küste 750 000 ℳ bewilligt hat, nicht zurückhalten. Daß aber der Reichstag die wichtige Vorlage der Zinsbürgschaft für die Bahn Dar=es=Salaam-Mrogoro vor Ablauf der Legislaturperiode nicht hat verabschieden können, war ein schmerzlicher Fehlschlag für unsere Erwartungen. Um so dringlicher muß unser Wunsch darauf gerichtet sein, bei den jetzt vor der Tür stehenden Reichstagswahlen in größerer Zahl auch Männer in die Volksvertretung aufgenommen zu sehen, die ein warmes Herz haben für alles, was auf kolonialem und Überseegebiete im Interesse des deutschen Handels und der deutschen Industrie geschehen muß."

Regierungsrat Fuchs-Steglitz begründete im weiteren Verlaufe der Sitzung den Antrag des Ausschusses auf schleunigen Bau der Eisenbahn Dar=es=Salaam-Mrogoro. Ihm wie den nachfolgenden Rednern erscheint diese Bahn als unbedingte Notwendigkeit, als Grundbedingung alles Gedeihens. Der Antrag wurde einstimmig angenommen, was der Vorsitzende als das schönste Denkmal für den um diese Frage hochverdienten verewigten Geheimrat Oechelhäuser bezeichnete.

— **Der Verein mittlerer Staatseisenbahnbeamten** hielt in den Tagen vom 21. bis 23. Mai seine elfte Hauptversammlung zu Cöln ab. Über den Verlauf der Verhandlungen entnehmen wir dem im „Flügelrad" veröffentlichten Berichte, daß die Versammlung am zweiten Beratungstage durch den Vertreter der Eisenbahndirektion Cöln, Regierungsrat Schuch, begrüßt wurde, der in seiner mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ansprache hervorhob, wie er seit Jahren den Bestrebungen des Vereins mit Aufmerksamkeit gefolgt sei und namentlich dessen Wohlfahrtseinrichtungen und die ihnen zuteil gewordene eifrige Förderung mit Freuden begrüßt habe. Über die Verwaltung der Witwen- und Waisenkasse erstattete der Stationsvorsteher Kyritz-Höchst als Vorsitzender des Kuratoriums den Jahresbericht, nach welchem sich der Vermögensbestand der Kasse im Jahre 1902 von 19 538 auf 24 702 ℳ, also um 5164 ℳ gehoben hat. An 47 bedürftige Witwen wurden 2275 ℳ Unterstützungen, im Durchschnitt also rund 50 ℳ gezahlt.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der preußischen Staatseisenbahnverwaltung sind die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Günter Sievert der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, Bühren der Königlichen Eisenbahndirektion in St. Johann=Saarbrücken und Ziemeck der Königlichen Eisenbahndirektion in Danzig zur Beschäftigung überwiesen.

Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Donnerberg bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Cassel ist gestorben.

Österreich.

— **Staatseisenbahnrat.** Am 3. und 5. d. M. trat der Staatseisenbahnrat, dessen Mitglieder vor kurzem neu ernannt worden sind, zur regelmäßigen Frühjahrssitzung zusammen.

Von den verhandelten Gegenständen verdient zunächst ein Antrag betreffend die Errichtung eines technischen Studienbureaus für sämtliche österreichischen Eisenbahnen erwähnt zu werden. In der Begründung dieses Antrages wurde geltend gemacht, daß bisher bei jedem Verkehrsunternehmen, also bei den Staatsbahnen und bei jeder einzelnen größeren Privatbahn, getrennt für das Studium und die Erprobung von technischen Neuerungen vorgesorgt werde. Die Prüfung und praktische Erprobung von Roh- und Hilfsstoffen für den Oberbau, die Entwürfe der Betriebsmittel usw. werden gleichfalls von jeder Verwaltung gesondert vorgenommen. Auch treten die Fälle häufig auf, daß aus den technischen Ressorts einzelner Bahnverwaltungen Vorschläge auf Verbesserungen und Neuerungen hervorgehen, welche aber zunächst nur jenen Verkehrsanstalten zugute kommen, in denen sie entstanden sind. Es sei erwünscht, diese Zersplitterung der Kräfte durch Schaffung eines gemeinsamen Studienbureaus zu beseitigen. Der Staatseisenbahnrat beschloß, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, die Errichtung eines Studienbureaus für sämtliche österreichischen Eisenbahnen in Erwägung zu ziehen und das Ergebnis dieser Erwägungen dem Staatseisenbahnrate in der nächsten Herbstsitzung mitzuteilen.

Von den Fahrplanangelegenheiten, welche im Staatseisenbahnrat zur Behandlung kamen, gab der Antrag auf Herstellung direkter Schnellzugverbindungen zwischen Böhmen einerseits und Österreich-Schlesien, Galizien, der Bukowina und Rußland anderseits Anlaß zu längeren Erörterungen.

Nachdem dieser Antrag, welchem umfangreiche Tabellen beigegeben waren, durch den Berichterstatter eine eingehende Würdigung erfahren hatte, ergriff der Antragsteller zur Begründung seines Antrags das Wort, indem er hierbei insbesondere die Bedeutung seiner Anregung für den Reiseverkehr von Rußland nach den böhmischen Bädern sowie für die Belebung der Handelsbeziehungen zwischen Österreich und Rußland hervorhob. Von den Regierungsvertretern wurde darauf hingewiesen, daß zwischen Böhmen und Galizien (Prag, Karlsbad, Podwoloczyska) bereits eine direkte Zugverbindung mit durchgehenden Wagen nach beiden Richtungen bestehe und daß eine weitere Ausgestaltung dieses Zugverkehrs auf große Schwierigkeiten sowohl in finanzieller als auch in fahrplantechnischer Hinsicht stoße. Nach eingehender Beratung wurde der in Rede stehende Antrag der Regierung zur Würdigung abgetreten.

Von den Beratungsgegenständen, welche den Güterverkehr betreffen, verdienen insbesondere die Anträge für die nächste Revisionskonferenz des Berner Übereinkommens Erwähnung. Der Staatseisenbahnrat empfiehlt der Regierung nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Abänderungsanträgen, so u. a. den Antrag, daß bei bahnlagernden Sendungen der Vorbehalt zuzulassen ist, nach welchem das Gut dem Überbringer des Frachtbriefduplikats gegen Einziehung des letzteren auszufolgen ist, ferner den Antrag, daß die Bahn in Ermangelung einer parteiseitigen Wegangabe den ihr für den Absender am zweckmäßigsten erscheinenden Weg zu wählen und für die Folgen dieser Wahl mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu haften habe. Weitere Abänderungsanträge zu dem in Rede stehenden Übereinkommen, welche der Staatseisenbahnrat empfiehlt, betreffen die Zulassung der Intervention des Absenders oder seines Bevollmächtigten bei der Grenzverzollung sowie die Verlängerung der Verjährungsfrist für Frachterstattungsansprüche von einem Jahr auf zwei Jahre. Eine lebhafte Debatte entwickelte sich über die dem Staatseisen-

bahnrate vorgelegenen „Vorschriften in Ansehung der Berechnung der Wagenstandgelder bezw. der Ladefristen für Wagen auf den an die österreichischen Staatsbahnen anschließenden Industriegleisen".

Diese von einem Sonderausschusse des Staatseisenbahnrats im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium umgearbeiteten Vorschriften enthalten manche wertvolle Zugeständnisse an die Besitzer von Privatanschlußgleisen, und zwar insbesondere in bezug auf die Verlängerung der wagenstandgeldfreien Entladefrist um die in dieselben fallenden Sonn- und Festtage. Die erwähnten Vorschriften wurden in der Fassung, in der sie dem Staatseisenbahnrat vorgelegt waren, angenommen, und wurde das Eisenbahnministerium ersucht, auf die Privatbahnverwaltungen wegen Annahme der gleichen Vorschriften Einfluß zu nehmen. Zugleich wurden zwei Resolutionen, betreffend die Befreiung der Industriegleise-Inhaber von Wagenstandgeldern bei Verzögerungen der Zollmanipulation bezw. das Ruhen der Ladefristen für jene Stunden, während welcher eine steueramtliche Abfertigung gesetzlich nicht gestattet ist, zum Beschlusse erhoben.

Im Laufe der Verhandlung ergriff der Regierungsvertreter das Wort, um die weitgehenden Zugeständnisse zu beleuchten, welche die vorliegenden Vorschriften aufweisen, und zu erklären, daß das Eisenbahnministerium weitere Konzessionen aus finanziellen Rücksichten sowie wegen der hieraus zu gewärtigenden ungünstigen Rückwirkung auf den Wagenumlauf nicht in Aussicht nehmen könne.

Zu bemerken wäre noch ein Antrag, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, auf eine bessere Ausgestaltung des Stückgutverkehrs nach Art des Postpaketverkehrs sein besonderes Augenmerk zu richten. Der Regierungsvertreter anerkannte, daß ein Bedürfnis nach Vereinfachung der Stückgutabfertigung bestehe, und wies darauf hin, daß das Eisenbahnministerium bereits eine Reihe von Maßnahmen getroffen habe, welche den gleichen Zweck verfolgen. Zu diesen Maßnahmen gehören die Ausgestaltung des Abonnementsverkehrs für regelmäßig wiederkehrende Sendungen (Milch u. dergl.), die Zulassung der Annahme von Stückgut in Haltestellen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, vor allem aber die Einführung von Frankierungsmarken für Eilgüter. Was im besonderen die Abfertigung mit Frankierungsmarken betrifft, so stelle sich diese Abfertigungsweise vom Standpunkte der Vereinfachung als ein außerordentlicher Fortschritt dar. Die Zahl der mit Frankierungsmarken abgefertigten Stücke sei trotz der Beschränkungen, welchen diese Abfertigungsart bisher unterliegt, im Steigen begriffen (1901: 40 000, 1902: 53 000 Stück). Ein vollständiger Erfolg lasse sich allerdings erst bei allgemeiner Einführung eines vereinfachten Abfertigungsverfahrens erzielen. Einschlägige Studien seien hinsichtlich der Eilgüter im Zusammenhange mit der Einführung eines vereinfachten Tarifs im Zuge, und sei zu hoffen, daß diese Studien zu einem günstigen Ergebnisse führen werden.

Diese Mitteilungen des Regierungsvertreters wurden vom Staatseisenbahnrat mit Befriedigung zur Kenntnis genommen.

Schließlich sei noch ein Antrag auf Einführung tarifarischer Maßnahmen zum Schutze und zur Hebung der österreichischen Mühlenindustrie erwähnt. Der Antrag fand in der nachstehenden Fassung die Billigung des Staatseisenbahnrates: „Das Eisenbahnministerium wird ersucht, im Einvernehmen mit dem Handelsministerium Maßnahmen zu treffen, welche geeignet wären, die ungünstigen Verhältnisse der österreichischen Mühlenindustrie zu verbessern, wobei wie bisher den abweichenden Interessen der verschiedenen in Frage kommenden Gebiete tunlichst Rechnung zu tragen wäre."

Nach Erledigung der Tagesordnung gab der Eisenbahnminister seiner besonderen Befriedigung darüber Ausdruck, daß der Staatseisenbahnrat auch in seiner neuen Zusammensetzung seine Eignung erwiesen habe, in verhältnismäßig kurzer Zeit eine Reihe wichtiger, zum Teil recht verwickelter Fragen einer gedeihlichen fachlichen Erörterung und fördernden Schlußfassung zuzuführen. Seitens der Staatseisenbahnverwaltung werde großer Wert darauf gelegt, mit den Kreisen der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels engste Fühlung zu erhalten, und sei aus diesem Zusammenwirken auch diesmal eine Anzahl dankenswerter Anregungen hervorgegangen, deren sorgsame eingehende Erwägung die Staatseisenbahnverwaltung sich zur Pflicht machen werde.

Hierauf sprach namens des Staatseisenbahnrats ein Mitglied dem Vorsitzenden den Dank für die freundlichen Worte der Anerkennung sowie für die umsichtige, unparteiische und entgegenkommende Leitung der Verhandlung aus. Ferner dankte das genannte Mitglied dem Minister dafür, daß derselbe jederzeit bemüht sei, für die Durchführung der Beschlüsse des Staatseisenbahnrates, mögen dieselben auch auf Schwierigkeiten stoßen, nach Möglichkeit Sorge zu tragen, und schloß mit dem vom lebhaften Beifalle der Versammlung begleiteten Wunsche, es möge Sr Exzellenz noch viele Jahre vergönnt sein, an der Spitze des österreichischen Eisenbahnwesens zu stehen und namentlich die für die nächste Zeit in Aussicht stehenden bedeutenden und schwierigen Fragen einer gedeihlichen Lösung zuzuführen.

— **Österreichische Nordwestbahn.** Am 9. d. M. wurde das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs über die von der Österreichischen Nordwestbahn ergriffene Beschwerde gegen den Erlaß des Eisenbahnministeriums veröffentlicht, durch welchen ausgesprochen wurde, daß die Nordwestbahn keinen Anspruch habe, für die von der Regierung angeordneten Investitionen (Bau des zweiten Gleises, Ergänzung der Fahrbetriebsmittel und der Stationsbauten) die Staatsgarantie in Anspruch zu nehmen. Das Urteil lautete auf Abweisung der Beschwerde. Wir werden nicht ermangeln, auf dieses Urteil und die interessante Begründung desselben demnächst ausführlicher zurückzukommen.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen im Monat Mai d. J. im Vergleich zu jenen im gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	Mai 1903 Kr.	gegen Mai 1902 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	6 794 977	+ 144 136
Südbahngesellschaft	8 956 834	— 196 787
Österr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 791 163	+ 1 505
Österr. Nordwestbahn:		
garantierte Linie	1 892 817	— 70 322
Ergänzungsnetz	1 153 290	— 3 515
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	612 018	— 76 603
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1 166 157	— 134 338
Lokalbahn Teplitz-Reichenberg	179 617	+ 1 175
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	543 760	+ 18 900
„ „ „ B	1 145 609	+ 65 900
Böhmische Nordbahn	838 546	+ 2 261

— **Teilnahme an der Veräußerung unanbringlicher Güter.** Aus Anlaß vorgekommener Fälle, daß unanbringliche Güter gelegentlich der öffentlichen Versteigerung von Angehörigen der Eisenbahnbediensteten erstanden wurden, ordnete die Direktion der ungarischen Staatsbahnen an, daß das Verbot der Teilnahme von Eisenbahnbediensteten an der Versteigerung unanbringlicher Güter auch auf deren Angehörige, mit welchen sie im gemeinschaftlichen Haushalte leben, sich zu erstrecken habe.

— **Personalnachrichten.** An Stelle des kürzlich verstorbenen Hofrats Neudeck wurde Hofrat v. Amberg zum Staatsbahndirektor in Olmütz und an Stelle des in das Eisenbahnministerium berufenen Staatsbahndirektors Freiherrn v. Borowiczka Regierungsrat v. Ruff zum Leiter der Staatsbahndirektion Triest ernannt.

Ungarn.

— **Ungarische Investitionsvorlage.** (Vergl. Nr 44 S. 695 d. Ztg.) Der ungarische Finanzminister hat in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Mai die große Investitionsvorlage für alle Zweige der Staatsverwaltung eingebracht. Die Vorlage ist als Gesetzentwurf „über die Erweiterung des Netzes der Königlich ungarischen Staatsbahnen, über Eisenbahn- und andere Investitionen sowie über die Bewilligung der erforderlichen Kosten" bezeichnet. Der erste Abschnitt des Gesetzes behandelt die Erweiterung des Netzes der ungarischen Staatsbahnen und die sonstigen Eisenbahninvestitionen.

Nach der Vorlage sollen für solche Zwecke insgesamt 117 419 000 Kr. bewilligt werden, wie bereits in der Mitteilung in Nr 44 S. 695 d. Ztg. im einzelnen nachgewiesen.

Dem Gesetzentwurf ist eine überaus eingehende Begründung beigegeben. In ihr wird darauf hingewiesen, daß mit der durchgeführten Verstaatlichung des überwiegenden Teiles der wichtigsten Privatbahnen die Gesetzgebung Stellung für das Staatsbahnsystem genommen habe. Die Folge dieser Stellungnahme sei, daß nur solche neue Linien, welche von untergeordneter Bedeutung sind oder unter den Begriff von Vizinalbahnen fallen, den Privatunternehmern überlassen werden können, wogegen es Aufgabe des Staats bilde, die internationalen Linien und die zur organischen Ergänzung des gegenwärtigen Netzes der Staatsbahnen gehörigen Linien auszubauen. Überdies könne sich der Staat der Herstellung solcher Linien nicht verschließen,

deren Herstellung vom kulturellen und sozialpolitischen Standpunkte aus wünschenswert ist, zu deren Sicherung aber die örtlich Beteiligten infolge ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse nicht fähig sind.

Auch müsse sich die Regierung mit Rücksicht auf die starke Steigerung des Verkehrs in den letzten Jahren eine entsprechende Ausstattung der alten Staatsbahnlinien angelegen sein lassen. So sei die Zahl der Reisenden von 42 700 000 im Jahre 1895 auf 50 700 000 im Jahre 1901, die Menge der beförderten Gütertonnen von 20 200 000 im Jahre 1895 auf 26 800 000 im Jahre 1901 gestiegen.

Auf 1 Bahnkm entfielen 1895: 55 023 Personenwagenachskilometer, 1901: 59 922 Personenwagenachskm, 1895: 211 238 Güterwagenachskilometer, 1901: 236 639 Güterwagenachskm, 1895: 385 863 Gütertonnenkm, 1901: 455 465 Gütertonnenkm.

Bei einer derartigen Steigerung des Verkehrs sei es offenkundig, daß mit dem im Gesetzartikel XXX v. J. 1897 bewilligten Kredit — wie dies übrigens in dem Motivenbericht zu diesem Gesetzentwurf bereits gekennzeichnet war — das Investitionserfordernis der Staatsbahnen nicht auf lange Zeit gedeckt sein konnte. Deshalb müssen nunmehr neue Kredite in Anspruch genommen werden, bei deren Bemessung übrigens die Regierung sich von dem Grundsatze strengster Sparsamkeit habe leiten lassen.

Was insbesondere den Bedarf für Lokomotiven betrifft, so seien durch Gesetzartikel XXX vom Jahre 1897 für die notwendige Ergänzung des Lokomotivstands der Staatsbahnen 34 070 000 Kr. bewilligt worden. Hierfür seien 456 neue Lokomotiven angeschafft worden, und habe sich der Lokomotivstand bis Ende 1902 auf 2555 und seither auf 2567 erhöht. Dadurch habe nicht nur der frühere Mangel an Lokomotiven aufgehört, sondern es habe auch der infolge der Verkehrssteigerung entstandene Bedarf Deckung gefunden, infolgedessen vom Jahre 1903 an nur für eine der weiteren Entwicklung des Verkehrs entsprechende Vermehrung der Lokomotiven gesorgt werden müsse.

Auf Grund der bisherigen Verkehrsentwicklung könne angenommen werden, daß sich bis zum Jahre 1907 ein weiterer Bedarf von 100 Lokomotiven ergeben werde, deren Anschaffungswert 7 000 000 Kr. betrage.

Von dem weiter angesprochenen Investitionskredit von 27 100 000 Kr. sollen verwendet werden:

	Kronen
für Werkstätten und Zugbeförderungsanlagen	9 250 000
„ Austausch der Holzbrücken	1 700 000
„ zweite Gleise	4 780 000
„ Bahnhöfe	10 370 000
„ kleinere Ergänzungsarbeiten und Schneeschutzwerke	1 000 000
zusammen	27 100 000

In der Gesetzvorlage sind überdies in den Etat des Ackerbauministeriums für den Bau von Waldbahnen 1 750 000 Kr. eingestellt. Von diesen Bahnen sollen gebaut werden:

1. Die auf elektrischen Betrieb einzurichtende Bahn im Hauptthale von Fenyőháza (Station der Kaschau-Oderberger Bahn) in der Länge von 20 km.

2. Die Görgényvölgyer Bahn im Hauptthale Száßrégen-Görgény-Szent-Imre-Laposnya in der Länge von 41 km.

3. Die Garamvölgyer Bahn von Oloska (Haltestelle der Zólyombrezo-Tiszolczer Vizinalbahn) längs der Gemeinde Kisgaram, dann von Karám- und Jerke-telep bis Zólyom-János in der Länge von 12,3 km.

Endlich 4. die in dem Zsarnóczaer Bezirke zu erbauende Zsarnócza-Prohoczkaer Eisenbahn in der Länge von etwa 6 km.

Die Investitionsvorlage trifft auch Vorsorge für den Ausbau der Wasserstraßen in Ungarn; dieserhalb sind vorgesehen:

für die Regelung und Schiffbarmachung des Soroksárer Donauarmes	5 000 000 Kr.
für die Donauregulierung von Barcs bis Gyékényes	1 000 000 „
für die Saveregulierung von Zaprak bis zur Mündung	1 000 000 „

Für das laufende Jahr fordert die Regierung nur einen Teilbetrag von rund 30 000 000 Kr.

In den weiteren Jahren gedenkt die Regierung hinsichtlich des Ausmaßes der bei den einzelnen Titeln zu beanspruchenden Kredite in dem jeweiligen Budget eine Vorlage zu machen. Es ist in Aussicht genommen, die gesamte Kreditsumme bis Ende 1907 in Anspruch zu nehmen.

Ausmaß und Charakter der Investitionen schließen es, wie in der Begründung der Vorlage hervorgehoben wird, aus, daß die hierfür erforderlichen Kosten aus den Einnahmen der jährlichen Gebarung gedeckt werden sollen. Es wird deshalb die Deckung der Mittel durch Ausgabe von auf die Landeswährung lautenden, höchstens mit 4 % verzinslichen steuerfreien Rentenobligationen in Aussicht genommen.

— **Todesfall.** Dieser Tage starb in Budapest der Ministerialrat v. Robicsek. Derselbe versah bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand das Amt eines Vorstandes der Hauptsektion für Bau und Bahnerhaltung bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen. Robicsek genoß den Ruf eines tüchtigen Eisenbahntechnikers und nahm auch an den Verhandlungen des technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hervorragenden Anteil.

Übrige europäische Länder.

— **Eine Warnungsvorrichtung auf den belgischen Staatsbahnen.** Bei Hamm (Belgien) auf der Linie von Termonde nach St. Nicolas sind dieser Tage Versuche mit dem Marinschen Warner („Avertisseur Marin“), von dem voriges Jahr auch in diesen Blättern eine Beschreibung gegeben wurde, vorgenommen. Die Vorrichtung besteht in einem langen Hebel, der mit dem Signal in Verbindung steht und durch Berührung auf der Maschine eine Glocke ertönen läßt. Der belgische Eisenbahnminister Libaert in Begleitung des Generalsekretärs Ramaekers und einer Anzahl von Ingenieuren der belgischen Staatsbahn, sechs abgeordnete Ingenieure von holländischen Eisenbahnen sowie höhere Offiziere und sonstige hervorragende Persönlichkeiten wohnten den Proben bei. Auch waren Vertreter der Pariser und Brüsseler Presse geladen. Nach dem Bericht des Pariser „Temps“ wären die Proben „wie immer bewunderungswürdig gelungen“. Wiederholt ließ man eine Lokomotive mit ihrer Höchstgeschwindigkeit, vorwärts und rückwärts, über den in der Gleisachse aufgestellten „Warner“ laufen und jedesmal trat er ohne jede Schwierigkeit und Störung in Wirkung, indem er so die Genauigkeit und Dauerhaftigkeit des Systems zeigte. Der Erfinder gab den Anwesenden alle gewünschten Erläuterungen. Wenn sich die Vorrichtung tatsächlich durchaus bewährt, dann würde überall, wo der „Avertisseur Martin“ arbeitet, es dem Lokomotivführer unmöglich sein, ein Haltesignal zu überfahren, ohne bei Zeiten durch das Ertönen der Glocke darauf aufmerksam gemacht zu werden.

— **Die Zinsherabsetzung der schweizerischen Eisenbahnschuld und die Abhängigkeit von Frankreich.** Der schweizerische Bundesrat hat dem eidgenössischen Parlament eine Vorlage unterbreitet, welche ihn zur Zinsherabsetzung der für den Rückkauf der Bahnen ausgegebenen 3,5 prozentigen Anleihe auf 3 % ermächtigt. Diese „Konversion“ hat eine weitreichende nicht nur finanzielle, sondern auch politische Bedeutung und begegnet im Lande selbst starkem Widerspruch, indem sie als übereilt und noch nicht reif erklärt wird. Es sind erst wenige Jahre, daß sich das schweizerische Kapitalistenpublikum an den Zinsfuß von 3,5 % gewöhnen mußte; während der Verstaatlichungsaktion versteifte sich der Geldstand dermaßen, daß vor drei Jahren ernstlich erwogen wurde, ob nicht wieder 4 prozentige Titel ausgegeben werden sollten; die als Gegenwert für die Aktien der Zentralbahn ausgegebene Bundesbahnrente hatte 1900 auf den Fuß von 4 % berechnet werden müssen. Auch Preußen und andere deutsche Staaten haben seit einem Dutzend Jahre *neue* Anleihen zu 3 % ausgegeben, wie die Schweiz es tut, sie denken aber nicht daran, ihre Eisenbahnschuld von 3,5 % auf 3 % herabzusetzen. Für die Schweiz hat aber, auch wenn finanziell, was wahrscheinlich ist, die Durchführung gelingt, das Vorgehen eine dort für bedenklich gehaltene politische Seite: man käme wieder in vermehrte Abhängigkeit vom Auslande, diesmal von *Frankreich*. Man erinnert sich, wie während der langen Kämpfe um die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung in den 90er Jahren das *nationale* Moment eine Hauptrolle spielte: die Schweizer wollten sich in ihrem Eisenbahnwesen unabhängig vom Ausland machen; die *deutschen* Inhaber von schweizerischen Eisenbahnwerten wissen davon ein Lied zu singen, das Stimmrechtsgesetz, das Rechnungsgesetz usw. verfolgten diese die „Fremden“ abschreckende Tendenz. Tatsächlich sind viele schweizerische Eisenbahnwerte aus deutschem Besitz nach der Schweiz zurückgeströmt. Nun kann aber die geplante Zinsherabsetzung auf 3 % nur mit Hilfe Frankreichs, wo man an einen niedrigeren Zinsfuß gewöhnt ist, geschehen; eine französische Finanzvereinigung hat sich angeboten. In Frankreich ist kürzlich schon eine 3 prozentige schweizerische Eisenbahnanleihe von 70 000 000 Fr. glatt aufgenommen worden. Die Botschaft des Bundesrats, mit der die Konversion begründet wird, sucht den „Haupteinwand“, daß die 3 prozentigen Titel nicht im Lande bleiben, damit zu widerlegen, daß auch die zu höherem Zinsfuß ausgegebenen Bundesanleihen den Weg ins Ausland nähmen. Damit wird zugestanden, daß die mit der Verstaatlichung angestrebte „Nationalisierung“ der schweizerischen Eisenbahnwerte mißglückt ist. Der Bundesrat stellt fest, daß die gegen die Auswanderung ergriffenen Maßregeln: Zahlung der Coupons

nicht in Gold usw., sondern in Schweizergeld, vergeblich waren, und schließt: „Unter solchen Umständen müssen wir darauf verzichten, den größten Teil unserer Bundesanleihen in Händen unserer Landsleute zu sehen, und wir haben uns daher bei der Bestimmung des Zinsfußes nur noch von Rücksichten auf den Kredit der Schweiz und auf die finanziellen Interessen der Bundesbahnen leiten zu lassen. Die Wahrung dieser Interessen erfordert gebieterisch, daß wir die Besserung des Marktes zur Erleichterung unseres Eisenbahnbudgets innerhalb der Schranken der Möglichkeit benutzen. Wir dürfen nicht vergessen, daß das Besoldungsgesetz vom 29. Juni 1900 und das Arbeitsgesetz vom 19. Dezember 1902 eine beträchtliche Ausgabenvermehrung für dieses Budget zur Folge haben, daß die Tarifherabsetzungen wenigstens augenblicklich eine merkbare Einnahmeverminderung bewirken und daß endlich die zur Vervollkommnung unseres nationalen Verkehrswesens unbedingt erforderliche Vollendung und Verbesserung des Netzes bedeutende Ausgaben bedingen werden.“ Sehr scharf hat besonders die N. Zürcher Ztg., eines der bedeutendsten schweizerischen Blätter, diesen Plan des Bundesrats in verschiedenen Artikeln bekämpft. Sie sagte u. a., daß es ein unverzeihlicher Fehler wäre, wenn man sich dazu herbeiließe, das Umwandlungsgeschäft zu einem Zinsfuß von 3 $\frac{3}{8}$ abzuschließen. Die 3 prozentige Gattung werde noch lange in der Schweiz keinen Markt finden; das einheimische Kapitalistenpublikum könne sich mit einer solchen Verzinsung nicht zufrieden geben. Solle man ihm nun ein so feines Anlagepapier, indem man dessen Zins auf den unbeliebten Satz von 3 $\frac{3}{8}$ festsetze, entziehen und es veranlassen, ausländische Papiere zu kaufen? Das hieße alle volkswirtschaftlichen Lehren in den Wind schlagen. In einem anderen Artikel heißt es: „Vor der Volksabstimmung über die Verstaatlichung der Eisenbahnen erscholl in allen Tonarten das Losungswort: Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk! Fort mit den fremden Aktionären! . . . Bedauerlicherweise übersehen die maßgebenden Kreise, daß die Schweiz durch das Borgen von vielen hundert Millionen bei einem und demselben ausländischen Gläubiger in eine viel gefährlichere Abhängigkeit geraten wird, als sie es je unter der Privatwirtschaft gewesen ist. . . Es erscheint uns ein gewagtes Spiel, um den Preis einer Zinsersparnis in einen Zustand finanzieller Abhängigkeit zu geraten und einen Freundschaftsbund einzugehen, dessen Bestand an handgemachten Erfahrungen zweifelhaft ist. Heute schon ist Frankreich unser Verbündeter als mächtiges Haupt der lateinischen Münzvereinigung, und trotzdem werden unserem Lande durch die französische Bankpolitik des beweglichen Goldagios gerade von dieser Seite die empfindlichsten Opfer auferlegt. Wir erinnern an den Finanzkrieg, den Frankreich gegen Italien bei dessen Anlehnung an Deutschland führte . . . Wir glauben, auf diesen Umstand besonderes Gewicht legen zu müssen, da die Zeit nicht weit abliegt, wo wir selbst mit Frankreich im Zollkrieg lagen. . . Glauben unsere Finanzpolitiker, daß wir in Zukunft in Zollfragen gegenüber Frankreich, als unserem großen Gläubiger, mit der gleichen Kraft und ohne Voreingenommenheit und Furcht auftreten werden, wie wenn wir in finanzieller Beziehung selbst Herr und Meister sind?“ Eine Konversion dürfe nur im Inland vorgenommen werden; den Haupterfordernissen eines schweizerischen Landeszinsfußes, der nicht an dem reichen Frankreich gemessen werden dürfe, entspreche einzig die 3,5 prozentige Gattung. Auch die vor sechs Jahren vom Bundesrat eingesetzte „Expertenkommission“ hatte betont, man müsse darauf Bedacht nehmen, daß wenigstens ein Teil der schweizerischen Eisenbahnwerte in das Land zurückkehre, „daß nicht im Falle politischer Verwicklungen ein Nachbarstaat auf den Kredit und damit auf die Existenz der Schweiz einen Druck ausüben könne“. Danach erscheint die Annahme der Zinsherabsetzung durch das schweizerische Parlament zweifelhaft. Übrigens hat auch sonst der Bundesrat selbst betreffs des neuen Staatsbahnsystems alle mögliche Vorsicht ausgesprochen. Damit scheint die baldige Zinsänderung der erst 1899 geschaffenen 3,5 prozentigen Bundesbahnobligationen nicht ganz zu stimmen. Und gerade dieser Tage hat betreffs anderer Eisenbahnfragen Bundesrat Zemp im Parlament erklärt, man müsse dem Staatsbahnwesen Zeit lassen, sich einzuleben.

— **Fredrik August Almgren †.** Aus Stockholm kommt die Trauerkunde, daß der Oberdirektor und Vorstand der Maschinenabteilung bei der dortigen Königlichen Eisenbahndirektion, F. A. Almgren, am 26. Mai d. J. nach kurzer Krankheit im Alter von 62 Jahren verstorben ist. Der Dahingeschiedene war auch in den Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine ebenso angesehene wie beliebte Persönlichkeit. Er verdankte einen guten Teil seiner vorzüglichen technischen Ausbildung dem langjährigen Aufenthalt in Deutschland. Nachdem er im Jahre 1863 an der technischen Hochschule in Zürich das Diplom als Maschineningenieur sich erworben hatte, wurde er bald darauf bei der Borsigschen Maschinenfabrik in Berlin angestellt und rückte dort 1870 zum Oberingenieur auf. Drei Jahre später wurde er in dem noch jugendlichen Alter von 33 Jahren als Vorstand der Maschinenabteilung bei den schwedischen Staatsbahnen in sein Vaterland zurückgerufen. In dieser Stellung hat er fast 30 Jahre hindurch eine höchst umfassende und erfolgreiche Wirksamkeit entfaltet. Der von allen Seiten anerkannte vorzügliche Zustand des Maschinen- und Wagenparks der schwedischen Staatsbahnen ist hauptsächlich sein Werk. Jeder, der auf diesen Bahnen reist, wird die eigenartige und vortreffliche Beschaffenheit der Betriebsmittel und der Wagen bewundern. Die Durchgangswagen auf Drehgestellen mit hohem luftigen Aufbau, mit breiten Sitzen und Gängen und ruhigem Gang sind von Almgren eingeführt, als man in Deutschland noch keine D-Züge kannte. Diese Wagen machen die Reisen auf den großen schwedischen Hauptlinien in dem Dreieck Malmö-Stockholm-Gotenburg zu einem wahren Genuß. Alle die zahlreichen auf dem Gebiet des Maschinen- und Wagenbaues zu verzeichnenden Verbesserungen sind hauptsächlich Almgrens Wirken zu verdanken. Er erkannte mit richtigem Blick, daß die Heranziehung der ausländischen Vergnügungsreisenden, namentlich der Deutschen, nach Schweden nur durch ausgezeichnete Verkehrsmittel zu erreichen sei, und großer Erfolg hat seine Bemühungen gekrönt.

Auch die von uns in Nr 34 S. 539 d. Ztg. eingehend geschilderten Schritte zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den schwedischen Staatsbahnen sind Almgrens Anregung und Einfluß zu verdanken.

Auf den mitteleuropäischen Fahrplankonferenzen und auch auf einigen Hauptversammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen war der Verstorbene ein stets gern gesehener Vertreter seiner Verwaltung. Welcher Teilnehmer an der Hauptversammlung des Vereins zu Hamburg 1878 und an der sich an sie anschließenden unvergeßlichen Rundreise durch Skandinavien erinnerte sich nicht Almgrens als des leitenden Geistes dieser durch die in großartiger Weise gebotene Gastlichkeit, durch die Schönheit der Landschaften und die Annehmlichkeit der Reiseeinrichtungen gleich ausgezeichneten Reise! Überall war Almgren gleich unermüdlich, als Gesellschafter wie als Leiter der verschlungenen Fäden, von denen das Gelingen aller der zahlreichen Veranstaltungen abhing. Das Lob seiner Liebenswürdigkeit und der Unübertrefflichkeit seiner umfassenden Anordnungen war damals in aller Munde. Als die Reise in Schweden ihr Ende erreicht und Almgren sich — irren wir nicht — an der norwegischen Grenze in Charlottenberg von der Gesellschaft verabschiedet hatte, sprach eine Dame wehmütig das geflügelte Wort: „Wo ist Almgren?“ Das drückte die schmerzliche Empfindung aller aus, daß man von dem prächtigen Manne habe Abschied nehmen müssen.

Lebhaft beteiligt war der Dahingeschiedene auch an den Arbeiten für die Einrichtung der schwedisch-deutschen Verbindung Trelleborg-Saßnitz. In Anerkennung seiner Verdienste um diese wichtige internationale Linie wurde ihm der preußische Kronenorden 2. Klasse mit Brillanten verliehen.

Auch auf den Tagungen des internationalen Eisenbahnkongresses hat Almgren seine Verwaltung vertreten und mehrfach als Sektionsvorsitzender und Berichterstatter über wichtige technische Fragen gewirkt.

Für das hohe Ansehen, das er in seinem Vaterlande genoß, ist das beste Zeugnis, daß er im Jahre 1889 in die erste Kammer des schwedischen Reichstags berufen wurde und dort als Mitglied des Gesetzesausschusses tätig war.

Auch außerhalb seines Vaterlandes wird der zu frühe Tod des ausgezeichneten Mannes in allen Eisenbahnkreisen aufs lebhafteste beklagt. Ehre seinem Andenken! v. M.

Allgemeines.

— **Sicherung von Bahnübergängen.** Eine Warnungssignalanlage, die an der unbewachten Kreuzung der elektrischen Kleinbahn Neuhaus-Senne mit der eingleisigen Staatsbahn Paderborn-Brackwede, nahe der Station Sennelager, angebracht worden ist, verdient Beachtung, weil sie selbsttätig dem Wagenführer der elektrischen Bahn das Herannahen eines Zuges der Staatsbahn nicht nur durch ein Alarm-, sondern auch durch ein Sichtsignal ankündet. Allerdings ist zum Betriebe elektrischer Starkstrom nötig, dessen Zuleitung jedoch in der Nähe von Elektrizitätswerken keiner Schwierigkeit begegnet. Das Warnungssignal gleicht in der Form vollkommen dem gewöhnlichen Streckenläutewerk, birgt aber in seinem eisernen Mantel einen kleinen schnellaufenden Elektromotor, welcher durch Zahnradübertragung und durch Winkelhebel und Zugdraht den Hammer eines Läutewerks zum Anschlagen bringt; gleichzeitig treten durch den elektrischen Strom vier Glühlampen, von denen drei in einer großen Signallaterne angebracht sind, während die vierte auf der Station Sennelager als Kontrollampe dient, in Tätigkeit. Das Motorläutewerk wird durch den herannahenden Zug mittels zweier Kontakte, die rund 500 m vor und hinter der Kreuzung liegen, eingeschaltet, während ein dritter Kontakt

unmittelbar bei dem Bahnübergange eingebaut ist. Beim Befahren des ersten Kontakts bringt der Zug das Läutewerk zum Ertönen und auf den weißen Scheiben der Laterne leuchtet die Inschrift „Zug kommt“ auf. An der Kreuzung angelangt, schaltet der Zug mittels des zweiten Kontakts das Läutewerk und die Glühlampen wieder aus, und das Befahren des dritten Kontakts führt das auf der Station Sennelager aufgestellte Schaltwerk wieder in die Normalstellung zurück. Schaltwerk und Schienenkontakte sind durch eine Drahtleitung verbunden, während die Zuleitung des elektrischen Stroms nach dem Schaltwerk auf Station Sennelager und von diesem nach dem Läutewerk durch eine Kupferdrahtleitung erfolgt. Die ganze Anlage, von der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft hergestellt, hat sich trotz ihrer Einfachheit bisher bewährt.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Lokalbahnstrecken der bayerischen Staatseisenbahnen a) Leutershausen-Bechhofen (22,71 km), b) Pasing-Herrsching (30,92 km), welche am 16. Juni bezw. 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zuzurechnen.

Eröffnung von Stationen.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 4. Juni d. J. ist der an der Linie Ulm-Aulendorf zwischen den Stationen Ulm-Einsingen errichtete Haltepunkt Grimmelfingen für den Personenverkehr sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in beschränktem Umfange und außerdem für die Beförderung von Milch eröffnet worden. Vom gleichen Zeitpunkt an hat der bisherige, zwischen den gleichen Stationen gelegene Haltepunkt Grimmelfingen die Bezeichnung „Donautal“ erhalten.

Verzeichnis der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen größten festen Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge usw.

Zu diesem Verzeichnis ist der II. Nachtrag erschienen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 206 vom 30. Mai d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Società Veneta per Construzione ed Esercizio di ferrovie secondarie italiane auf Teilnahme am Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 4. Juni d. J.).

Nr I 217 vom 2. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums auf Änderung des Artikels 17 (neu 14) des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen) (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Auf der an der Bahnstrecke Cottbus-Sorau gelegenen Haltestelle Klinge können von jetzt an Tiersendungen aller Art sowie Fahrzeuge (ausschl. schwerwiegende) ver- und entladen werden.

Halle a/Saale, den 8. Juni 1903. (1484)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. wird der zur Zeit nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Bahnsdorf an der Bahnstrecke Cottbus-Großenhain auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Halle a/Saale, den 8. Juni 1903. (1485)
Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Die Station Reicholzheim, die seither nur dem Personen- und Wagenladungsverkehr gedient hat, wird am 15. Juni d. J. auch für den Stückgüterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 7. Juni 1903. (1486)
Großh. Generaldirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunkts Pustleben.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Münden i/Hn.-Nordhausen zwischen Bleicherode und Wolkramshausen gelegene und bisher nur dem Personen- und Stückgutverkehr dienende Haltepunkt Pustleben auch für den Güterverkehr in Wagenladungen der angeschlossenen Werke eröffnet werden, mit der Einschränkung, daß Ladungen nach dem Haltepunkt nur frankiert, von demselben nur unfrankiert und in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen.

Cassel, den 6. Juni 1903. (1487)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juli d. J. tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Gernrode a/Harz (Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) einerseits und Schwaz-Kuttowitz (Aussig-Teplitzer Eisenbahn) anderseits in Höhe von 99 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 8. Juni 1903. (1488)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Ausnahmetarifen 1 (Holztarif), 2 a, 8 a (für Gießerei-Roheisen) und 9 (für Eisen und Stahl etc.) für die Station Posen Gerberdamm des Direktionsbezirks Posen anstatt der bisherigen Sätze für Posen zuzüglich der Überfuhrgebühr ziffermäßige Gesamtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Breslau, den 9. Juni 1903. (1489)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Juni 1903 wird die Station Mundenheim der pfälzischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif 14 c (Petroleum und Naphtha) des Tarifheftes 2 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 4. Juni 1903. (1490)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen der Neubaustrecke Pr.-Stargard-Skurz der Nebenbahn Pr.-Stargard-Schmentau des Direktionsbezirks Danzig in den obengenannten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 5. Juni 1903. (1491)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab werden die auf Seite 7 des am 1. d. M. zum Kohlentarif Nr 5 erschienenen Nachtrags II enthaltenen Frachtsätze ab Beningen nach den badischen Bodenseeuferstationen um 0,02 ℳ für 100 kg erhöht. (1492)

St. Johann-Saarbrücken, 7. Juni 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-bayerischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1897.

Am 15. Juni d. J. tritt der Nachtrag IX in Kraft. Er enthält die bereits im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze sowie Änderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen. Neu aufgenommen sind eine Anzahl Stationen der Großherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahn, ferner die Stationen Angermünde, Cottbus, Leer, Schneidemühl und Stettin Zentralgüterbahnhof der Königlich preußischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von lebenden Tieren in Wagenladungen. Die zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Ver-

kehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I, Ziffer 3 der Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Juni 1903. (1493)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 kommt für Zement, bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, von Söll = Leukenthal nach Falkenau a. d. Eger ein Frachtsatz von 124 Hellern für 100 kg zur Einführung.

München, den 5. Juni 1903. (1494)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die im Teil II des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn vom 1. Juni 1900 auf Seite 16 bis 19 enthaltene Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg ist vom 1. Juni d. J. an in vollem Umfange auch für den Verkehr mit den Stationen Wertheim und Würzburg der Bayerischen Staatseisenbahnen über Aschaffenburg in Geltung gesetzt worden.

Straßburg, den 8. Juni 1903. (1495)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß Lothringen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.

Die auf Seite 15 des Tarifheftes 1 unter e in den Bestimmungen für den Verkehr mit Braila-Dock usw. aufgeführten Zuschlagstaxen finden fortan entsprechend dem Tarifschema des Lokaltarifs der Rumänischen Staatsbahnen anstatt für Güter der Klasse I, II, A und sperrige Güter nur für solche der Klasse I und II und anstatt für Güter der Klasse B und C für solche der Klasse III Anwendung.

Ferner sind mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab die Teilfrachtsätze b des Ausnahmetarifs Nr 15 B (raffiniertes Benzin) im Verkehr mit Waldenburg in Schlesien auf Seite 38 des Nachtrages IV zum Tarifheft 1 für die Schnittpunkte II und III um 10 Cts., d. i. auf 671 und 587 Cts., zu erhöhen. Vom gleichen Zeitpunkt ab ist im Nachtrag IV zum Tarifheft 2 der Teilfrachtsatz a des Ausnahmetarifs Nr 6 A—C (Getreide, Futtermittel etc.) im Verkehr mit Vaslui — auf Seite 22 — für den Schnittpunkt I von 94 auf 95 Cts. und der Teilfrachtsatz b des Ausnahmetarifs Nr 6 A (Getreide etc.) im Verkehr mit Jauer auf Seite 28 für den Schnittpunkt I von 414 Cts. auf 458 Cts. zu erhöhen.

Breslau, den 11. Juni 1903. (1496)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppenverkehr Berlin-Stettin (III), Wechselverkehre der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit Gruppe III, Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner und Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. werden die Stationen der verstaatlichten Alt=Damm-Kolberger Eisenbahn und die Stationen der Strecke Stargard i/Pm.-Jädickendorf der verstaatlichten Stargard-Cüstriner Eisenbahn in die Tarife der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen aufgenommen und scheiden bezüglich des Verkehrs mit diesen aus dem ostdeutschen Privatbahnverkehr aus. Die bisherigen direkten Entfernungen und Frachtsätze bleiben noch bis auf weiteres in Kraft. Soweit direkte Frachtsätze bisher nicht bestanden haben, werden solche eingeführt. Über die Höhe derselben geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 6. Juni 1903. (1497)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juli d J. treten im Tarifheft 1 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 16 B (Porzellanerde usw.) in Kraft:

Nach / Von	Lauscha K.E.D.E.	Rudolstadt (Thür.) K.E.D.E.	Stadtilm K.E.D.E.
	Pfennige für 100 kg		
Sodau k. k. St. B. . .	77	75	80

Breslau, den 8. Juni 1903. (1498)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Heft 2.

Mit dem 1. Juli l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag IX in Kraft. Der Nachtrag enthält Änderung des Vorwortes sowie der besonderen Bestimmungen, Änderung bezw. teilweise Erhöhung der Frachtsätze der Holzausnahmetarife A, B, C, D, E, neu einbezogene Stationen und Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Juli l. J. einschließlich. Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 30 ₰ oder 35 h zu haben.

Breslau, den 10. Juni 1903. (1499)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

(Tarif Teil II, Heft 5 für Zucker.)
Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. Juli 1903 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. September 1900 gültigen Tarife Teil II, Heft 5 in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Mielec in den Tarif.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. Juni 1903. (1500)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Einführung von Frachtsätzen für Hohlglaswaren und Rohglas von Helenenschacht nach Eger transit.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, werden für die Beförderung von Hohlglaswaren aller Art (mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschl. Demyohns), auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen, oder mit Holz, oder in Geflechten, sowie von Rohglas in rohen Platten, ungeschliffenen Glastafeln und von rohen Glasfliesen auch mit Drahteinlagen von Helenenschacht nach Eger transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10 000 kg
für jeden Frachtbrief und Wagen	
Francs für 1000 kg	
4,10	3,10

Die Sendungen müssen mit direkten, nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden.

Wien, am 8. Juni 1903. (1501)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Ausnahmetarif Nr 16 (Wolle etc.) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Zwischen Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Bubna . . . . Lieben Ö. N. W. B., St. E. G. . . . . . . Prag B. N. B., Ö. N. W. B., St. E. G. . . . . . Prag=Anglobank . . . Prag St. B. transit . . Vysocan B. N. B. . . . Wysocan Ö. N. W. B. .	85 ₰	80 ₰
Zwischen Aussig=Landungsplatz, Schönpriesen=Umschlag und		
Bubna . . . . Lieben Ö. N. W. B., St. E. G. . . . . . . Prag B. N. B., Ö. N. W. B., St. E. G. . . . . . Prag=Anglobank . . . Prag St. B. transit . . Vysocan B. N. B. . . . Wysocan Ö. N. W. B. .	80 „	75 „
Zwischen Dresden=Elbkai und		
Bubna . . . . Lieben Ö. N. W. B, St. E. G. . . . . . . Prag B. N. B., Ö. N. W. B., St. E. G. . . . . . Prag=Anglobank . . . Prag St. B. transit . . Vysocan B. N. B. . . . Wysocan Ö. N. W. B. .	125 „	116 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 9. Juni 1903. (1502)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Ausnahmetarif Nr 4 (Wolle etc.) im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege

bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Zwischen Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz und	bei Aufgabe von 5000 kg	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Iglau . . . . . . / Iglau-Stadt	176 ₰	—
Zwischen Schönpriesen-Umschlag und		
Iglau . . . . . . / Iglau-Stadt	171 „	
Zwischen Dresden-Elbkai und		
Iglau . . . . . . / Iglau-Stadt	216 „	212 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 9. Juni 1903. (1503)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Ost Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 1.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. Juli 1903 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. August 1903 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1900 gültigen Tarife Teil II, Heft 1 zur Einführung.

Derselbe enthält außer einigen Frachtsatzberichtigungen und Stationsnamenänderungen auch solche der besonderen Bestimmungen für die Anwendung der Ausnahmetarife II, VIII und IX, sowie der Reexpeditionsbestimmungen, weiters die Aufnahme neuer Stationen in die Stationstarife und die Eliminierung von Frachtsätzen aus den Stationstarifen Oswiecim und Trzebinia.

Durch diesen Tarifnachtrag erscheint auch die Station Stanislau in den Ausnahmetarif IV für Erdwachs, roh etc., die Station Skawce in den Ausnahmetarif VIII für Holzstühle und Holzsessel, ordinäre, weiters der Ausnahmetarif XII für Borstenvieh zur Gänze und die Station Szczakowa in den Ausnahmetarif XIII für Hornvieh in Wagenladungen neu aufgenommen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 6. Juni 1903. (1504)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Am 19. April d. J. ist der Nachtrag 3 zum diesseitigen Binnentarife zur Ausgabe gelangt, welcher Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften etc., sowie Änderungen und Ergänzungen zu den Preistafeln für die Beförderung von Personen, Hunden und Reisegepäck enthält.

Die in diesen Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt.

Tecklenburg, den 11. Juni 1903. (1505)

Die Direktion.

3. Verdingungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Holz- und Seilerwaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Werg, Hanf, Nahtleinen, Schnüre, Spitzstränge;

II. Gewebe- und Posamentierwaren, als: Vorhangstoffe, wollene, halbleinene, Wagenteppichzeug, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, Leinwand, rohe, Apparatdecken, Dochte, Schnüre, wollene, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Nähfaden, Schmierpolster und Wiechengarn;

III. Glas- und Tonwaren, als: Ölbehälter, Milchglasglocken, Laternengläser, Glastafeln, Isolatoren, Steingutkrüge, Steinguthäfen und Nachtgeschirre;

IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Karbolsäure, Salzsäure, Spiritus, fein und denaturiert, Salmiak, Bleiweiß, Goldocker, Mennige, Parisergelb, Kienruß, Umbra, Englischrot, Gold, feines, Goldbronze;

V. Lederwaren, Mineralien, Pech, Teer und Harze, als: Zaumleder, Vachetteleder, Schaffelle, Putzleder, Fensterzugriemen, Nähriemen, Bimssteine, gewöhnliche, Wiener, Kreide, geschlemmte, geschnittene, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Burgunderharz, Kolophonium, Schiffsteer;

VI. Papiere und Verschiedenes, als: Fließpapier, Packpapier, Pappendeckel, Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Stärke, Salband, Roßhaar, Gummi arabicum, Zimmermannsbleie, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 17. Juni 1903“ versehen spätestens Mittwoch, den 17. Juni 1903, Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 21. Mai 1903. (1506)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen: Gruppe A. 1605400 Stück Hakenplatten für hölzerne Schwellen, 2160000 Stück Hakenplatten für eiserne Schwellen, 3677000 Stück Klemmplatten, 13179 t Laschen, 16000 Stück Übergangslaschen, 880000 Stück Unterlagsplatten, 3720 t Weichenplatten, 90000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 14000 Stück Zungendrehstühle, 110000 Stück Gleitstühle.

Gruppe B. 738 t Hakennägel, 1482 t Hakenschrauben, 3054 t Laschenschrauben, 4002 t Schwellenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 26. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 24. Juli d. J.

Essen (Ruhr), den 2. Juni 1903. (1507)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung der im 2. Drittel jahr 1903 in den Eisenbahndirektionsbezirken **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster** erforderlichen **52600 kg Zinn in Blöcken und 6160 kg Antimon.**

Eröffnung der Angebote am **Dienstag, den 30. d. Mts., Vormittags 11 Uhr.** Zuschlagsfrist bis 3. Juli d. J.

Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 50 ₰ vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129 abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — zu überweisen.

Hannover, den 6. Juni 1903. (1508)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die von der Bahn und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaren, als Kupfer, Messing, Zink, Blei, Stahl, Schweiß- und Gußeisen, alte Radreifen, Schienen, Schwellen, Unterlagsplatten, alte Eisen- und Stahlräder, Roststäbe, Bremsklötze, Maschinenteile, Eisenkonstruktionen von Brücken sowie eine alte Drehscheibe werden hier am Donnerstag, den 18. Juni d. J., Vormittags von 10—12 Uhr und Nachmittags von 2½ Uhr an öffentlich versteigert.

Bis zum Beginn der Versteigerung werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichnis werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 2. Juni 1903. (1509)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

5. Offene Stellen.

Rangier- und Lademeister

zum 1. August d. J. gesucht. Anfangsgehalt 800 ℳ. (1510)

Meldungen unter Beifügung eines Lebenslaufs und der Zeugnisse sind zu richten an die Direktion der Dahme-Uckroer Eisenbahn zu Dahme (Mark).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Juni Vorm. gemeldet.

Nr 17 — Berlin, am 13. Juni 1903. — Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	Koffer	?	13	1	Camenz	K. E.-D. Breslau	
2	A B	1/2	2	Pack	je 3 leere Spankörbe	16	2	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
3	A B	1—11	11	Kbfl.	leer	58	3	Graben=Neudorf	Badische Stsb.	
4	A B	1/11 3309, 1176	11 2	Korbflaschen Fässer	leer	58	4	„	„	
5	A K	9	1	Rsk.	leer	9	5	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
6	A K	10	1	Kiste	Eisenw.	22,5	6	Kreuznach	Direktion Mainz	
7	A L	8058	1	Ballen	Linoleum	26	7	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
8	A M	1357	1	Vschl.	Bettstelle	—	8	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
9	A M	1835	1	Kiste	Zigarren	23	9	Magdeburg N.	K. E.-D. Magdeburg	
10	A P	—	1	Butterfaß	leer	5,5	10	Osterstedt	K. E.-D. Altona	
11	A Z R R	125 1148	1	Ballen	Leinen	20	11	Lübeck	Lübeck-Büchener	
12	B	—	1	Kiste	Teerseife	68	12	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
13	B	176	3	Stück	Ofenteile	8	13	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
14	B	539	1	Ballen	Leinen	9	14	Warburg	K. E.-D. Cassel	
15	B	2256/8	3	Kisten	l. Flaschen	180	15	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	
16	B	2774	1	Weinfaß	leer	29	16	Bingerbrück	Direktion Mainz	
17	B A	781	1	rd. Wdk.	Flaschen mit Sprudel	43	17	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
18	B C	896	1	Koffer	?	30	18	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
19	B C	9607	1	Kiste	Blechkisten	63	19	„	„	
20	B H	8298	1	Faß	leer	37	20	Wittenberge	„	
21	B L	9950	1	Kiste	Glasvasen	23	21	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
22	B S	4363	1	Korb	Pakete Stahlschrauben	43,5	22	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
23	B & W	3	1	Faß	braune Farbe	215	23	Satzvey	K. E.-D. Cöln	
24	B W	17502	1	Kiste	?	19	24	Schnega	K. E.-D. Magdeburg	
25	B W S	—	1	Sack	schwarzes Garn	48	25	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	
26	C A E	150	1	Kiste	2 leere Kistchen	20	26	Neustadt b/Cob.	K. E.-D. Erfurt	
27	C B	381	1	„	Messingstangen	64	27	Ingolstadt Zentrbhf.	Bayerische Stsb.	
28	C B	2765	1	Faß	leer	57	28	Graben=Neudorf	Badische Stsb.	
29	C F D	30032	1	—	Riemenscheibe	96	29	Saarbrücken Eilg.	St. Johann=Saarbr.	
30	C H	100	1	Kiste	Kitt	12	30	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
31	C H	1190	1	Bund	6 Stangen Stahl	48	31	Gemünden	Bayerische Stsb.	
32	C J	9334	1	Kiste	Holzwolle	9	32	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
33	C W B	9292	1	Tafel	Messingblech	17	33	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
34	D	14	1	Faß	leer	8	34	Stuttgart G.	Württemberg. Stsb.	
35	E	2533	1	Kiste	leer	120	35	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
36	E G	3	1	„	Weinessig	14	36	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
37	E G	8798	1	eis. Faß	leer	101	37	Hanau Ostbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
38	E H	671	1	Kiste	leb. Pflanzen	370	38	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
39	E K	2706	1	„	Holzmodelle	24	39	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
40	E S	—	22	Kübel	leer	53	40	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
41	Esn	—	1	Wagen	Pflastersteine	10000	41	Ückendorf=Watt.	K. E.-D. Essen	Esn Nr 39385.
42	F	1	1	—	Kette	—	42	Ohrdruf	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut, 8 m lang.
43	F B	—	2	Stück	Kupferschalen	2	43	Blaufelden	Württemberg. Stsb.	
44	F C	323/4	2	Kisten	Schuhwaren	115	44	Cöln=Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
45	F C	4991/92	2	Kb.	Eisenware	208	45	Rothenkirchen i. V.	Sächsische Stsb.	
46	F K	1830	1	Pack	runde Stahlstangen von 3 m Länge	50	46	Bonn	K. E.-D. Cöln	
47	F L	25	1	Kiste	Holzwaren	47	47	Geringswalde	Sächsische Stsb.	
48	F P	952	1	„	?	20	48	Schweidnitz O.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
49	F R	2248	1	Kiste	Eisenwaren —	119	49	Amsterdam Obgr.	Holländische E.	beklebt: Harzgerode-Amsterdam.
50	F S C	32/35	1	Bd.	2 Wagendecken —	26	50	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	Dienstgut.
51	G B	3104	1	Kiste	Feilen —	23	51	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
52	G B	9857 P	1	Stange	Flachstahl —	19	52	Riesa	Sächsische Stsb.	
53	G C	4097	1	Kiste	Zündhölzer —	86	53	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
54	G H	810	1	Ballen	Kalbleder —	15	54	Kiel	K. E.-D. Altona	
55	G H	10000	1	Bll.	ansch. Säure —	—	55	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
56	G J	—	1	Weinfaß	leer —	38	56	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
57	G J	4536	1	Weidenk.	verz. Teile z. Röhren	53	57	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
58	G K	—	2	Kolli	Tafelbleche —	29	58	Rüthen	Westf. Landes-E.	
59	G M	14404	1	Kiste	Seife —	29	59	Herne	K. E.-D. Essen	
60	G S & Co.	—	1	Stück	Eisenrohr —	8	60	Würzburg	Bayerische Stsb.	
61	G W	1070	1	Kiste	Pappen —	40	61	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
62	H	1299	1	„	Scheiben und Budenteile	106	62	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
63	H B	68	1	„	Weinflaschen —	40	63	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
64	Hbg	85367	1	Ballen	Leder —	43	64	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
65	H G	2121/2	2	Kisten	Musikinstrumente —	16	65	Amsterdam Obgr.	Holländische E.	beklebt: Leipzig-Delft.
66	H G	2403	1	Kiste	Zigarren —	52	66	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
67	H H	II	1	„	Seifenpulver —	13	67	Düsseldorf-B.	„	
68	H L	6214	1	Ballen	Verschlüsse —	33	68	Moers	K. E.-D. Cöln	
69	H M E	28	1	Kiste	Feilen, Pinsel —	31	69	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
70	H R	2110	1	„	? —	45	70	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
71	H R	7223	1	„	? —	96	71	Altona	K. E.-D. Altona	
72	H S	—	1	Koffer	? —	19	72	Mannheim	Direktion Mainz	
73	H S	21	1	Pack	3 Kb., leer —	10	73	Emmerich	K. E.-D. Essen	
74	H S	2595	1	Kiste	Eier —	—	74	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
75	H T S	7438	1	Faß	ansch. Wein —	105	75	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
76	H W	1/9	9	Pack	leere Säcke —	172	76	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
77	H Z	842	1	Sack	leere Säcke —	10	77	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
78	J G	7905	1	Korbflasche	Lack —	10	78	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
79	J H	163	1	Pack	2 Rohrstühle —	9	79	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
80	J H	228	1	„	Nähmaschinenplatte	5	80	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
81	J H P	1880	1	Harraß	leer —	35	81	Berlin Görl.	K. E.-D. Berlin	
82	K	9461/2	2	Ballen	Zollgut —	27	82	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
83	K H A	—	4	Stück	Gußplatten —	220	83	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
84	K S	526	1	Kiste	Glas, Band —	5	84	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
85	L	1072	1	Stange	Flachstahl —	32	85	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
86	L C	—	1	Dose	Bratheringe —	3,5	86	Letschin	K. E.-D. Stettin	
87	L H	—	1	Kiste	Mainzer Käse —	5	87	Diedenhofen	Reichsbahn	
88	M	—	1	„	Nägel —	13	88	Sonthofen	Bayerische Stsb.	
89	M	1	1	Koffer	leer —	34	89	Cöln Bnth.	K. E.-D. Cöln	
90	M	8	4	Kolli	Ofenteile —	16	90	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
91	M K M	I	1	Sack	Damenkleidung —	21	91	Konstadt	K. E.-D. Kattowitz	
92	N	363	1	Korbfl.	Branntwein —	56	92	Backnang	Württemberg. Stsb.	
93	N	7977	1	Bund	Holzleisten —	5	93	Straßburg E.	Reichsbahn	
94	N H	5429/30, 4702, 4711, 2270 u. 3027	6	Fässer	leer —	650	94	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
95	N P Z	38	1	Sack	Korken —	7	95	Coblenz Rh.	„	
96	O K	4169	1	Kiste	Ständer —	29	96	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
97	O K	4170	1	„	Glasware —	13	97	„	„	
98	P	—	2	—	gußeis. Dachfenster	36	98	Dellbrück	K. E.-D. Elberfeld	
99	P	1—5	5	Stück	Holzräder, Eisenteile	95	99	Labes	K. E.-D. Stettin	
100	P	287, 485	4	—	Pflugschare —	11	100	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
101	P C N	47927	1	Korbk.	leer —	7	101	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
102	P H S	2501	1	Kiste	leer —	8	102	Cöln Bnth.	„	
103	P K	508	1	„	Zollgut —	—	103	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
104	P & S	525	1	Pack	Papier —	27	104	Norden	K. E.-D. Münster	
105	R H	11/12	2	Kisten	Glimmer —	271	105	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
106	R P	1, 10, 14	3	Verschl.	leer —	46	106	Cöln Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
107	R W C	8612	1	Korb	Eisenwaren —	20	107	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
108	S	11	1	Stange	Flacheisen —	4,5	108	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
109	S	14833	1	Ballen	Tabak —	71,5	109	Herford	K. E.-D. Hannover	
110	S C	3615	1	Kiste	Galanteriew. —	18	110	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
111	S & C	2374	1	Paket	Talkum —	6	111	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
112	S F C	19054	1	Kiste	Seidenspulen —	11	112	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
113	S L	—	1	Kb.	Eier —	39	113	Luxemburg	Reichsbahn	
114	St K	2474	1	Korbblechfl.	Eiskopfwasser —	6	114	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
115	S V	101/102	2	Bd.	Holzleisten —	27	115	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
116	T	—	1	Koffer	Muster —	53	116	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
117	T H H	29	1	Verschl.	Fahrradteile —	21,5	117	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
118	v B H	9377	1	Kiste	leer —	16	118	Bremen Hb.	K. E.-D. Hannover	
119	W	1	1	Faß	Butter —	65	119	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
120	W	698	1	„	Öl —	220	120	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
121	W	7622	1	Stückfaß	leer —	102	121	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
122	W	13929	1	Kiste	Käse —	31	122	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
123	W B	200	1	Pack	6 Zinkeimer —	8,5	123	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
124	W & C	1	1	Sack	leere Säcke —	23	124	Duisburg	K. E.-D. Essen	
125	W K	I	1	Kiste	Bierdruckappar. —	56	125	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
126	W P	6	1	Ballen	Speck —	23	126	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
127	W P	9431	1	Bund	2 Wagenräder —	5	127	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
128	W S	219	1	Pack	Zeltlaken —	27	128	Hannover S.	„	
129	W S	1480	1	Faß	gefüllt? —	370	129	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
130	W S	4405	1	Kiste	Wäsche, Betten —	70	130	Offenburg	Badische Stsb.	
131	W S	6603	1	„	l. Blechbüchsen —	—	131	Cöln Bnth.	K. E.-D. Cöln	
132	W V	13	1	Zinkkiste	gefüllt —	31	132	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl. Trier.
133	Z B	1279	1	Kiste	ansch. Zucker —	50	133	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
134	Z 5	50	1	Kb.	Kleider —	16	134	Warstade-Hemmoor	K. E.-D. Altona	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
135	Anna Baganz	—	1	Reisekorb	Frauensachen —	26	135	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
136	Berlin —	1 15. 5061	5 3	Stangen Bund	Stahl —	266	136	Rgb. Rummelsburg	„	
137	Paula Boyert	—	1	Schließkorb	Wäsche, gez. N. D. 975	34	137	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
138	Dürkopp	—	1	—	Fahrrad —	—	138	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
139	Essen	37874	1	—	eis. Runge —	—	139	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
140	E. Henschel	—	1	Kiste	? —	53	140	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
141	Jos. Janus	—	1	Koffer	Schuhw.-Muster —	18	141	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
142	B. Keene	—	1	—	Meßinstrumente —	—	142	„	„	Gepäck.
143	Köhn & Mittler	3226	1	Kiste	? —	41	143	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
144	Magdeb.-Buckau	4332	1	Stück	Winkeleisen —	39	144	Magd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
145	J. Meyer	—	1	Verschlag	Petroleumkocher —	28	145	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
146	O N W B	1415/2148	2	Stück	Ketten —	—	146	Göttingen	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
147	Othello	6839	1	Kübel	Margarine —	18	147	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
148	John Palko	—	1	Koffer	— —	—	148	Osnabrück	K. E.-D. Münster	Gepäck.
149	Peterseim	89169	1	Kübel	leb. Pflanzen —	20	149	Plochingen	Württemberg. Stsb.	
150	Seckelsohn	—	1	Tasche	Tuchmuster —	14	150	Breslau	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
151	Sibbesse	—	1	Kiste	gefüllt —	39	151	Sibbesse	K. E.-D. Cassel	
152	S N D V St Peter	—	1	—	Handlaterne —	—	152	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	Dienstgut
153	L. Strobel Kelybuhl Bayern	—	1	Kb.	Kleider —	30	153	Basel B.	„	
154	Emil Tottien	—	1	Kiste	? —	32	154	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
155	Vereinshaus	—	1	Kasten	15 leere Bierflaschen	27	155	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
156	—	33	1	—	Lochzange —	—	156	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
157	—	$238\frac{1}{2}$	2	Stück	Eisenbleche —	66	157	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
158	—	312	1	—	Gußeisen —	3,5	158	Aachen	K. E.-D. Cöln	
159	—	460	2	Stück	eiserne Rohre —	30	159	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
160	—	590	1	—	Wasserkessel —	10	160	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
161	—	655	1	Kiste	Margarine —	19	161	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
162	—	2407, 118	1	Eisenfaß	gefüllt —	645	162	Lohr a/M.	Bayerische Stsb.	
163	—	4220	1	Stab	Quadrateisen —	28	163	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
164	—	9141	1	Kiste	Zollgut —	57	164	St. Avold	Reichsbahn	
165	—	97630	1	—	Stahlzylinder, gefüllt	65	165	Ingolstadt Ztrb.	Bayerische Stsb.	
166	—	III	1	Kiste	leer —	15	166	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
167	F/W	5397	1	Ballen	Manufakturw. —	50	167	Emmerich	K. E.-D. Essen	
168	weiß-blau	—	1	Stange	Eisen —	18	168	Hannover	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
169	—	—	1	Bund	2 Achslager —	12	169	Gr.-Ammensleben	K. E.-D. Magdeburg	O & K, Berlin SW.
170	—	—	1	—	Balken —	44	170	Magdeburg-N.	„	
171	—	—	1	Bund	Bandeisen —	21	171	Neuruppin	Paulinenaue-Neurupp. E.	
172	—	—	1	„	Bastdecken —	98	172	Mülheim	K. E.-D. Elberfeld	
173	—	—	1	—	eis. Benzinfaß, leer —	88	173	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
174	—	—	1	Korb	1 Bett —	26	174	Telgte	K. E.-D. Münster	
175	—	—	1	Kinderwg.	Bettzeug —	20	175	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
176	—	—	2	—	Bienenkörbe —	10	176	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
177	—	—	27	Bierfässer	leer —	270	177	Bialla	K. E.-D. Königsberg	
178	—	—	1	Kiste	Bild —	3	178	Plattling	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
179	—	—	1	Pack	6 Blechschöpfer	6,5	179	Hof	Bayerische Stsb.	
180	—	—	1	Dose	Bratheringe	7,7	180	Tanne	Halberstadt-Blankenbg. E.	
181	—	—	1	Faß	Bremsenöl	226	181	Offenburg	Badische Stsb.	
182	—	—	1	—	Buchenbrett	32	182	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	
183	—	—	1	Bund	6 eis. Bügel	15	183	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
184	—	—	1	Hutschachtel	Cylinderhut	1	184	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
185	—	—	1	Korb	Damen- u. Herrenkld.	28	185	Eilg.-A. Cöln	K. E.-D. Cöln	
186	—	—	1	—	Dampfabsperrventil	21	186	Mainz	Direktion Mainz	
187	—	—	1	—	Deckel zum Bienenhaus	15	187	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
188	—	—	1	Ring	verz. Draht	52	188	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
189	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe	3	189	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
190	—	—	1	Kiste	Drahtstifte	92	190	Dortmund	K. E.-D. Essen	
191	—	—	1	Bund	6 Dunggabeln	8	191	Eisenroth	K. E.-D. Frankf. a/M.	
192	—	—	1	Stange	Eisen	56	192	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
193	—	—	1	—	Eisenbettstelle	48	193	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
194	—	—	1	Bund	80 Eisenbleche	30	194	Herbolzheim	Badische Stsb.	
195	—	—	1	Ring	Eisendraht	17	195	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	Stück	Eisenguß	120	196	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
197	—	—	1	—	verz. Eisenrohr	20	197	Kiel	K. E.-D. Altona	
198	—	—	3	Stück	Eisenstangen	20	198	Neheim=Hüsten	K. E.-D. Cassel	
199	—	—	10	—	Eisenteile	40	199	Partenstein	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
200	—	—	1	Korb	Eisenw. (Ketten)	32	200	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
201	—	—	1	—	Fahrrad	—	201	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
202	—	—	1	—	Fahrrad	13,5	202	Leipzig Eil.	K. E.-D. Halle a/S.	
203	—	—	1	Faß	leer	19	203	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
204	—	—	1	—	Filzstiefel	—	204	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
205	—	—	7	Stangen	Flacheisen	33	205	Großbreitenbach	Ilmenau-Großbr. E.	6,00 m lg.
206	—	—	1	Bund	10 Stg. Flacheisen	57	206	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
207	—	—	1	Stange	Flacheisen	104	207	Forbach	Reichsbahn	
208	—	—	1	Kb.	31 gef. Flaschen	52	208	Remscheid=Bliedingh.	K. E.-D. Elberfeld	
209	—	247	1	Korbkanne	Fußbodenlack	22	209	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	
210	—	—	1	Ballen	Fußbodenläuferstoff	13	210	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
211	—	—	8	—	Futterschwingen	5	211	Hamm	K. E.-D. Essen	
212	—	—	1	—	hölz. Gartentisch	9	212	Hohenwestedt	K. E.-D. Altona	
213	—	—	1	—	Gasrohr	12	213	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
214	—	—	3	—	alte Gasrohre	33,5	214	Düsseldorf=Der.	„	
215	—	—	1	Topf	Gelee	2,5	215	„	„	
216	—	—	2	Pack	eis. Gelenkketten	67	216	Lüdenscheid	„	Dienstgut.
217	—	—	1	—	Gußring	9	217	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
218	—	—	1	Stange	☐ Gußstahl	15,5	218	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
219	—	—	1	Bund	eis. Hämmer	19,5	219	Coburg	„	
220	—	—	1	—	kl. Handwagen	16	220	Hameln	K. E.-D. Hannover	
221	—	—	1	Gestell	Hanfseil	10,5	221	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
222	—	—	1	—	eis. Hantel	37,5	222	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
223	—	—	1	Stück	Hebelgewicht	10	223	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
224	—	—	1	Bund	Hohlglas	8	224	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
225	—	—	1	Sack	ansch. polierte Holzlehnen	30	225	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
226	—	—	1	Bund	rohe Holzleisten	25	226	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
227	—	—	1	—	Holzmodell	6	227	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
228	—	—	1	Bund	Holz- u. Eisenstäbe	7	228	Oberbrügge	K. E-D. Elberfeld	
229	—	—	1	—	schw. Jagdhund	—	229	Berlin Pof.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
230	—	—	1	Sack	Johannisbrot	7	230	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
231	—	—	1	„	Kaffee	50,5	231	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
232	—	—	2	Säcke	Kalk	70	232	Kailbach	Direktion Mainz	
233	—	—	1	Ballen	Kapok	11	233	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
234	—	—	1	Sack	Kartoffeln	49	234	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
235	—	—	2	Stück	eis. Kasten	70	235	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
236	—	—	1	—	eis. Kette	5	236	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	Dienstgut; 5,3 m lang.
237	—	—	1	Pack	5 eis. Ketten	15	237	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut; 1,5 m lang.
238	—	—	1	—	Kinderwagendach	1,5	238	Heidelberg	Badische Stsb.	
239	—	—	1	Handkorb	Kinderzeug, Fleisch	—	239	Düsseldorf Hb.	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
240	—	—	1	Kiste	leer	17	240	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
241	—	—	1	—	Klappstuhl	6	241	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
242	—	—	1	Beutel	Kleesamen	6,5	242	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
243	—	—	1	Rsk.	Kleider	20	243	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
244	—	—	1	Schlßkb.	Kleider	17	244	St. Georgen	Badische Stsb.	
245	—	—	1	Rsk.	Kleider, Wäsche	25	245	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
246	—	—	1	Rskorb	Kleider, Wäsche	11	246	Gattersleben	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck;
247	—	—	1	Schließkorb	Kleider, Wäsche*)	17	247	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	*) gez. C H
248	—	—	1	Rsk.	Kleidung	17	248	Magdeburg Hp.	K. E-D. Magdeburg	u. A H.
249	—	—	1	—	Koffer (braun)	14	249	Neiße	K. E.-D. Breslau	1)

1) Gepäck; alte Beklebung Ottmachau-Neiße.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
250	—	—	1	Reisekorb	1 leerer Koffer	7	250	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	—	Koks	640	251	Bollersleben	K. E.-D. Altona	
252	—	—	1	Korbfl.	gefüllt	42	252	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
253	—	—	1	Schließkorb	Kuchen und Fleisch	40	253	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
254	—	—	1	—	eis. Kugel	9	254	Lützen	K. E.-D. Halle a/S.	
255	—	—	2	Stangen	Kupfer	20	255	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
256	—	—	1	—	eis. Ladebrücke	—	256	Greifswald	K. E-D. Stettin	Dienstgut.
257	—	—	1	Ballen	Leder	125	257	Aachen	K. E.-D. Cöln	
258	—	—	1	—	Luftpumpe	0,5	258	Cöln Hb.	„	Gepäck.
259	—	—	1	Ballen	Lumpen	21	259	M.-Gladbach	„	
260	—	—	1	Sack	Lupinen u. Grassamen	65	260	Halle a/S. Eil-A.	K. E.-D. Halle a/S.	
261	—	—	1	Kiste	Malerleinwand	62	261	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
262	—	—	2	Säcke	Malzkeime	56	262	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
263	—	—	1	Pack i. P.	Maschinenteile	19	263	Potsdam	K. E.-D. Berlin	[1])
264	—	—	1	Bund i. L.	Messingstangen	40	264	Nieder-schöneweide	„	
265	—	—	1	Bund	3 Messingstangen	36	265	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,20 lang.
266	—	—	1	Milchkanne	leer	5	266	Immenstadt	Bayerische Stsb.	
267	—	—	1	—	Nähmaschinenplatte	—	267	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	Gepäck.
268	—	—	1	Ballen i. L.	ansch. präparierte Ochsenschwänze	20	268	Weener	Oldenburgische Stsb.	
269	—	—	1	Blechkanne	ansch. Öl	56	269	Hamm	K. E.-D. Essen	
270	—	—	4	(1 Bund) Ölkannen	leer	3	270	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
271	—	—	1	—	eis. Platte	13,5	271	Trittau	„	m. 12 Löchern.
272	—	—	1	—	Polstersessel	7	272	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
273	—	—	1	Bund	10 Quadrateisen	45	273	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
274	—	—	2	—	gußeis. Räder	96	274	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
275	—	—	1	Pack	12 eis. Rechen	16	275	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
276	—	—	1	Reisekorb	gefüllt	6	276	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
277	—	—	1	„	leer, weiß	3	277	Trier Hauptbhf.	St. Johann-Saarbr.	
278	—	—	2	Bund	Reth mit Draht verflochten	20	278	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
279	—	—	2	Stück	eis. Ringe	11	279	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	Maschinenteile.
280	—	—	1	—	eis. Rohr	15	280	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	2,85 m.
281	—	—	1	—	eis. Rohr	18	281	Kiel	K. E.-D. Altona	
282	—	—	1	—	gußeis. Rohr	20	282	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
283	—	—	1	—	eis. Rohr	26	283	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
284	—	—	1	—	eis. Rohr	41	284	Schlawe	K. E.-D. Danzig	5 m.
285	—	—	1	—	eis. Röhre mit 3 Türen	35	285	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	C. Lorenz, Berlin.
286	—	—	3	—	gußeis. Rohre	24,5	286	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
287	—	—	6	—	verz. Rohre	540	287	Rath	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
288	—	—	1	Bund	37 Rohrschellen	10	288	Holzwickede	„	
289	—	—	1	Stange	Rundstahl	15	289	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
290	—	—	1	Futteral	Säbel	—	290	Gera	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
291	—	—	1	Sack	l. g. Säcke	16,5	291	Altona	K. E.-D. Altona	
292	—	—	1	—	eis. Saugrohr	14	292	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
293	—	—	1	—	leb. Schaflamm	—	293	Eschede	K. E.-D. Hannover	
294	—	—	1	Schließkorb*)	—	—	294	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) Gepäck; weiß, eckig.
295	—	—	1	Schließkorb	gefüllt	25	295	„	„	
296	—	—	1	„	leer	4,5	296	Herzogenrath	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
297	—	—	1	Ring	10 alte Schmierbüchsen	24	297	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
298	—	—	1	—	Schornsteinaufsatz	5	298	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
299	—	—	1	—	Schraubenschlüssel	7	299	Greiz	Sächsische Stsb.	
300	—	—	1	—	Schwellenhebezange	2	300	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
301	—	—	1	Ballen	Seilerwaren	23	301	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
302	—	—	1	Pack	13 Sensen	9	302	Münster i/W.	„	
303	—	—	1	Ballen	Sensenschärfer	12	303	„	„	
304	—	—	1	—	Sessel	7,5	304	Bingerbrück	Direktion Mainz	
305	—	—	1	Rolle	Siebdraht	30	305	Donaueschingen	Badische Stsb.	
306	—	—	1	Stück	Sitzkissen	?	306	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
307	—	—	1	Korbfl.	Spirituosen	30	307	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
308	—	—	1	Pack	eis. Stäbe	19	308	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
309	—	—	1	Bund	Stahl	15	309	Hausach	Badische Stsb.	
310	—	—	1	Kollo	Stahl	14,5	310	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
311	—	—	1 / 2	Bund / Stangen	❑-Stahl	82	311	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
312	—	—	1	—	Stahlbüchse	29	312	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
313	—	—	1	Stück	eis. Stange	18	313	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	in Papier.
314	—	—	1	Sack	Tabak (Rippen)	26	314	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
315	—	—	1	Teerfaß	leer	36	315	Bretten	Badische Stsb.	
316	—	—	1	—	Tisch	?	316	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
317	—	—	1	—	Tisch	20	317	Hanau O.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
318	—	—	1	Bund	U-Eisen, grün angestrichen	77	318	Wehbach	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) 2 Pack Mähmaschinenmesser, 2 Pack Nieten, 2 Schmierölkannen.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
319	—	—	1	—	elektr. Umschalter —	172	319	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
320	—	—	1	Kiste	ausch. Umzugsgut —	31	320	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
321	—	—	4	Stangen	Walzeisen —	32,5	321	Altboyen	K. E.-D. Posen	
322	—	—	1	Korb	Wäsche —	24	322	Riesenburg	Marienburg-Mlawka	
323	—	—	4	—	Waschkörbe, ineinanderges.	23	323	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
324	—	—	1	Bund	6 Wassereimer —	13	324	Kempten	Bayerische Stsb.	
325	—	—	2	—	Zinkblechkannen, leer	3	325	Herne	K. E.-D. Essen	
326	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	53	326	Kappelrodeck	Achern-Ottenhöfen	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 46. 17. Juni 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Verkehr des ersten Betriebsjahres der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

Vom Regierungsrat a. D. Kemmann zu Berlin.

In Nr 55 Jahrg. 1902 d. Ztg. habe ich eine Betrachtung darüber angestellt, inwieweit eine von mir vor Eröffnung des Betriebes der Hoch- und Untergrundbahn erforderte Schätzung des ersten Jahresverkehrs, den ich auf 22 500 000 Personen beziffert hatte, voraussichtlich mit der Wirklichkeit übereinstimmen werde. Eine Unterlage für diese Betrachtung war gegeben durch die Erfahrungen, welche bereits während einer mehrmonatlichen Betriebsführung gesammelt werden konnten, insbesondere durch die Ergebnisse zweier Verkehrszählungen, welche an den Wochentagen vom 22. bis 29. April und vom 6. bis 14. Mai 1902 angestellt wurden.

Nunmehr liegen die Ergebnisse für das erste volle Betriebsjahr vor, was mich veranlaßt, die Betrachtung unter Zugrundelegung dieses vollständigeren Zeitraumes zu wiederholen. Ich bemerke dabei, daß meine Berechnungen über den mutmaßlichen Verkehr des Jahres 1902, die aus den Monaten Oktober und November des Jahres 1901 herrühren, in der Voraussetzung aufgestellt wurden, daß der Betrieb, wie es tatsächlich in Aussicht genommen war, am 1. Januar 1902 auf der ganzen Bahnlinie zwischen dem Potsdamer Platz, der Warschauer Brücke und dem Zoologischen Garten seinen Anfang nehmen werde. Aus verschiedenen Gründen ist späterhin der Betriebsbeginn auf den 18. Februar 1902 verschoben worden, dem vom 15. bis 17. Februar Besichtigungsfahrten voraufgingen. Wie ich in Nr 55 Jahrg. 1902 d. Ztg. angeführt habe, erstreckte sich die erste Eröffnung auf die Strecke vom Potsdamer Platz bis zum Stralauer Tor — zu vergl. Abb. 1 —, während die Haltestelle Warschauer Brücke erst am 14. August 1902 in Betrieb genommen wurde. Der Betrieb zwischen dem Potsdamer Platz und dem Zoologischen Garten wurde am 11. März, der Betrieb der durchgehenden Linie am 25. März 1902 hinzugefügt, so daß in wenig mehr als einem Monat nach der Eröffnung im wesentlichen bereits die ganze Bahn im Betrieb war. Am 14. Dezember 1902 konnte auch noch eine Verlängerungsstrecke, nämlich die Strecke Zoologischer Garten - Knie, in den Betrieb einbezogen werden. In dem Ergebnis des ersten Betriebsjahres kommen diese teilweisen Eröffnungen natürlich zum Ausdruck, und um genau den ersten Jahresverkehr zu erhalten, der durch die Hinausschiebung der ersten Eröffnung nunmehr nicht das Kalenderjahr 1902, sondern den Zeitraum vom 18. Februar 1902 bis zum 17. Februar d. J. zu umfassen hat, werden gewisse Korrekturen notwendig.

Es wurden in Wirklichkeit befördert auf der Hoch- und Untergrundbahn:

vom 18. bis Ende Februar 1902	320 942	Personen
im Monat März	1 474 831	"
" " April	1 661 200	"
" " Mai	1 807 583	"
" " Juni	1 634 827	"
" " Juli	1 532 369	"
" " August	1 685 515	"
" " September	1 792 336	"
" " Oktober	2 180 106	"
" " November	2 206 774	"
" " Dezember	2 495 339	"
" " Januar 1903	2 465 274	"
vom 1. bis 17. Februar 1903	1 413 511	"
zusammen	22 670 607	Personen

Von diesem Verkehr entfallen auf die Zeit vom 18. Februar bis 10. März 1902: 593 317 Personen, die auf der Teilstrecke Potsdamer Platz - Stralauer Tor befördert wurden. Um auf einen vollen Jahresverkehr für die von meiner Schätzung umfaßte Bahn zu kommen, ist für die Zeit vom 18. Februar bis 10. März 1902 ein Zuschlag zu machen, welcher denjenigen Verkehr darstellt, den nach den Erfahrungen die noch uneröffneten Strecken gehabt hätten. Hierfür kann ein der vorstehenden Teilziffer gleicher Betrag angenommen werden. Dahingegen ist der Verkehr der Haltestelle Knie, die in meiner

Schätzung nicht enthalten war, in Abzug zu bringen. Der Verkehr dieser Station betrug vom 14. Dezember 1902 — dem Eröffnungstage — bis zum 17. Februar d. J. nach den vorgenommenen Zählungen 663 000 Personen. Die Zählungen haben aber auch ergeben, daß durch diese Eröffnung von der Haltestelle Zoologischer Garten ein Teil des Verkehrs nach der Station Knie abgeflossen ist, der zu 10 % des Verkehrs der letzteren zu veranschlagen ist. Ihr Verkehr darf hiernach nur mit rund 600 000 Personen in Abzug gebracht werden, so daß verbleiben für die Linie Potsdamer Platz-Warschauer Brücke-Zoologischer Garten insgesamt 22 664 000 Reisende im ersten vollen Betriebsjahre, gerechnet vom 18. Februar 1902 bis 17. Februar 1903. Daß die Haltestelle Warschauer Brücke erst zu einem späteren Zeitpunkt in Betrieb genommen ist, hat auf das Jahresergebnis keinen Einfluß, da die beiden Haltestellen Stralauer Tor und Warschauer Brücke nur 359 m von einander entfernt sind und wirtschaftlich wie tarifarisch als eine einzige Station betrachtet werden. Auch der Umstand, daß die durchgehende Linie fast einen Monat später als die erste Teilstrecke in Betrieb genommen ist, hat auf den Jahresverkehr nach den anfänglichen Verhältnissen des Verkehrs so gut wie gar keinen Einfluß.

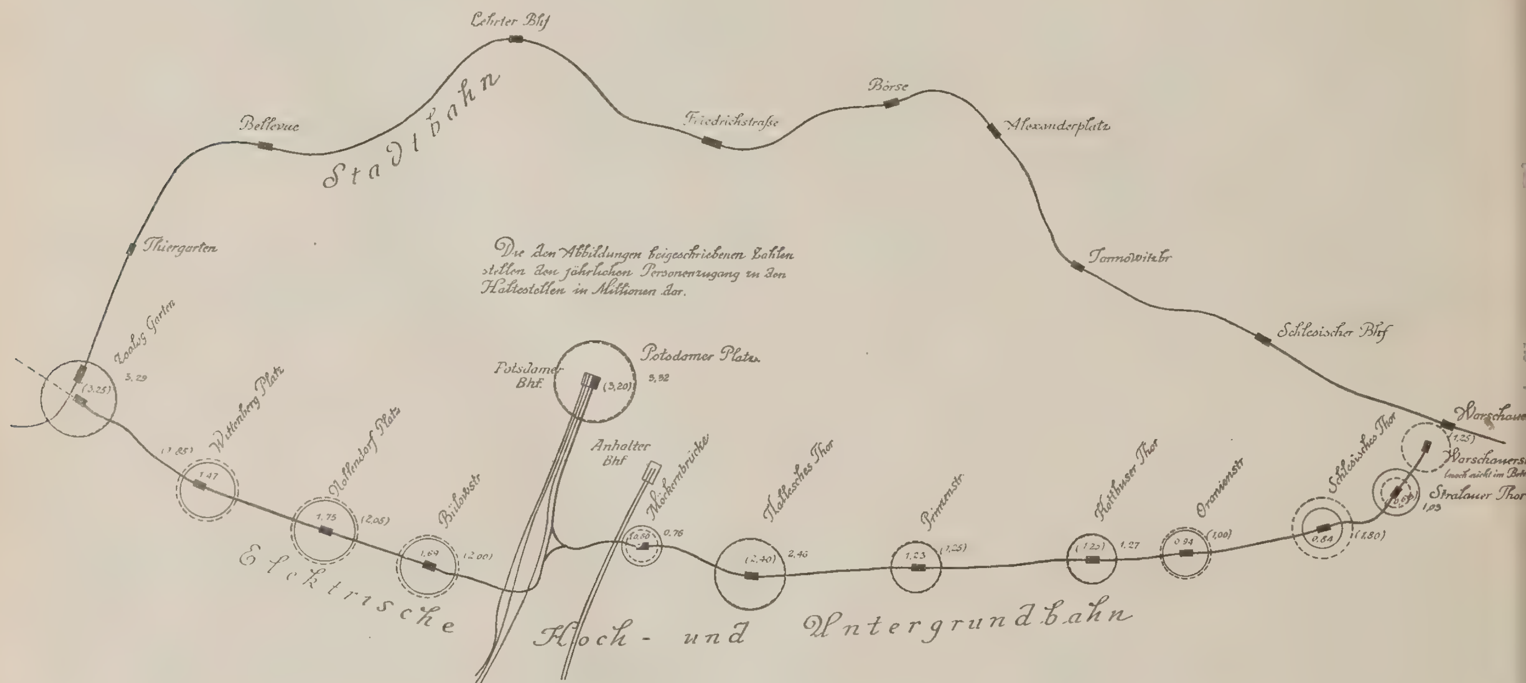


Abb. 1.

Der von mir vorgeschätzten Jahresverkehrsziffer von 22 500 000 Personen steht hiernach eine Gesamtziffer für den Verkehr des ersten Betriebsjahres gegenüber von 22 664 000 Personen, so daß meine Schätzung fast mit aller Schärfe eingetroffen ist.

In Nr 55 Jahrg. 1902 d. Ztg. habe ich weiterhin feststellen können, daß auch die Verkehrsziffern der einzelnen Stationen, die ich ebenfalls für das erste Betriebsjahr vorgeschätzt hatte, nach Maßgabe der vorgenommenen Zählungen im wesentlichen zutreffen würden. Diese Annahme hat sich durchaus bestätigt. Der Stationsverkehr war in der Weise eingeschätzt, daß ich von Station zu Station festgestellt hatte, wie viele Personen im Laufe des ersten Betriebsjahres auf den Stationen zu den Zügen gingen. Diese Zugangsziffern sind nicht etwa gleichbedeutend mit der Zahl der auf den einzelnen Stationen verkauften Fahrkarten, da schon sehr bald nach Eröffnung des Betriebes das Fahrkartensystem so umgestaltet wurde, daß eine Fahrkarte, die auf irgend einer Station für eine bestimmte Strecke gekauft wird, auch für jede andere ebensoviele Stationen umfassende Strecke benutzt werden kann. Auf diese Weise hat das Publikum sich mit der Entnahme von Kartenbündeln zu je 10 Stück, die ihm in Ermangelung der nicht eingeführten Zeitkarten aus Bequemlichkeitsgründen dargeboten wurden, sehr bald befreundet. Diese Kartenbündel wie überhaupt jeden Fahrkartenvorrat kann das Publikum im allgemeinen kaufen, wo es ihm gerade paßt, und auch in betreff der Entnahme von Einzelfahrkarten ist das Publikum im allgemeinen an keine Station gebunden. Um die Zahl der auf den einzelnen Stationen angetretenen Fahrten zu erhalten, mußte ich daher denselben Weg einschlagen, wie in Nr 55 Jahrg. 1902 d. Ztg., daß ich nämlich die Zahl der auf den Stationen angetretenen Fahrten aus den vorgenommenen Verkehrszählungen zu ermitteln suchte. Außer den beiden Zählungen vom 22.—29. April und 6.—14. Mai 1902 konnte ich noch zwei weitere Zählungen berücksichtigen, welche an den sämtlichen Wochentagen vom 3.—8. November 1902 und vom 9.—14. Februar d. J. vorgenommen wurden, so daß das Ergebnis von insgesamt 24 Tagen gegeben war. Auf die Ermittlung der angetretenen Fahrten aus diesen Zählungen brauche ich hier nicht weiter einzugehen; sie hat in derselben Weise stattgefunden, wie ich sie früher dargestellt habe. Während aus Abb. 1, die aus meiner früheren Veröffentlichung wiederholt ist, ersichtlich ist, wie sich das Verhältnis der wirklichen Ziffer des Zugangs zu den Haltestellen zu den von mir geschätzten nach den früheren beiden Zählungen stellen würde, ist in Abb. 2 angegeben, wie sich dieses Verhältnis nach den sämtlichen vier Zählungen darstellt. Das in Abb. 1 seinerzeit angewendete Verfahren, den jährlichen Personenzugang zu den Haltestellen durch Kreise darzustellen, indem die von mir geschätzten Zahlen durch punktierte und die wirklichen Zahlen durch ununterbrochen ausgezogene Kreislinien dargestellt wurden, ist auch in Abb. 2 zugrunde gelegt, nur daß die Kreise hier nicht auf den Linienzug der Bahn gesetzt, sondern unterhalb von Stationssenkrechten gezeichnet sind. Der angewendete Maßstab ist der gleiche, so daß die punktiert gezeichneten Kreise in beiden Abbildungen der Größe nach übereinstimmen müssen. Aus Abb. 2 ist aber zu ersehen, daß das wirkliche Ergebnis dem von mir geschätzten für das g a n z e J a h r noch näher kommt, als für den früher betrachteten Jahres a b s c h n i t t. Die Zahlen des Zuganges stellen sich nunmehr wie folgt:

Stationen	nach der Schätzung vom Oktober/ November 1902	nach den Zählungen vom 22. bis 29. April, 6. bis 14. Mai und 3. bis 8. November 1902 und vom 9. bis 14. Februar 1903
Zoologischer Garten . .	3 250 000	3 452 570
Wittenbergplatz	1 850 000	1 792 395
Nollendorfplatz	2 050 000	1 871 455
Bülowstraße	2 000 000	1 981 760
Potsdamer Platz . . .	3 200 000	3 570 246
Möckernbrücke	600 000	872 360
Hallesches Tor	2 400 000	2 652 539
Prinzenstraße	1 250 000	1 346 660
Kottbuser Tor	1 250 000	1 658 005
Oranienstraße	1 000 000	1 137 515
Schlesisches Tor . . .	1 800 000	894 425
Stralauer Tor	600 000	355 685
Warschauer Straße . .	1 250 000	1 078 385
zusammen Fahrgäste	22 500 000	22 664 000

Die Herstellung der in der letzten Spalte enthaltenen Zahlen ist aus den Zählungsergebnissen wie folgt vorgenommen: In Abb. 2 ist durch vier stark ausgezogene Linien dargestellt der tägliche Zugang zu den einzelnen Haltestellen als Durchschnitt aus den vier Zählungsperioden. Da die Zählungen selbst teils über, teils unter dem Jahresdurchschnitt des Verkehrs liegen, war es nötig, die Linienzüge so zu verändern, daß die gesamte Zugangsbewegung diejenige Ziffer ergibt, welche den Gesamtverkehr eines Durchschnittstages des ganzen Jahresverkehrs darstellt. Hieraus ergeben sich die vier schwach ausgezogenen Linienzüge der Abb. 2. Aus den auf diese Weise umgerechneten Linienzügen ist nun für jede Station das arithmetische Mittel der vier Ordinaten — für Stralauer Tor und Warschauer Brücke aus zwei Ordinaten — genommen und als durchschnittlicher Tageszugang behandelt worden, der durch Multiplikation mit 365 den Jahreszugang ergibt. Die Mittel der Ordinaten sind in Abb. 2 durch schwarze Punkte kenntlich gemacht. Nach den so gewonnenen mittleren Zahlen sind die unterhalb der Grundlinie in Abb. 2 dargestellten ununterbrochen gezeichneten Kreise festgestellt, deren Flächengrößen den in der letzten Spalte der obenstehenden Tabelle enthaltenen Zugangszahlen entspricht. Abb. 2 läßt erkennen, daß eigentlich nur die Haltestellen Schlesisches Tor, Stralauer Tor und Kottbuser Tor von der Schätzung in erheblicherem Maße abweichen. Daß der Verkehr des Schlesischen Tores erheblich unter den Schätzungen bleiben würde, habe ich schon in Nr 55 Jahrg. 1902 d. Ztg. ausgeführt. Der Verkehr des Kottbuser Tores hat sich in der letzten Zeit etwas besser entwickelt, als im Anfange des Betriebes, während Stralauer Tor ebenso wie Schlesisches Tor nicht unerheblich hinter der Schätzung zurückgeblieben sind. Die Haltestelle Warschauer Brücke hat, da sie nicht das volle Jahr in Betrieb stand, sich naturgemäß auch nicht entsprechend entwickeln können.

Wie aus dem Angeführten zu ersehen ist, daß meine Schätzungen über den Verkehr sowohl im ganzen als auch in der Verteilung auf die einzelnen Stationen im wesentlichen eingetroffen sind, so wird späterhin auch nicht uninteressant sein, zu sehen, inwieweit auch die Schätzungen über die Wirtschaftlichkeit und das Erträgnis der Bahn sich als zutreffend herausgestellt haben. Hierüber behalte ich mir eine Mitteilung noch vor, die um deswillen heute verfrüht sein würde, weil die Betriebsführung bis zum 31. Dezember 1902 in den Händen der Firma Siemens & Halske sich befunden hat und erst vom genannten Tage ab von der Hochbahngesellschaft selbst übernommen wurde.

Indessen benutze ich noch die Gelegenheit zu einigen Mitteilungen darüber, wie weit die Verhandlungen über die weitere Ausdehnung des Unternehmens fortgeschritten sind bezw. welchen Lauf sie genommen haben. In Betracht kommen die Erweiterungen: a) in westlicher Richtung; b) in östlicher Richtung (ins Stadtinnere).

Zu a. Über die Frage der Weiterführung der Untergrundbahn in das Vorortgebiet von Westend habe ich mich eingehender geäußert in den Nr 100 und 101 Jahrg. 1902 d. Ztg. Der Leser wird sich erinnern, daß die Hochbahngesellschaft die Verpflichtung eingegangen war, von der Haltestelle Knie, dem jetzigen Endpunkt, ausgehend durch die Bismarckstraße nach Krummestraße und dann im rechten Winkel abbiegend nach dem Wilhelmsplatz zu bauen, eine Linienführung, gegen die nichts einzuwenden war, solange das Unternehmen nicht eine Fortsetzung erfuhr, die tatsächlich damals von keiner Seite beabsichtigt war. Die inzwischen aufgetauchten und erfolgreich weiter geführten Pläne der Erschließung von Westend durch eine bis zur Havel führende Prachtstraße und die Aufschließung des Grunewalds haben auch für das Bahnunternehmen zur Folge gehabt, daß von verschiedenen Seiten, nicht in letzter Linie von seiten der Stadt Charlottenburg selbst, der Wunsch laut geworden ist, die Bahn in der Richtung auf Westend zu verlängern. Im Interesse der Bau- und Betriebsführung ist natürlich die Zutat einer Gabelung an der Krummestraße für das Unternehmen im höchsten Maße unerfreulich. Der Widerstand der Grundstücksbesitzer am Wilhelmsplatz hat sich aber nachdrücklichst dagegen gerichtet, daß die Seitenlinie nach dem Wilhelmsplatz in Wegfall komme, und diesen Interessen entspricht es auch, daß die Meinung verbreitet wurde, daß die Bahn, gleichviel, ob mit oder ohne Verzweigung, im großen und ganzen doch gleich günstig gebaut und betrieben werden könne, und es ist merkwürdig, daß selbst behördliche Kreise in diesen Glauben versetzt werden konnten, während der Betriebstechniker am Beispiel des Gleisdreiecks trotz der Umgestaltung, die dieses gegen den ursprünglichen Plan erfahren hat*), sich genugsam überzeugen kann, was es mit Kunststücken dieser Art auf sich hat. Auch wirtschaftlich würde durch die Gabelung der westliche Teil des Unternehmens auf eine ungünstigere Grundlage gestellt. Eingehendere Rechnungen, die ich in dieser Richtung habe anstellen müssen, bestätigen dies in unzweideutiger Weise. Es ist daher auch heute nicht wohl abzusehen, was aus der Angelegenheit werden wird.

Zu b. Die Verhandlungen über die Fortführung der Untergrundbahn vom Potsdamer Platz durch die Mohrenstraße über den Spittelmarkt nach dem Alexanderplatz sind jetzt wieder etwas in Fluß gekommen, nachdem sie durch eine Reihe von Schwierigkeiten der verschiedensten Art, wie sie bei im öffentlichen Interesse geplanten Unternehmungen sonst selten vorkommen, lange behindert waren. Auch heute sind noch sehr große Schwierigkeiten zu überwinden, die nicht allein in der Höhe der Baukosten begründet sind, die für ein Bauunternehmen der vorliegenden Art naturgemäß auch die Frage der Geldbeschaffung berührt. Dazu kommt, daß eine ganz außergewöhnliche Kostenvermehrung eintreten würde, wenn der Gedanke, mit jener Verlängerung etwa die beiden Arme der Spree zu unterfahren, befolgt werden müßte. In dieser Hinsicht ist aber auch zu berücksichtigen, daß sich mehr und mehr die Neigung des Publikums denjenigen Verkehrsmitteln zuwendet, die am offenen Tage liegen. Es hat sich immer mehr bestätigt, daß der Sonnenschein das Publikum aus den Kellern der Untergrundbahn an die Oberfläche zieht; Kälte und schlechte Witterung drängen es zur Untergrundbahn zurück. In dieser Beziehung ist das Bahnunternehmen in seinen Verkehrsbewegungen gewissermaßen ein umgekehrtes Barometer. Also eine Unterführung der Wasserläufe würde dem Unternehmer wie dem Publikum gleich unwillkommen sein, dem ersteren wegen der Vermehrung der Kosten, dem letzteren wegen des ihm innewohnenden Triebs, an der Oberfläche zu bleiben. Auch der Zustand der Luft in den Tunneln wird mit der Zeit selbst bei elektrischen Bahnen unerfreulich, wie man denn auch bei den Londoner elektrischen Untergrundbahnen bereits zur künstlichen Lüftung hat schreiten müssen.

*) Über die Geschichte des Gleisdreiecks vgl. Nr 3, J. 1902.

Für die Linienführung vom Potsdamer Platz nach dem Alexanderplatz stehen nun zwei Wege zur Wahl. Der eine führt unter den Wasserläufen hindurch, der andere darüber hinweg, so daß man im letzteren Falle, wenn auch keine Viaduktbahn durchweg, so doch wenigstens eine erfreuliche Abwechslung im Zuge der langen Tunnelstrecke haben würde, ehe wieder beiderseits dieser Hochstrecke mittels Rampen unter die Erde hinabgestiegen würde. Es ist immer wieder zu beklagen, daß in den dicht bebauten Stadtteilen Hochbahnen so selten durchgeführt werden können. Welche Bauweise im vorliegenden Falle nun schließlich gewählt werden wird, steht noch dahin, und so kommt es, daß die Verhandlungen sich bisher auch nur auf die Teilstrecke bis zum Spittelmarkt ausgedehnt haben. Für die letztere wird eine Linienführung angestrebt, die gestattet, den Potsdamer Platz mit seinem dichten Verkehrsgewühl zu vermeiden und unter Durchbrechung einerseits der Häusergruppe an der Königgrätzer Straße südlich des Leipziger Platzes und anderseits der Häuserreihe nördlich des Leipziger Platzes, speziell des Reichsmarineamts, auf kürzestem Wege in die Voßstraße einzubiegen. Die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen hat sich zwecks Ankaufs des Reichsmarineamts mit diesem Amt ins Einvernehmen gesetzt, und die Führung der Bahnlinie würde auch durch Ankauf der Grundstücke gesichert gewesen sein, wenn nicht der Reichstag, wie von der Tagespresse gemeldet, in letzter Stunde dadurch den Plan hinfällig gemacht hätte, daß er den Antrag des Reichsmarineamts, welcher auf den Verkauf dieses Grundstücks an die Bahngesellschaft gerichtet war, aus bekannten Gründen ablehnte. Die Gesellschaft ist gezwungen, andere Mittel und Wege zu suchen, trotzdem durch die Grundstücke an der nörd-

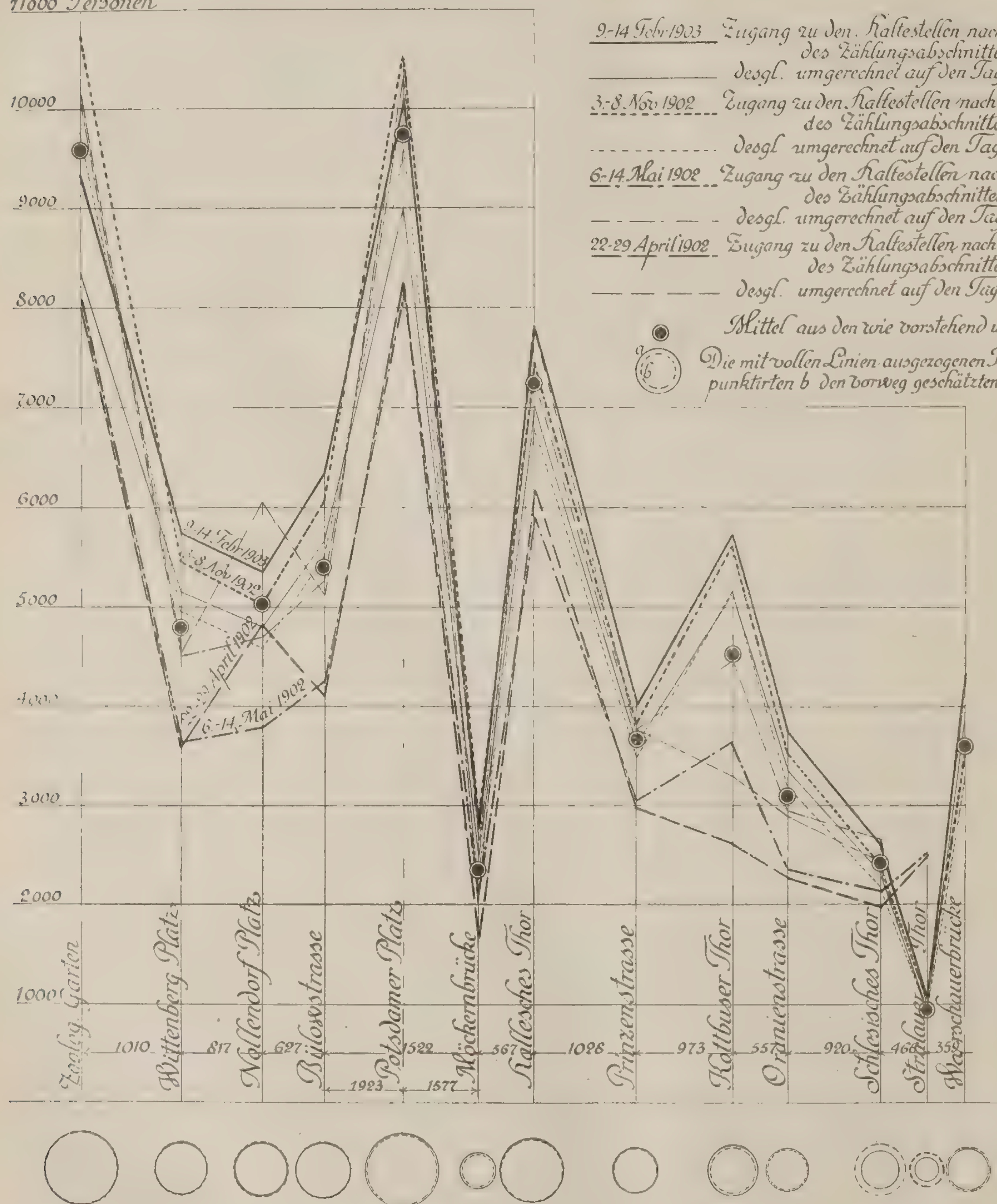


Abb. 2.

lung im Zuge der langen Tunnelstrecke haben würde, ehe wieder beiderseits dieser Hochstrecke mittels Rampen unter die Erde hinabgestiegen würde.

lichen Seite des Leipziger Platzes zur Voßstraße durchzudringen; gelänge dies nicht, so würde nur übrig bleiben, den Weg über den Potsdamer Platz zu wählen, so ungünstig eine derartige Linienführung für den Bau und den Betrieb auch sein würde. Die Stadt hat ferner den Vorbehalt gemacht, daß die Bahn nicht, wie von der Gesellschaft beabsichtigt, zunächst nur bis zum Schillerplatz (Gendarmenmarkt), sondern gleich bis zum Spittelmarkt geführt werde, um diesen bedeutenden Verkehrspunkt von Anfang an mit zu fassen. Die Frage der Weiterführung nach dem Spittelmarkt spielt aber bei der Ausarbeitung des Entwurfs eine große Rolle, da die beiden Möglichkeiten, nämlich die Weiterführung über die Wasserläufe hinweg oder unter ihnen hindurch, gewahrt bleiben sollen. Aber es ist zu hoffen, daß es den Technikern gelingen wird, eine Lösung zu finden, die auch diesem Verlangen Rechnung trägt, wenn durchaus darauf bestanden werden sollte. Alles weitere über die Entwicklung und weitere Ausdehnung des Unternehmens muß abgewartet werden.

Die europäische Fahrplankonferenz

hat am 10. und 11 d. M. in Zürich getagt. Etwa 350 Teilnehmer waren angemeldet und gegen 300 erschienen. Die staatlichen Vertreter waren laut „N. Zürcher Ztg." folgende: Deutschland: Geh. Oberbauräte Misani und Schneider; Frankreich: Mr. Mussat, Ingénieur en chef des ponts et chaussées; Österreich: k. k. Ministerialrat Karl Pascher und k. k. Oberinspektor O. Naeher v. Frickthal; Ungarn: Eisenbahn- und Schiffahrtsoberinspektor Albert v. Jenik; Italien: Mr. P. Zacchi, Inspecteur royal en chef; Niederlande: G. Rypermann, Mitglied des Aufsichtsrats der niederländischen Eisenbahnen; Rußland: L. Schoukhtan, wirklicher Staatsrat; Schweiz: Winkler, Direktor der technischen Abteilung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, Toggenburger, Inspektor der betriebstechnischen Sektion des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements.

Die sachlichen Verhandlungen der vielfachen Aufgaben fanden in Gruppenabteilungen statt. In der Hauptversammlung wurde nur über den Ort der nächsten Konferenz Beschluß gefaßt und gemäß dem Vorschlag Stuttgart ohne Erörterung dazu bestimmt; sie wird am 9. und 10. Dezember d. J. stattfinden.

Bundesrat Zemp, Vorsteher des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements, begrüßte die Vertreter der ausländischen Regierungen und der europäischen Bahnverwaltungen. Es fiel manches schöne Wort über die Bedeutung und Pflege des internationalen Verkehrs und das gute Einvernehmen. Herr Zemp ging in seiner Eröffnungsrede nach der herzlichen Bewillkommnung auf ein Thema ein, das, wie er sagte, zwar direkt nichts mit der Fahrplankonferenz zu tun habe, jedoch mittelbar mit ihren Zielpunkten in Beziehung stehe: die Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Schweiz. Er wies darauf hin, wie schon 1848, als der schweizerische Staatenbund sich umgestaltete, die Frage der Erstellung der Bahnen durch den Bund oder die Privattätigkeit erörtert, aber zu gunsten der letzteren entschieden wurde. Nach verschiedenen vergeblichen Anläufen legte der Bund neuerdings Anfang der 90er Jahre Hand an das Werk, das nun fast abgeschlossen ist. Das ganze Netz, das jetzt im Betrieb der Bundesbahnverwaltung steht, umfaßt 2500 km, der Rückkauf der Gotthardbahn wird seinerzeit noch weitere 250 km hinzubringen. Herr Zemp schloß: „Die Schweiz gibt sich gern der Erwartung hin, daß auch die Nebenbahnen in die Verstaatlichung mit einbezogen werden und diese die gehegten Erwartungen rechtfertigen, daß sie ein kräftiges Förderungsmittel für den Verkehr und für die Volkswirtschaft überhaupt bilden werde. Die Schweiz hoffe, daß durch die Vereinheitlichung des Bahnbetriebs ihre Beziehungen zum Ausland noch enger werden und es gelingen werde, an den hochschätzbaren Bestrebungen der europäischen Fahrplankonferenz kräftig und mit Erfolg teilzunehmen." Nach dieser beifällig aufgenommenen Rede übernahm Generaldirektor Flury, Vizepräsident der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, den Vorsitz und machte noch einige Mitteilungen über das weitere Programm der Konferenz. Es begannen dann die Gruppenberatungen.

Ansprachen von allgemeinerer Bedeutung wurden noch beim Festmahl gehalten. Zum Zeichen, wie die gastliche und regsame Schweiz die internationale Versammlung würdigte, mag auch ein Satz aus dem oben angeführten angesehenen Zürcher Blatt wiedergegeben sein, welches schreibt: „Selten nur dient der große Saal der Tonhalle den Tafelvergnügungen. Nur wenn hohe Gäste zu uns kommen, führen wir sie in diesen hehren Raum. So versammelten sich gestern Abend auf Einladung der Generaldirektion der Bundesbahnen die Teilnehmer der Europäischen Fahrplankonferenz, auf deren Anwesenheit die Stadt Zürich stolz ist, in diesem festlichen Saale zu einem Bankett. Es war für Zürich, die Stadt des Handels und Verkehrs, gegeben, daß sie sich bei diesem Anlasse vertreten ließ. Der Stadtpräsident war abwesend" usw. Die erste Tischrede sprach Geheimer Oberbaurat Schneider, Vertreter des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. „Schon oft", sagte er, „sind wir zusammengekommen, um Fragen des Verkehrs zu behandeln und um dem Welthandel verbesserte Bahnen zu eröffnen. Diesmal ist es uns vergönnt, im schönen Schweizerlande zu tagen, dem Lande, in dem mit verschwenderischer Hand die Naturschönheiten ausgestreut sind. . . . . Hier möchte ich daran erinnern, daß die Bewohner dieses Landes seit unvordenklichen Zeiten die eifrigsten Förderer von Handel und Verkehr waren, daß sie daran gearbeitet haben, die Völker im friedlichen Wettbewerb einander näher zu bringen. Gewässer und Gebirgszüge hat die Schweiz dem Handel geöffnet und für die Bequemlichkeit der Reisenden gesorgt. Auch dessen ist zu gedenken, daß dieses gastliche Land seine Grenzen offen hält denen, die, von des Tages Mühen abgehetzt, nach Erholung schmachten. Ich glaube, Sie alle teilen mit mir die Gefühle der Dankbarkeit dafür, daß es uns vergönnt ist, in der Schweiz zu tagen, und sind mit mir einverstanden, wenn ich auf das Wohl des Landes und seiner Bewohner anstoße."

In ähnlicher für die Schweiz liebenswürdiger und hoch anerkennender Weise äußerte sich Hofrat Kittel aus Wien. Herr Weißenbach, Präsident der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, der nach Herrn Schneider sprach, dankte und forderte auf, anzustoßen auf die in der Konferenz vertretenen Souveräne und Regierungen. Er wies auf die Schwierigkeiten hin, welche dem Eisenbahnbau in der Schweiz entgegenstanden, auf die Fortschritte des schweizerischen Eisenbahnwesens und ging zu der allgemeinen Betrachtung über: „Wenn hier die Schweiz bescheiden mittut, so wissen wir wohl, daß nur durch Zusammenarbeiten mit den anderen Staaten etwas ersprießliches geleistet werden kann. Und wenn neuerdings die Zollschranken überall erhöht werden, so hoffen wir, daß diese Anschauungen den Verkehr selbst nicht hemmen werden. Das Eisenbahnwesen ist dazu berufen, die Völker zusammenzubringen, auf seinem Gebiete ist das erste internationale Gesetzbuch entstanden. Auf dieser Bahn wollen wir weiter gehen. Aber wir Eisenbahner könnten keinen Erfolg haben, wenn nicht unsere Bestrebungen unterstützt wären von unseren Regierungen. In allen Ländern lassen die Regierungen dem Eisenbahnwesen ihre Fürsorge angedeihen. Wir wollen dessen dankbar gedenken."

Weiterhin redete schweizerischerseits Ständerat v. Arx, Präsident des Verwaltungsrats der schweizerischen Bundesbahnen. Wenn er die illustre Versammlung überblicke, die Vertreter aller Nationalitäten, so mahne sie ihn an die schweizerische Vielgestaltigkeit. Die Schweiz setze sich aus verschiedenen Sprachen und Nationalitäten zusammen, doch bringe ihr das keine Konflikte. „Wir hoffen, daß auch die Eisenbahnverstaatlichung ein Sinnbild schweizerischer Zusammengehörigkeit sein werde. Ist nun dieses Vorbild der Schweiz nicht von erfreulicher Vorbedeutung für unsere große Völkerfamilie? Die Verhältnisse drängen uns zur gegenseitigen Annäherung, zu internationalen Einrichtungen. Durch den gegenseitigen Austausch kommt eine Fülle von Intelligenz und gutem Willen zur Geltung. Indem ich hoffe, daß diese Annäherung weiter fortschreite, bringe ich mein Hoch auf die freundschaftlichen Beziehungen aller Staaten, die an der Konferenz vertreten sind." Namens der Stadt Zürich gab der Vizepräsident des Stadtrats, Herr Hasler, der Freude Ausdruck, die Zürich über seine Wahl als Kongreßort empfunden habe. Er erinnerte an die erste internationale Fahrplankonferenz, die in Zürich 1876 stattgefunden hat. Seither habe sich alles ungeheuer verändert. Wenn der Verkehr sicherer und bequemer geworden, so gebühre dafür der Dank den Männern des Eisenbahnwesens. Die internationalen Fahrplankonferenzen übten ihren Einfluß weit über das Eisenbahnwesen hinaus und führten zur Annäherung unter den Völkern. Redner schloß mit dem Wunsche, daß die Fahrplankonferenzen zum Wohle der Nationen weiter in diesem Sinne wirken möchten. Regierungsdirektor Dr Wehrmann, Vertreter der bayerischen Staatsbahnen, kam von den Fahrplänen auf die „häuslichen Fahrpläne" zu sprechen und toastete in launiger Rede auf die Damen.

Das Unterhaltungsprogramm, für welches die schweizerische Natur einen so herrlichen Boden stellt und welches die Schweizer bei solchen Gelegenheiten stets mit Liebenswürdigkeit und Geschick genußreich und mannigfaltig zu gestalten wissen, bot noch eine musikalische Abendunterhaltung im Tonhallepavillon, Ausflüge mit Sonderzügen an den Vierwaldstätter See, auf den Rigi und Pilatus usw.

Der internationalen Konferenz waren am 8. und 9. d. M. Vorbesprechungen der preußischen, sächsischen, bayerischen, österreichischen und italienischen Bahnen und der internationalen Schlafwagengesellschaft vorangegangen, die hauptsächlich die Führung der Nord-Süd-Expreßzüge und der Berlin-Neapel-Expreßzüge betrafen; die letzteren sollen, laut Münchener Allg. Ztg., im heurigen Winter nicht erst vom Januar an bis Ende April, sondern vom Dezember an bis Ende Mai zwischen Berlin und Neapel verkehren und einmal in der Woche bis und ab Palermo gefahren werden, da sie die beste Verbindung von Norddeutschland und München nach Rom und Neapel bilden; hinsichtlich der Nord-Süd-Expreßzüge wurde besprochen, in welcher Zeit sie nur bis und ab Mailand und in welcher Zeit bis Cannes und Nizza gefahren werden sollen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zuteilung der vom preußischen Staate erworbenen Privatbahnstrecken an die bestehenden Eisenbahndirektionen.** Nach einem soeben veröffentlichten Allerhöchsten Erlaß vom 25. Mai d. J. werden die neuerworbenen Privatbahnen am 1. Juli d. J. von der Staatseisenbahnverwaltung übernommen und den bestehenden Eisenbahndirektionen wie folgt zugeteilt:

Erworbene Privatbahn.	Eisenbahndirektion, welche die Verwaltung übernimmt.
1. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.	1. Eisenbahndirektion in Danzig.
2. Altdamm-Kolberger Eisenbahn.	2. Eisenbahndirektion in Stettin.
3. Stargard-Cüstriner Eisenbahn	
a) Strecke Stargard-Pyritz-Jädickendorf.	3. a) Eisenbahndirektion in Stettin.
b) Strecken Arnswalde-Glasow-Cüstrin und Pyritz-Glasow.	3. b) Eisenbahndirektion in Bromberg.
4. Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.	4. Eisenbahndirektion in Altona.
5. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.	
a) Strecke Dortmund-Lüdinghausen.	5. a) Eisenbahndirektion in Essen a. R.
b) Strecke Lüdinghausen-Gronau.	5. b) Eisenbahndirektion in Münster i/W.
6. Ostpreußische Südbahn.	6. Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr.

An demselben Tage geht die Verwaltung der Strecke Oberhausen-Dorsten von der Eisenbahndirektion in Münster i/W. auf die Eisenbahndirektion in Essen a. R. über.

— **Abänderung des Durchschnittssatzes des Wohnungsgeldzuschusses der preußischen Staatsbeamten.** Durch das Gesetz vom 15. April d. J. ist der § 6 Absatz 2 des Gesetzes betreffend die Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen an die unmittelbaren Staatsbeamten vom 12. Mai 1873 (G.-S. S. 209) dahin abgeändert worden, daß vom 1. Oktober 1902 ab bei Bemessung der Pension der Durchschnittssatz des Wohnungsgeldzuschusses für die Servisklassen I bis IV in Anrechnung gebracht wird. Ferner ist bestimmt worden, daß in dem dem Gesetz vom 12. Mai 1873 beigefügten Tarife die Servisklasse V fortfällt. Demzufolge beträgt der bei Bemessung der Pensionen und der davon abhängigen Hinterbliebenenbezüge von dem gedachten Zeitpunkt ab anzurechnende Durchschnittssatz des Wohnungsgeldzuschusses für die Beamten der Rangklasse 1 855 *M.* (früher 804 *M.*), für die Beamten der Rangklassen 2 und 3 690 (660) *M.*, für die Beamten der Rangklassen 4 und 5: 525 (492) Mark, für die übrigen Beamten mit Ausschluß der Unterbeamten 327 (297,60) *M.*, für die Unterbeamten 126 (112,80) *M.*

Nach einer hierzu erlassenen Bekanntmachung der Minister der Finanzen und des Innern findet die veränderte Pensionierungsvorschrift nur auf diejenigen Beamten, deren Dienstzeit über den 30. September 1902 hinausgereicht hat, und auf die Hinterbliebenen solcher Beamten Anwendung. Die bereits zum 1. Oktober 1902 in den Ruhestand versetzten Beamten sind also nicht zu berücksichtigen. Auch sind in den Fällen, wo der Beamte zwar vor dem 1. Oktober 1902 gestorben ist, aber mit Rücksicht auf die Gnadenkompetenzen die Zahlung der Hinterbliebenenbezüge erst am 1. November 1902 oder später begonnen hat, die Witwen- und Waisengelder nicht abzuändern, da für ihre Bemessung diejenige Pension maßgebend ist, zu welcher der Verstorbene berechtigt gewesen sein würde, wenn er am Todestage in den Ruhestand versetzt wäre (§ 8 des Gesetzes vom 20. Mai 1882, betreffend die Fürsorge für die Witwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten).

Nach einem zur Ausführung dieser Bestimmungen an die Königlichen Eisenbahndirektionen ergangenen, durch das Eisenb.-Verordn.-Blatt veröffentlichten Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist der erhöhte Durchschnittssatz des Wohnungsgeldzuschusses auch bei Berechnung der auf Grund der Pensionskassenstatuten zu entrichtenden Beiträge vom 1. Oktober 1902 ab zu berücksichtigen. Soweit den nach dem 1. Oktober 1902 pensionierten Beamten oder den Hinterbliebenen der nach diesem Zeitpunkt verstorbenen Beamten Bezüge auf Grund der Pensionskassenstatuten gewährt werden, sind die Bezüge gegen Nachentrichtung der erhöhten Beiträge anderweit festzusetzen und die Unterschiedsbeträge nachzuzahlen.

— **Die Inbetriebnahme des neuen Dammtorbahnhofes zu Hamburg** hat am Sonntag, den 7. d. M. stattgefunden, nachdem die für diesen Zweck noch erforderlichen vorbereitenden Arbeiten in der Nacht vorher unter der umsichtigen Leitung der drei beteiligten Verwaltungen, der Eisenbahnbehörde, der städtischen Baudeputation und der Hamburger Straßenbahn, nach einem einheitlichen Plane rechtzeitig zu Ende geführt waren. Es handelte sich um die Außerbetriebsetzung des alten, in Straßenhöhe belegenen, und die Inbetriebnahme des neuen Dammtorbahnhofs, dessen Gleise im Zuge der neuen großartigen Bahnanlagen über alle Straßenzüge überführt wurden. Einem Berichte des „Hamb. Korresp.“ über die bezüglichen Vorgänge entnehmen wir folgendes: „Kaum war um 1 Uhr Nachts der letzte Zug abgegangen, als zunächst mit der Wegräumung der Gleise und Signalvorrichtungen vom alten Bahnkörper begonnen wurde; sodann folgte die Aufschüttung der Erdmassen für die Straßenbahngleise, die unter dem neuen Eisenbahndamm durchgeführt werden mußten. Die Eisenbahnarbeiten wurden vom Bau- und Betriebsinspektor v. Borries geleitet. Eisenbahn-Betriebsinspektor Fülscher war zur Überleitung des Verkehrs in den neuen Bahnhof zur Stelle. Die Zahl der bei den verschiedenen Arbeiten tätigen Personen betrug viele Hundert. Die Eisenbahn hatte etwa 100 Arbeiter eingestellt, die Straßenbahn etwa 150 für die Schienenverlegung und 30 für die Umänderungen der elektrischen Oberleitung. Dazu kamen noch etwa 200 Arbeiter der Baudeputation. Annähernd 100 Petroleumfackeln beleuchteten die Arbeitsgebiete. Die Einfahrt des ersten Zuges von Hamburg nach Blankenese um 5 Uhr 34 Min. und in entgegengesetzter Richtung von Altona nach Berlin um 6 Uhr 4 Min. erfolgte unter brausendem Hurra der Fahrgäste und aller Anwesenden. Viele benutzten diese ersten Züge zu einer Fahrt und bewahrten sich die Fahrkarten zur Erinnerung auf.

Am Sonntag wogte vom frühen Morgen bis zum späten Abend ein gewaltiger Verkehr in der Umgebung des neuen Bahnhofs. Ganz Hamburg wollte die Umwälzungen sehen und einen Blick in die Bahnhofsräume tun. Die Wartesäle waren unausgesetzt gefüllt. Zahllose Neugierige fuhren auch mit den Zügen nach beiden Seiten, so daß der Fahrkartenverkauf sehr lebhaft war. Als am Abend die Wagen vom Borsteler Rennen zurückkehrten und in ununterbrochener Folge quer über den weiten Platz auf der Moorweidenseite nach dem Durchgang bei der Esplanade fuhren, war der Verkehr so stark, wie er wohl selten in Zukunft, wenn alles fertig ist, sein dürfte. Es zeigte sich aber, daß die Abmessungen der Straße und des Bahnhofplatzes jedem Verkehr gewachsen sind.“

— **Statistik der Güterbewegung.** Die Rinteln-Stadthagener sowie die Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahngesellschaften sind vom 1. Januar 1903 mit den ihnen unterstellten Bahnstrecken der Statistik der Güterbewegung beigetreten. Sämtliche Stationen beider Bahnen liegen im Verkehrsbezirk 11.

— **Feiertagsverkehr auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.** Eine interessante Verkehrsstatistik ist von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin aufgestellt worden. Sie betrifft den diesjährigen Feiertagsverkehr auf der Stadt- und Ringbahn sowie auf den Vorortstrecken und weist zugleich eine Frequenztabelle über den Gesamtfeiertagsverkehr der letzten sieben Jahre auf. Am Karfreitag d. J. wurden an den Schaltern sämtlicher Stadt- und Vorortstationen 281 005 Fahrkarten ver-

kauft, am ersten Osterfeiertag 423 388, am zweiten Osterfeiertag 616 277, am Himmelfahrtstag 418 519, am ersten Pfingstfeiertag 822 165 (die höchste Frequenzziffer hatte bisher das Jahr 1900 mit 803 183 Fahrkarten gebracht), am zweiten Pfingstfeiertag 905 954. Die Pfingstfrequenz war besonders auf der Stadt- und Ringbahn eine außerordentlich lebhafte; es wurden gezählt 429 785 bezw. 455 343 Fahrkarten. An beiden Pfingsttagen wurden zusammen 1 728 119 Fahrgäste befördert, eine gewaltige Leistung, welche sich zum größten Teil auf die Nachmittagsstunden zusammendrängt; in der ganzen Zählperiode weist nur das Jahr 1900 eine (allerdings nur um 131) höhere Verkehrsziffer auf.

— **Über den Vergnügungsverkehr in den Pfingsttagen am Rhein** schreibt die Köln. Ztg.: „Seit vielen Jahren hat in den Pfingsttagen auf den Eisenbahnen und den Dampfschiffen in den Rheinlanden keine so große Verkehrsbewegung geherrscht, wie in diesem Jahre. Der Verkehr war im wahren Sinne des Wortes gewaltig. Durch die Königlichen Eisenbahndirektionen Cöln, Elberfeld, Essen und Frankfurt a/M. waren in richtiger Voraussicht nach praktischen Erfahrungen weitgehende Anordnungen zur Bewältigung des großen Verkehrs vereinbart worden, die sich vortrefflich bewährten. Namentlich hatte man wieder zum leitenden Grundsatz genommen, daß nicht zu große Züge abgelassen wurden, die auf den Stationen leicht Schwierigkeiten und Verspätungen in der Abfertigung bereiten; es war vielmehr eine große Anzahl Vor- und Nachzüge auf den verkehrsreichen Linien eingelegt. Welche ungeheure Zahl von Zügen an den Pfingsttagen verkehrte, kann man annähernd danach schätzen, daß z. B. auf dem Cölner Hauptbahnhof, wo schon täglich allein 342 Personenzüge ein- und auslaufen, für die Pfingstfeiertage 320 Sonderzüge verkehrt haben. Auch gibt es einen Anhalt für die Schätzung der Massenbewegungen, wenn wir mitteilen, daß z. B. am Pfingstsonntag auf dem Hauptbahnhof 114 160 *M.* für Fahrkarten vereinnahmt worden sind. Erfreulich und anzuerkennen ist, daß bei dem ungeheuren Verkehr, so viel bekannt geworden, keinerlei Unfälle im Eisenbahnbetrieb vorgekommen sind, und daß sonach nicht allein die getroffenen Anordnungen und die Leitung des Dienstes durch die Direktionen sich bewährten, sondern daß auch die ausführenden Beamten aller Klassen mit selbstlosester Pflichterfüllung wirkten."

— **Der diesjährige Pfingstverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen.** Wie bei dem prächtigen Wetter, das unser diesjähriges Pfingstfest auszeichnete, zu erwarten war, haben die statistischen Aufzeichnungen der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung über ihren Pfingstverkehr in diesem Jahre ein sehr erfreuliches Ergebnis geliefert. Wir entnehmen diesen Aufzeichnungen folgendes: In den Tagen vom 29. Mai bis mit 2. Juni (Freitag vor Pfingsten bis Dienstag) wurden verkauft 507 228 einfache Fahrkarten (83 885 mehr als im Vorjahre), 715 123 Rückfahrkarten (115 366 mehr), im ganzen 1 222 351 (199 251 mehr). Hieraus ergeben sich 1 937 474 Fahrten, d. s. 314 617 oder 19 % mehr als im Vorjahre. Von den verkauften Fahrkarten kamen 124 058 auf den Freitag, 254 317 auf den Sonnabend, 369 720 auf den Sonntag, 234 414 auf den Montag und 239 842 auf den Dienstag. An diesen einzelnen Tagen wurden gegen das Vorjahr mehr Fahrten zurückgelegt: am Freitag 15 104 = 9 %, am Sonnabend 35 967 = 10 %, am Sonntag 179 810 = 39 %, am Montag 42 835 = 12 % und am Dienstag 38 467 = 13 %. Der Pfingstsonntag hatte hiernach nicht nur den stärksten Verkehr, sondern auch 3- bis 4fach so starken Verkehrszuwachs gegen das Vorjahr wie die anderen Tage. Da die sächsischen Staatseisenbahnen im Durchschnitt täglich rund 182 000 Personen befördern, so war der Pfingstsonntagsverkehr ungefähr 3½ mal so groß als dieser Durchschnittsverkehr. Vergleicht man den stärksten Monatsverkehr (Juli) damit, so ergibt sich, daß der Verkehr am Pfingstsonntag immer noch dreimal so stark war, als der durchschnittliche Tagesverkehr im Juli. Die meisten Fahrkarten verkaufte Dresden Hauptbahnhof mit 125 487 Stück (+ 18 966), dann folgen Chemnitz mit Nikolaivorstadt mit 73 594 (+ 19 418), Dresden-Neustadt mit 45 866 (+ 169), Leipzig Dresdner Bahnhof mit 44 070 (+ 10 703), Leipzig Bayerischer Bahnhof mit 37 042 (+ 7258), Zwickau mit 25 505 (+ 3702), Plauen ob. Bhf. mit 25 067 (+ 9016), Zittau mit 22 703 (+ 3670), Dresden Wettinerstraße 19 613 (+ 3123), Bautzen 14 718 (+ 2340), Pirna 12 705 (+ 1239), Altenburg 12 666 (+ 2472), Werdau 11 967 (+ 3028), Freiberg 11 624 (+ 392), Reichenbach i/V. ob. Bhf. 11 420 (+ 3246) usw. Nach den Dresdner Verkehrsstellen wurden insgesamt 92 026 Fahrkarten verkauft, 10 422 mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen an Fahrgeldern betrugen 1 576 841 *M.*, gegen das Vorjahr 276 131 *M.* oder 21 % mehr. Hiernach ist die Einnahme noch stärker gestiegen, als die Zahl der Fahrten; der Durchschnittsertrag einer Fahrt ist daher gegen das Vorjahr um 1 ₰, nämlich von 80 auf 81 ₰, gestiegen. Über die Entwicklung des Pfingstverkehrs in den letzten acht Jahren gibt nachstehende Übersicht deutliche Auskunft:

Jahr	Fahrkarten	Einnahme	durchschnittlicher Ertrag für eine Fahrt ₰
1896	883 003	1 194 422	86
1897	973 392	1 321 681	85
1898	1 124 800	1 413 397	79
1899	1 129 371	1 421 860	79
1900	1 231 360	1 541 859	79
1901	1 170 603	1 422 272	77
1902	1 023 100	1 300 710	80
1903	1 222 351	1 576 841	81

Hiernach hat der diesjährige Pfingstverkehr die höchste bisher dagewesene Fahrgeldeinnahme gebracht, während die Zahl der Fahrten zu Pfingsten 1900 noch um rund 9000 höher war.

— **Der Pfingstverkehr auf den württembergischen Staatsbahnen** war in diesem Jahre sehr stark. Am 30., 31. Mai und am 1. d. M. wurden im Binnenverkehr der württembergischen Staatseisenbahnen 515 369 Personen befördert, gegenüber 355 675 im vorigen Jahr und 445 938 im Jahre 1901. Die von außerwürttembergischen Bahnen und von den württembergischen Privatbahnen übergangenen Reisenden sind hierbei nicht mitgerechnet. Es dürfte der diesjährige Pfingstverkehr der stärkste sein, den die württembergischen Bahnen je zu bewältigen gehabt haben. Die Einnahmen aus diesem Verkehr betrugen rund 485 000 *M.* Abgesehen von einzelnen Zugverspätungen, die zum Teil von Anschlußbahnen übernommen wurden, haben sich bei der Abwicklung dieses außerordentlichen Verkehrs wesentliche Anstände nicht ergeben.

— **Änderung der betriebsleitenden Behörden einer Anzahl Privatbahnen in Württemberg.** Die Oberleitung des Betriebes 1. der Filderbahn, 2. der württembergischen Lokaleisenbahnen a) Härdtfeldbahn (Aalen-Ballmertshofen), b) Reutlingen-Gönningen, 3. der hohenzollernschen Kleinbahnen a) Eyach-Haigerloch-Stetten, b) Kleinengstingen-Gammerdingen hat an Stelle der bisherigen Direktionen der Gesellschaften die „Betriebsabteilung Stuttgart der westdeutschen Eisenbahngesellschaft" (Bureau Hohenstaufenstraße 20 in Stuttgart) übernommen.

— **Brand in der Fabrik der Daimler-Motorengesellschaft zu Cannstatt.** Wie unseren Lesern aus den Tageszeitungen bekannt geworden sein wird, ist die Montierungswerkstatt dieser Fabrik, über deren treffliche Eisenbahnkraftwagen unser Leitaufsatz in Nr 45 d. Ztg. Ausführlicheres enthält, in der Frühe des 10. d. M. leider ein Raub der Flammen geworden. Über die Fortführung des Betriebes und die Höhe des Schadens entnehmen wir der Frankf. Ztg. folgendes: „Die Direktion der Eßlinger Maschinenfabrik hat der Daimler-Motorengesellschaft in Cannstatt in ihrer Fabrik Arbeitsräume zur Verfügung gestellt. Es soll nun in diesen Räumen der Weiterbetrieb des Werkes schon in nächster Zeit wieder aufgenommen werden. Ein Teil der Arbeiter wird sogleich in die Arbeit wieder eintreten. Die übrigen Arbeiter werden mit einstweiligen Arbeiten, wie Abräumen des Schuttes und dergl., beschäftigt, um ihnen die Arbeitsgelegenheit zu erhalten. Auch werden die Arbeiten an der im Bau begriffenen Fabrik der Daimler-Motorwagengesellschaft in Untertürkheim beschleunigt, so daß man dort in einigen Monaten die Arbeit aufnehmen zu können hofft. Der Schaden wird von der Gesellschaft selbst auf nahezu 2 000 000 *M.* geschätzt. Obwohl sie versichert war, trifft sie doch noch ein erheblicher Schaden. Die Ursache des Feuers ist bisher nicht bekannt geworden."

— **Personalnachrichten.** Preußische Staatseisenbahnen. Der Geheime Oberregierungsrat und vortragende Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dr Kieschke ist zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Posen ernannt worden."

Großherzoglich badische Staatseisenbahnen. Der Bahnbauinspektor Oberingenieur Hermann Eissenhauer in Singen ist unter Verleihung des Titels „Baurat" zum Kollegialmitglied der Generaldirektion ernannt worden.

Österreich.

— **Die Kosten des zweiten Gleises der Nordwestbahn.** Der „Tarifanzeiger" teilt über die nach dem Urteilsspruch des Verwaltungsgerichtshofs von der Nordwestbahn ohne Inanspruchnahme der Staatsgarantie zu deckenden Kosten des zweiten Gleises auf dem garantierten Netz der Nordwestbahn das folgende mit: „Würde die Staatsverwaltung das zweite Gleis auf der ganzen Strecke fordern, dann wären 628 km herzustellen und das würde bei Annahme der Baukosten mit 40 000 Kr. für 1 km rund 25 000 000 Kr. kosten. Indessen ist nicht anzunehmen, daß das Eisenbahnministerium die Ausrüstung der ganzen Linie

mit einem zweiten Gleise verlangen wird. Es hat in seiner Gegenschrift schon eine Erklärung abgegeben, in der es versprach, mit möglichster Schonung der finanziellen Verhältnisse der Nordwestbahn vorzugehen. Notwendig dürfte sich das zweite Gleis jedenfalls auf der Hauptstrecke Wien-Jungbunzlau erweisen, die eine Länge von 352 km hat. Unter Zugrundelegung eines Baukostenerfordernisses von 40 000 Kr. ergäbe sich ein Kapitalbedarf von 14 000 000 Kr. Der Bruttogewinn aus der Prioritätenkonvertierung hätte bei vollständigem Gelingen 6 963 000 Kr. und 1 460 000 ℳ in 3,5 prozentigen Obligationen betragen. Da jedoch die Konvertierung nur zu 80 % gelungen ist, die Obligationen nur mit 93 % bewertet werden können und aus dem Gewinn noch die Kosten der Durchführung der Konvertierung zu decken sind, so kann man den für das zweite Gleis verfügbaren Kapitalbetrag mit höchstens 5 500 000 bis 6 000 000 Kr. veranschlagen. Es bleiben daher 8 000 000 bis 8 500 000 Kr. zu beschaffen. Nimmt man das Erfordernis an Verzinsung und Tilgung mit nur 4 % an, so bedeutet dies einen jährlichen Aufwand von 320 000 bis 340 000 Kr.“

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen.** Im Monat April d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 12 858 042 Personen und 8 437 941 t Güter befördert; hierfür wurde eine Gesamteinnahme von 48 276 492 Kr. erzielt, das sind für 1 km 2396 Kr. Im gleichen Monat 1902 betrug die Gesamteinnahme bei einem Verkehre von 13 453 221 Personen und 8 476 867 t Güter 48 804 606 Kr. oder für 1 km 2468 Kr.; daher ergibt sich für den Monat April d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,9 %.

In den ersten vier Monaten d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 45 952 308 Personen und 33 603 979 t Güter, gegen 47 630 578 Personen und 32 474 306 t Güter im Jahre 1902, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1903 auf 186 010 706 Kr., im Jahre 1902 auf 184 261 999 Kr.

Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20 133,2 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 727,2 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in der erwähnten Zeitperiode 1903 auf 9239 Kr. gegen 9341 Kr. im Vorjahre, d. i. um 102 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1903 auf 27 717 Kr., gegen 28 023 Kr. im Vorjahre, d. i. um 306 Kr., mithin um 1,1 % ungünstiger.

Eine Zunahme der Einnahmen weisen insbesondere die Aussig-Teplitzer Eisenbahn (9,9 %) und die Buschtěhrader Eisenbahn Linie B (4 %) auf. Die größten Einnahmenausfälle ergeben sich bei der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn (10,3 %) und bei der Ostrau-Friedlander Bahn (20,8 %).

— **Friauler Eisenbahn.** Nach dem für das Jahr 1902 erstatteten Geschäftsberichte läßt das abgelaufene Jahr eine Hebung des Verkehrs erkennen und weisen die Einnahmen aus dem Personenverkehr eine 7,2 prozentige, jene aus dem Güterverkehre eine 14 prozentige Steigerung auf; doch kann das Ergebnis nicht befriedigend genannt werden, weil die Leistungsfähigkeit der Bahn nur ungenügend ausgenutzt erscheint. Der Güterverkehr ist fast ausschließlich auf den Lokalverkehr und den Verkehr mit der anschließenden Società Veneta beschränkt, auch nimmt der Personenverkehr nicht die erwartete Entwicklung. Als einen wesentlichen Übelstand betrachtet es der Bericht, daß, obgleich die gesellschaftliche Linie die kürzeste Verbindung zwischen Triest bezw. Wien und Venedig darstellt, diese beim reisenden Publikum noch bei weitem nicht so bekannt ist, wie die übrigen, altgewohnten Verkehrswege. Die Verwaltung ist daher bemüht, auf eine Ausgestaltung der Zuganschlüsse hinzuwirken, und ist auf diese Weise bereits ermöglicht, die Reise von Wien nach Rom mittels abgekürzter Fahrzeit derart zurückzulegen, daß nur eine einmalige Nachtfahrt nötig ist. Außerdem ist die Verwaltung bestrebt, im Wege von Verhandlungen mit der beteiligten italienischen Bahnverwaltung auch den Verkehr nach Mailand, Genua und der Riviera durch entsprechende Zuganschlüsse zu verbessern und durch verschiedene Verkehrserleichterungen eine Steigerung des Personenverkehrs auf der Gesellschaftsbahn herbeizuführen. Die Betriebsausgaben betrugen im abgelaufenen Jahre 73,47 % der Betriebseinnahmen gegen 76,07 % im Vorjahre. Die Staatsgarantie wurde mit 116 957 Kr. in Anspruch genommen. Auf Grund derselben ergibt sich für die Prioritätsaktien eine 4 prozentige Dividende, während die Stammaktien keine Dividende erhalten.

Übrige europäische Länder.

— **Von der Warschau-Wiener Eisenbahn.** Auf Grund der Bestimmungen der Statuten der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft steht ihr das Recht zu, das Unternehmen 75 Jahre zu betreiben, und zwar vom 20. Oktober 1857—1932. Aber schon vom 20. Oktober 1877 an hatte der Staat die Befugnis, nach Maßgabe der hierfür besonders im Statut vorgesehenen Bedingungen die Bahn auszukaufen. Der Staat hat von diesem Rechte bisher nicht Gebrauch gemacht. Welche Gründe für diese Entschließung maßgebend gewesen sind, darüber sind wohl Vermutungen in der russischen Presse mehr als einmal laut geworden, bestimmtes ist aber von maßgebender Stelle nicht bekannt gegeben. So hat sich denn die öffentliche Meinung in Rußland damit getröstet, daß der Ankauf des Unternehmens vor Ablauf der Konzession verhältnismäßig große Opfer verlange und es daher wohl in der Absicht der Staatsregierung liege, den Zeitpunkt abzuwarten, an dem die Bahn vertragsmäßig frei dem Staate zufalle, d. h. dem 20. Oktober 1932. Ob diese Erwägungen, denen man früher in den Zeitungen begegnete, zutreffend oder ob andere, wichtigere Beweggründe leitend gewesen sind, darüber zu entscheiden kann natürlich nicht hier der Ort sein. Neuerdings haben jedoch die Ausdehnungsbestrebungen der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft in der russischen Presse das Thema wieder in Fluß gebracht und diese beurteilt die Frage der Warschau-Wiener Bahn je nach dem politischen Standpunkte natürlich ganz verschieden. Die deutsche St. Petersburger Zeitung teilt hierüber unter anderem mit, daß die „Nowoje Wremjä“ die Frage lebhaft erörtert und dabei das Unternehmen der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft als ein nicht ganz erwünschtes Monopol bezeichnet, welches längst von der Krone hätte angekauft werden müssen. Es ist dem Blatte nicht recht, daß die Gesellschaft ihr Bahnnetz an der Westgrenze des Reichs immer weiter ausdehnt, „zumal sich die Aktien dieser Gesellschaft im Besitz von Berliner Bankiers befinden“. Es ist dem russischen Blatte auch ein Greuel, daß die sehr einträgliche Bahn mit immer wachsenden Einnahmen immer weitere Linien baut und damit offenbar immer mehr am Einfluß gewinnt. Die „Now. Wr.“ führt weiter aus, daß, da der dem Obersten Tiesenhausen für den Bau der Warschau-Radombahn erteilte Konzessionstermin abgelaufen ist, die Warschau-Wiener Bahn natürlich sich auch für diese Strecke interessiert und, wie der „Jeshednjewny Kurjer“ mitzuteilen weiß, vom Ministerium der Verkehrsanstalten auch bereits die Zusicherung erhalten haben soll, daß ihr diese Konzession übertragen werden wird. Außer dieser Konzession will die Gesellschaft ihre Tätigkeit angeblich aber auch noch weiter ausdehnen. Sie beabsichtigt einen Teil der Iwangorod-Dombrower Linie, von Iwangorod bis Radom, ohne staatliche Garantie in langjährige Pacht zu nehmen, womit die Hauptverwaltung der Staatsbahnen im Prinzip gleichfalls bereits einverstanden zu sein scheint; hierauf will sie den Betrieb der Linie Ostrowez-Skarshisko-Koljuschski übernehmen, eine neue Bahn von Ostrowez nach Sandomir bauen und sie mit dem österreichischen Bahnnetz verbinden, endlich auch die Linie Tschenstochau-Herby ankaufen.

Ob das alles nur das Ergebnis patriotischer Beklemmungen der Politiker der „Nowoje Wremjä“ ist oder was sonst für Beweggründe z. Z. vorliegen, um die Frage der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft anzurühren, läßt sich nicht ohne weiteres erkennen; vermuten kann man allerdings, daß es der „Nowoje Wremjä“ ein unbehagliches und unsicheres Gefühl ist, daß die an der westlichen Grenze ihres Vaterlandes befindlichen Verkehrswege angeblich unter deutschem Einflusse stehen, denn sie bemerkt, daß die Entscheidung der Frage sehr wichtig sei, ob es politisch richtig ist, eine einer Privatgesellschaft gehörige Linie in ein ganzes Grenzeisenbahnnetz auswachsen zu lassen. Da diese Gesellschaft von Berliner Bankiers verwaltet werde (!), so sei es durchaus nicht ganz gleichgültig, ob sie eine oder mehrere Grenzlinien beherrsche. Wenn man hierbei auch von strategischen Gründen absehe, so dürfe schon aus wirtschaftlichen Gründen kein derartiges Abhängigkeitsverhältnis vom Auslande geduldet werden. Um zu beweisen, wie berechtigt diese Warnungen seien, führt die „Nowoje Wremjä“ ferner an, daß die Zahl der Beamten auf der Warschau-Wiener Bahn 10 286 Personen beträgt, auf deren Gehorsam Rußland weniger rechnen könne, als die Berliner Bankiers. (!?)

Die „Now. Wr.“ führt aber nicht an, welcher Nationalität diese gefürchteten 10 286 Personen angehören! Sollte sie wirklich schon vergessen haben, welche Anordnungen das Ministerium in dieser Beziehung getroffen hat? Danach wird wohl der bei weitem größere Teil jener Personen russischer Nationalität sein. Vor denen braucht die „Now. Wr.“ doch nicht zu warnen!?

— **Lappland-Expreßzug.** Zwischen Stockholm und Narwik am Atlantischen Ozean, der Endstation der nördlichsten Eisenbahn der Welt, werden in der Zeit vom 19. Juni bis 17. August d. J. einmal wöchentlich folgende besonderen Schnellzüge gefahren werden: Von Stockholm jeden Freitag Nachmittags 4 Uhr 5 Min., von Upsala 1½ Stunden später, von Gellivare Sonntag 4 Uhr 46 Min. früh, Station Riksgränsen ab 2 Uhr 45 Min., an Narwik 4 Uhr 45 Min. Nachmittags. Von Narwik

jeden Montag 10 Uhr 10 Min. Vormittags, von Gellivare Abends 10 Uhr 19 Min., in Upsala Mittwoch 10 Uhr 20 Min., in Stockholm 11 Uhr 45 Min. Vormittags. Die Fahrtdauer für die 1581 km lange Strecke beträgt mithin $48\frac{1}{2}$ bis $49\frac{1}{2}$ Stunden. Der Expreßzug besteht aus Schlafwagen I. Klasse, die zusammen 8 Abteile, je für zwei Personen, und 14 halbe Abteile, je für nur eine Person, enthalten, einem Salonwagen mit Rauch- und Unterhaltungsräumen sowie einem Speisewagen.

Für die Fahrt mit diesem Zuge ist außer dem Preise eines für den Schnellzug gültigen Fahrtausweises I. Klasse eine Zuschlagsgebühr zu entrichten, die für die ganze Strecke Stockholm-Narwik 50 Kr. und für die Teilstrecke Stockholm-Bräcke bezw. Narwik-Bräcke 25 Kr. schwedischer Währung beträgt. Dagegen wird keine besondere Schlafplatzgebühr erhoben.

Die Preise der betreffenden Fahrtausweise I. Klasse sind die folgenden: Stockholm-Narwik 64,90 Kr., Stockholm-Bräcke 30,90 Kr., Bräcke-Narwik 49,30 Kr.

Reisende, welche Inhaber eines zusammengestellten Fahrscheinhefts sind, das für die Fahrt mit den gewöhnlichen nördlich von Stockholm verkehrenden Zügen gelöst worden ist, haben, da die Fahrscheine nur für die II. Wagenklasse verausgabt werden, auf derjenigen Station, auf der die Reise mit dem Expreßzuge angetreten werden soll, einen tarifmäßigen Preiszuschlag für Zutritt zur I. Wagenklasse zu entrichten, und zwar für die Strecke Stockholm-Narwik 24,35 Kr., Stockholm-Bräcke 7,75 Kr., Bräcke-Narwik 20,50 Kr.

Bestellungen auf Plätze für Reisen in beliebiger Richtung mit dem fraglichen Zuge können entweder beim Fahrkartenbureau des Zentralbahnhofes in Stockholm oder auch bei einem der größeren Reisebureaus bei gleichzeitiger Zahlung der vorgenannten Zuschlagsgebühr sowie, wenn nötig, der Kosten einer Drahtantwort gemacht werden.

Außer den genannten Expreßzügen bestehen vom 15. Juni bis 15. September d. J. zwischen Stockholm und Narwik noch tägliche andere Züge mit Schlafwagen II. Klasse, die für die Strecke einschließlich zweier Übernachtungen etwa 64 Stunden Fahrzeit brauchen.

— **Die Kongo-Eisenbahn und das Rückkaufsrecht des belgischen Staats.** Die belgische Regierung hat den schon 1901/02 mit der Kongo-Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag, welcher die Ausübung des Rückkaufsrechts des belgischen Staats bis 1. Juli 1916 verschiebt bezw. die Konzession des Unternehmens bis dahin verlängert, jetzt der Abgeordnetenkammer zur Genehmigung vorgelegt. Dort wurde die Angelegenheit einer besonderen Kommission überwiesen. Es sind schon lange Klagen über die zu hohen Tarife der Kongobahn laut geworden, die den Aktionären eine sehr reichliche Rente abwarf. Die Konzessionsverlängerung soll unter der Bedingung von teils sofortigen, teils späteren allmählichen Tarifherabsetzungen erteilt werden. Letztere sollen jedesmal um 5 % eintreten, wenn die jährliche kilometrische Reineinnahme 15 300 Fr. übersteigt. In der Begründung des Gesetzentwurfs wird gesagt, dabei würden den Beteiligten die Vorteile bleiben, die sie rechtmäßig zur Zeit der Subskription erwarten durften. Die Höhe der Transportkosten sei eines der schwersten Hindernisse für den Aufschwung der Produktion und den Handel gewesen; hier würde eine Erleichterung die wirtschaftliche Tätigkeit der afrikanischen Kolonie sehr beleben.

— **Internationale Schlafwagengesellschaft, Brüssel.** Im Anschluß an unsere Mitteilungen in Nr 30 und 38 d. Ztg. entnehmen wir dem „Journ. d. transp.“ noch folgende Einzelheiten. Der Luxuszug Paris-Karlsbad ist vertraglich bis 1913 gesichert, ebenso hat die Gesellschaft Verträge auf 15 Jahre mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, mit den Verwaltungen der Eisenbahnlinien von Bilboa nach San Sebastian in Spanien und von Algier nach Constantine abgeschlossen.

Im Betriebsjahre 1902 ist der Schlafwagenbetrieb auf den Linien Zürich-Innsbruck, München-Zürich, Paris-Saint Nazaire, Charkow-Nikolajew u. a. m., der Speisewagenbetrieb auf den Strecken Salzburg-Bregenz, München-Dresden, München-Bruchsal, Paris-Cherbourg, St. Petersburg-Warschau u. a. m. eröffnet worden. Dagegen ist der Schlafwagenbetrieb Amsterdam-Mons und Berlin-Budapest sowie der Speisewagenbetrieb auf sieben Linien eingestellt worden.

Von den drei Gesellschaften, bei denen die Schlafwagengesellschaft hauptsächlich beteiligt ist, der Compagnie Immobilière du Trocadéro, der großen Hotelgesellschaft und der allgemeinen Baugesellschaft, hat letztere im Betriebsjahr 1902 3 % Zinsen gegeben, wodurch der Schlafwagengesellschaft etwa 145 000 Fr. zufielen, die dem Betrieb für 1903 zugute kommen; ihre wirtschaftliche Lage ist eine sehr günstige. Die internationale große Hotelgesellschaft befindet sich bei weitem nicht in so glänzender Lage, schließt aber dennoch ihren Betrieb mit einem Überschuß von 42 000 Fr. ab, so daß die Schlafwagengesellschaft betreffs Zahlung der Mieten und der Zinsen auf ihre Vorschüsse ruhig sein kann. Doch besitzt sie eine bedeutende Anzahl Aktien der großen Hotelgesellschaft, die in ihrer Bilanz mit 12 473 274 Fr. verzeichnet standen. Zur Vermeidung jeder Kritik und wegen der Unmöglichkeit, diesen Aktien gegenwärtig einen bestimmten Wert beizulegen, hat sie beschlossen, diesen nur auf 1 Fr. zu beziffern. Wenn diese Aktien in Zukunft einen erheblicheren Wert zurückerhalten, so wird dies reiner Gewinn für die Schlafwagengesellschaft sein.

Die Compagnie Immobilière du Trocadéro, die lange Zeit die größten Schwierigkeiten bereitet hat, ist jetzt wieder lebensfähig, und es ist zu hoffen, daß, wenn Zeit und Umstände helfen, die Schlafwagengesellschaft eines Tages einen Teil der für 1 Fr. gebuchten Schuldforderungen zurückerhalten wird.

— **Fahrpreisermäßigung für Offiziere auf französischen Eisenbahnen.** Auf den französischen Eisenbahnen genießen die im aktiven Dienst stehenden Offiziere eine sehr bedeutende Fahrpreisermäßigung. Nun hatten die Reserve- und Landwehroffiziere eine Eingabe gemacht, wonach auch ihnen das Privileg, nur den vierten Teil des Preises zu zahlen, zugestanden werden sollte. Vor ungefähr drei Monaten hatte der Kriegsminister durch Vermittlung seiner Kollegen von den öffentlichen Arbeiten das Gesuch den großen Eisenbahngesellschaften übergeben. Nun hat nach reiflichen Erwägungen das Syndikat der Gesellschaften dessen Abweisung beschlossen. Zweierlei Gründe wurden für diese Entschließung geltend gemacht: finanzielle und solche rein grundsätzlicher Art. Wenn es einerseits nicht zweifelhaft sei, daß die Auslieferung von 60 000 Karten zum Viertelstarif eine erhebliche Verminderung der Einnahmen herbeiführen würde, müsse auch in Betracht gezogen werden, daß sie die Schaffung einer Zahl von Privilegierten bewirken und als Gegenstück eine große Menge Unzufriedener, namentlich unter den Kaufleuten und Gewerbetreibenden, erregen würde. Dieser letztere Grund namentlich habe den Ausschlag gegeben. Unter 60 000 Privilegierten und Millionen von Eifersüchtigen und Unzufriedenen hätten die großen Gesellschaften nicht geglaubt, zögern zu dürfen. Sie hätten, wennschon zu ihrem großen Bedauern, einem Gefühl der Gleichheit und Billigkeit nachgegeben und sonach dieser Berufung des Kriegsministers an ihren Patriotismus nicht Folge geben dürfen.

— **Die Eröffnung der neuen Bahn von Reichenau nach Ilanz in Graubünden,** die, wie wir in Nr 44 S. 696 d. Ztg. meldeten, am 1. Juni erfolgt ist, hat das bisher nur schwer zugängliche Gebiet des sogen. „Oberen Bundes“ im Tale des Vorderrheins dem größeren Verkehr erschlossen. Wir entnehmen über den in mehrfacher Beziehung interessanten Bau dieser rund 20 km langen Strecke der Schweizerischen Bauzeitung die nachstehenden näheren Angaben: Das Tal des Vorderrheins ist oberhalb Reichenau bei Flims durch einen in vorgeschichtlicher Zeit erfolgten ungeheueren Bergsturz abgedämmt, durch den der Strom allmählich ein neues Bett bis auf die ursprüngliche Talsohle ausgespült hat. Die bisherigen Fahrstraßen folgen jedoch nicht diesem von der Natur gebotenen Weg, sondern erklettern, die eine nördlich über Trins und Flims, die andere südlich über Versam und Valendas, die beiderseitigen Tallehnen. Jetzt hat man der Bahn in der Rheinschlucht einen Weg geschaffen, dessen Bau bereits gegen Ende der 50er Jahre vom Ingenieur Wetli für die von ihm geplante Lukmanierbahn in Aussicht genommen war. Die Herstellung des Unterbaus wurde durch Vertrag vom 26. Juli 1900 der Ingenieurfirma Galli & Co. übertragen, welche ihre Arbeiten bereits im August desselben Jahres begann. Unter den bedeutenderen Bauwerken ist zu erwähnen die Herstellung von drei Tunneln, des Dabitunnels, 298 m lang, des Ransuntunnels, 422 m lang, und des Krummwaagtunnels, 83 m lang. Ferner waren herzustellen zwei Bahnbrücken und eine Straßenbrücke über den Rhein sowie die Bahnbrücken über den Carverabach, das Rütlandtobel und den Glenner. Die meiste Arbeit aber beanspruchten die Uferbauten gegen den Rhein, die auf einer Länge von nicht weniger als 8670 m, nur unterbrochen durch jene drei Tunnel und kurze Strecken gesicherten Vorlandes, hergestellt werden mußten und zu denen 105 000 cbm Mauerwerk erforderlich waren. Da im Bergsturzgebiete verwendbares Steinmaterial nur an ganz vereinzelten Stellen zu finden ist, so war man in dieser Beziehung auf die Steinbrüche bei Reichenau und Ilanz angewiesen. Die Gesamtkosten des Unterbaus haben sich auf 2 584 800 Fr. belaufen, in welchen Betrag die Kosten des eisernen Oberbaus der Rheinbrücken und der Glennerbrücke nicht eingerechnet sind. Die Bahnlinie verläuft in nahezu gleichmäßiger Steigung von der auf + 607 m liegenden Station Reichenau bis zu der auf + 708 m liegenden Station Kästris und senkt sich von da bis zu der auf + 701 m Meereshöhe liegenden Station Ilanz. Die Bahn hat eine mittlere Steigung von 6 ‰, was angesichts ihrer Lage inmitten der Hochalpen als ein überaus günstiges Verhältnis angesehen

werden muß. Die Kehrseite dieses Vorzuges trat dann allerdings in dem Umstande hervor, daß von den Stationen im Bergsturzgebiete zu den hochgelegenen Dörfern Trins, Versam, Valendas und Sagens sehr lange, steile und kostspielige Zufahrtstraßen hergestellt werden mußten, die zusammen eine Baulänge von rund 8 km erhalten haben. Der Verlauf der in weniger als drei Jahren hergestellten Arbeiten war ein überaus günstiger und hat nur einmal im Juni 1901 durch ein ganz ungewöhnliches Steigen des Rheines eine Unterbrechung von mehreren Tagen erlitten. Das westlich von Ilanz zum St. Gotthard hinauf sich erstreckende „Bündneroberland" ist anerkannt eine der schönsten Gegenden Graubündens. Möge ihm durch die Bahn der erhoffte Aufschwung in vollem Maße zuteil werden!

— **Die Stellung der Automobile unter das Eisenbahnhaftpflichtgesetz** hat nach lebhaften Erörterungen und gegen starken Widerspruch der schweizerische Nationalrat mit Mehrheit beschlossen. Es hat nun noch der Ständerat zur Sache zu sprechen. Die Regierung hatte sich zunächst neutral verhalten.

— **Neue Eisenbahnlinien in Portugal.** Der portugiesische Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie der „Times" aus Lissabon berichtet wird, der Kammer das Projekt betreffend den Bau neuer Eisenbahnlinien überreicht, die ohne Neubelastung des Budgets hergestellt werden sollen. Nach dem Gesetz vom Juli 1899 sind alle Erträge der Staatseisenbahnlinien über 750 000 000 Reis = 136 365 £ einer Reserve zuzuführen, die ausdrücklich für den Bau neuer Linien bestimmt ist. Dieser Fonds hat sich während der letzten vier Jahre von 26 000 £ auf 81 000 £ erhöht. Das Projekt berechnet, daß, obwohl die wahrscheinlichen Kosten der Ergänzungslinien etwa 2 400 000 £ betragen werden, der Verkehr über diese Linien den Fonds fast unmittelbar auf 218 000 £ erhöhen werde. Die als „Oporto Suburban-Linie" bezeichnete neue Bahnstrecke, welche eine Verbindung der Linien von Minho und Douro mit dem Hafen von Leixoes bilden soll, werde nicht nur die Aufschließung der reichen Eisen- und Kohlenregion von Moncorvo erleichtern, sondern auch den Weininteressenten des Gebietsteils dienen. Nicht weniger wichtig werde die Linie von Pocinho nach Miranda, 120 km, in der Provinz Traz-as-Montes sein, die die Eisenminen von Roboredo, die Marmorbrüche von Vimioso enthält und reich ist an Zinnminen. Außerdem seien in dieser Gegend noch über 700 000 ha unbebautes Land, das für die große Zahl der Auswanderer, die sich jetzt nach Brasilien und den Vereinigten Staaten wenden, Unterkunft bieten könne. Die längste der geplanten Linien, diejenige von Sado nach Sines (180 km), führt durch das reiche Sadotal, das den Zugang bildet zu einer großen Zahl von Minen, deren Aufschließung aus Mangel an Verbindungsmitteln bisher fast unmöglich war. Die Linie wird die Häfen von Setubal und Sines mit dem Innern verbinden. Mit der Ausführung dieser Bahnprojekte hat es, so meint die Frankf. Ztg., der wir diese Mitteilung entnehmen, wohl einstweilen noch gute Wege; jedenfalls ist nicht bekannt geworden, daß ein Teil der projektierten portugiesischen Auslandsanleihe von 4 000 000 £ für solche Bahnbauten bestimmt ist.

— **Die westlichen Bahnverwaltungen Englands** sind einigermaßen in Bewegung. Anfangs Mai d. J. beschäftigte sich der Ausschuß des Unterhauses mit der Vorlage für die sogen. Bristol London & Southern Counties-Eisenbahn, eine neue Linie, die von Bristol in östlicher Richtung nach Bath, wo sie an die Midland- und die Somerset-Dorset-Eisenbahn anschließt, dann über Bradford am Avon nach Trowbridge und bei Berührung des wichtigen Militärlagers nach Overton, 13 km von Basingstoke an der London & South Westernbahn, führt.

Bei der Begründung führte das Unterhausmitglied Mr. Browne u. a. an, daß der Plan von den Bewohnern Bristols und Baths angeregt wurde; es handle sich hier nicht um ein finanzielles Unternehmen, sondern um eine wahrhafte Volksbahn, und die Begeisterung der Bevölkerung sei so mächtig, daß es keinen Schwierigkeiten unterliege, das nötige Kapital im Betrage von 90 000 000 *M.* aufzubringen. Bristol sei ganz und gar dem rücksichtslos ausgeübten Monopol der Great Western-Eisenbahn ausgeliefert, das bei dem Fehlen jeglichen Mitbewerbes den Handel des ganzen Bezirkes verzögere und behindere. Desgleichen sei der Zugverkehr gegenüber anderen großen Städten mangelhaft, denn es stehen Bristol nur täglich 17 Züge nach London zur Verfügung, während Sheffield 33 und andere Städte bis zu 40 täglichen Zugverbindungen zählen. Durch die geplante Linie würde auch anstatt des heutigen Terminus Paddington, die für London günstiger gelegene Waterloo-Endstation, erreicht werden. — Gegen die Bewilligung dieser Linie legten jedoch nicht nur die in erster Reihe bedrohte Great Western-Eisenbahn, sondern auch die London & Western- sowie die Midlandbahn Verwahrung ein, mit dem Hinweise, daß die Baukosten 120 000 000 *M.* betragen würden und diese Summe kaum zu beschaffen sei.

Es scheint, als hätte diese Vorlage die Eisenbahnverwaltungen des Westens zu lebhafterer Tätigkeit angespornt, die anderseits wieder einen Wettbewerb unter den bestehenden Linien durch Beschleunigung des Zugverkehrs auslöst und in „Wettfahrten" zum Ausdruck gelangen solle. Die Sachlage ist folgende: Die Entfernung zwischen Waterloo und Exeter (Queen Street) auf der London & South Western beträgt 276 km und wird mit den besten Zügen in 3 St. 30 Min. zurückgelegt; sie beträgt zwischen Waterloo und Plymouth (North Road) 371 km bei einer Fahrzeit von 5 St. 6 Min. Gemäß dem Fahrplan vom 1. d. M. hat die Verwaltung trotz der ungünstigen Trasse mit starken Neigungen die Fahrzeit nach Exeter — mit einem Aufenthalte in Salisbury, wo ein bedeutender Wechselverkehr stattfindet — auf 3 St. 15 Min. (durchschnittliche Reisegeschwindigkeit etwa 87 km) und nach Plymouth auf 4 St. 52 Min. herabgesetzt.

Die Great Western zählt von Paddington nach Exeter (St David's) 312 km und nach Plymouth (North Road) 397 km. Bisher versuchte die Great Western mit ihrer, was die kilometrische Entfernung anbelangt, günstiger gestellten Nebenbuhlerin stets gleichen Schritt zu halten, so zwar, daß sie ihre Züge nach Exeter ohne fahrplanmäßigen Aufenthalt in 3 St. 35 Min. das ganze Jahr hindurch und nach Plymouth in 5 St. während des Sommers und in 5 St. 8 Min. in der übrigen Jahreszeit beförderte; setzte sie nun die Fahrzeit nach Exeter ebenfalls auf 3 St. 15 Min. herab, was sie voraussichtlich mit Rücksicht auf einen erfolgreichen Mitbewerb auch tun wird, dann hätte sie bei einer Reisegeschwindigkeit von etwa 96 km in der Stunde damit die längste ununterbrochene und rascheste Eisenbahnfahrt geschaffen.

Nun eröffnete die London & South Western am 1. Juni d. J. ihre neue Meon Valley-Linie von Alton nach Fareham in der großen, bisher eine süd-nördliche Eisenbahnverbindung entbehrenden Landschaft Hampshire; sie schuf damit eine kürzere Durchzuglinie von London über Aldershot, Farnham, Alton und Fareham nach Portsmouth, Gosport, Stokes Bay nach der Insel Wight und nach Southampton. Zu dem Ausbau dieser Linie wurde sie durch die Verhältnisse gedrängt. Als 1896 eine Bill für die Anlage eines weitverzweigten Netzes dem Parlamente vorlag, bekämpfte sie diese im Verein mit der London Brighton & South Coast. Es gelang ihr auch, dessen Ausführung zu hintertreiben, indem sie sich zum Bau der einen Teil des Planes bildenden Verbindung von Basingstoke über Alton nach Fareham (etwa 59 km) verpflichtete. Die erste Teilstrecke Basingstoke-Butts' Bridge, ungefähr 1,6 km westlich von Alton, wurde bereits im Juni 1901 und die zweite, wie oben bereits angeführt, am 1. d. M. eröffnet. Die Meon Valleylinie ist 39 km lang, weist fünf Stationen auf, ferner zwei Tunnel von 966 und 490 m Länge, einen Viadukt mit vier Bögen von je 16 m Spannweite und übersetzt mehreremale den Meonfluß. Sie ist für Doppelgleise eingerichtet, hat Höchststeigungen von 1 : 100, erreicht bei der Station Privett den Scheitelpunkt in 158 m Seehöhe und senkt sich bis auf 23 m an ihrem südlichen Ende herab.

Erwähnenswert wäre noch das Streben der Verwaltung, die technischen Kenntnisse ihrer Lehrlinge zu erweitern. Sie erhalten in den Morgenstunden vorbereitenden theoretischen Unterricht und werden, wenn sie die Prüfung bestehen, zum Besuche eines Engineers College zugelassen. Entsprechen sie auch hier den gestellten Anforderungen, so finden sie in den Zeichensälen und Laboratorien der Gesellschaft Verwendung und erwerben damit das Anrecht auf eine raschere Beförderung. Die Unterrichtszeit wird ihnen in die Lehrzeit eingerechnet. K—a.

— **Zur Frage der Einführung elektrischer Betriebskraft auf der Nikolaibahn (Rußland).** Wir berichteten schon vor längerer Zeit darüber, daß die Frage des elektrischen Betriebes auf der Nikolaibahn entweder im ganzen Umfange der Bahn oder nur auf einer Teilstrecke angeregt worden ist, und daß zu dem Zwecke bei der kaiserlich russischen technischen Gesellschaft eine besondere Kommission gebildet worden sei, welche sich mit der Frage der Ausnutzung der Stromschnellen bei Borowitschi zwecks Versorgung der Nikolaibahn mit elektrischer Betriebskraft beschäftigt. Ein vom Techniker Tokarski eingereichtes Projekt ist jetzt von der Kommission für beachtenswert erklärt worden, doch hat sie noch kein endgültiges Urteil abgegeben. In Anbetracht der Wichtigkeit der Frage hat sich der Finanzminister an die Technische Gesellschaft mit der Bitte gewandt, die betreffenden Arbeiten zu beschleunigen.

Wie es hiernach den Anschein gewinnt, ist die Durchführung des außerordentlich wichtigen Planes nicht vollständig aus dem Bereiche der Möglichkeit auszuschließen. Wenn man erwägt, daß die Nikolaibahn mit ihren 143 920 020 Pudwerst und 860 660 Personenwerst auf eine Werst Bahnlänge im Jahre 1900 die betriebreichste Bahn Rußlands ist, so tritt das Unternehmen

nicht nur in seiner ganzen Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung, sondern auch in seiner ganzen Gefährlichkeit für die Sicherung des regelmäßigen Verkehrs vor die Augen. Eine Unterbrechung an der Zentralstelle bei den Stromschnellen von Borowitschi müßte schon in Friedenszeiten eine Störung von ganz verhängnisvollen Folgen nach sich ziehen, denn eine parallele Verbindung zur Nikolaibahn zwischen Petersburg und Moskau gibt es z. Z. noch nicht.

Fremde Weltteile.

— **Otavibahn.** Die Nationalzeitung begrüßt als bedeutsamsten Fortschritt, den unsere Kolonien seit geraumer Zeit zu verzeichnen haben, die endlich bewirkte Sicherstellung des Baues der Otavibahn. Die Projekte dieser Bahn haben noch im Laufe des letzten Jahres viele Wandlungen durchgemacht. Jetzt endlich ist die Entscheidung gefallen: Die Otavibahn soll nicht geradewegs südlich auf die vorhandene Linie zugeführt werden, sondern auf eigenem Wege nach Swakopmund. Diese Entscheidung hat vielfach überrascht und ist nicht mit ganz ungemischter Freude aufgenommen worden. Allgemeine Anerkennung findet der Erfolg, daß es sich jetzt um ein fast rein deutsches Unternehmen handelt. Dagegen hört man wohl die Befürchtung, daß die neue Bahn von Swakopmund die alte von demselben Punkte ausgehende Staatsbahn erdrücken werde. Diese Bedenken werden von der Nationalzeitung zu widerlegen gesucht, und es wird von ihr besonders als schöner Erfolg betont, daß die South West Africa Company die ihr zustehenden Rechte des Bahnbaues auf eine deutsche Kolonialgesellschaft ohne Gegenleistung übertragen hat.

— **Eisenbahnbauten in Innerafrika.** Nach belgischen Blättern sind „ausgezeichnete" Nachrichten von der Mission Jacques eingetroffen, die mit den Studien für eine neue Bahnstrecke von 800 km Länge beauftragt ist, welche die südliche Grenze von Katanga mit einem Punkte des schiffbaren Lualaba verbinden soll.

— **Die chilenischen Eisenbahnen.** Bei den schwierigen Bodenverhältnissen, der geringen Bevölkerung und der Längenausdehnung des Landes hat der Bahnbau in Chile noch keine große Entwicklung genommen. Es wird auch noch lange dauern, bis das von der Regierung gesteckte Ziel erreicht sein wird, durch eine von Norden nach Süden sich ziehende Bahnlinie den größtenteils auf die See angewiesenen Verkehr von dieser unabhängig zu machen. In den zehn Jahren von 1881 bis 1891 sind nur 195 km Staatsbahnlinie gebaut worden, in den folgenden zehn Jahren, also bis Ende 1901, weitere 737 km. Im Bau begriffen sind 373 km. Vom Kongreß ist noch eine Reihe kleinerer Linien bewilligt, doch dürfte ihre Fertigstellung in Anbetracht der Finanzlage nicht so bald erfolgen. Dagegen sind durch die kürzlich erteilte Zustimmung der gesetzgebenden Gewalt zwei Bahnprojekte in den Vordergrund getreten, welche für das Verhältnis Chiles zu Argentinien von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind und durch welche ersteres Europa wesentlich näher gerückt wird. Es ist die Linie von Los Andes über Uspallata nach Mendoza und die durch das Tal des Rio Laja über Antuco nach der argentinischen Grenze gehende Eisenbahn. Die Regierung baut die Uspallatabahn nicht selbst, sondern auf dem Wege der Werkverdingung; es ist wahrscheinlich, daß einer Gesellschaft, welche seit Jahren bereits bedeutende Aufwendungen für die Vorstudien der Uspallatabahn gemacht hat, auch die Ausführung des Projekts übertragen werden wird. Die andere Linie ist J. de Belánstegni oder seinen Rechtsnachfolgern konzediert worden.

Im Anfange des Jahres 1902 verfügten die Staatsbahnen über 304 Lokomotiven, von denen 271 in Dienst gestellt, die übrigen in Reparatur waren; 282 sind für Breitspur-, 22 für Schmalspurbahnen. Frachtwagen waren damals 4783 in Gebrauch, und zwar 4504 auf Breitspur-, 279 auf Schmalspurbahnen. Inzwischen dürfte diese Zahl einen erheblichen Zuwachs erhalten haben. Von diesen Güterwagen befanden sich damals 4545 im Dienste und 238 in Reparatur. Die Zahl der Personenwagen dürfte ungefähr 370 betragen. Der größte Teil des rollenden Materials macht einen sehr abgenutzten Eindruck. Nach einer wohl annähernd richtigen Statistik sind im Jahre 1901 auf den chilenischen Staatsbahnen befördert worden: 7 360 389 Personen und 26 814 039 dz Güter; die Zahl der durchlaufenen Kilometer beträgt beim Personenverkehr 259 094 097, beim Güterverkehr 4 228 953 264 km. Die Einnahmen betrugen 16 622 034 D., die Ausgaben 19 061 108 D. Das Jahr 1901 weist gegen das vorhergegangene Jahr eine nicht unbedeutende Vermehrung des Verkehrs auf. (Nach einem Bericht des Kaiserlichen Generalkonsulats in Valparaiso.)

— **Über zwei stählerne Viadukte in den Vereinigten Staaten von Nordamerika** berichten „Engineering News" unter dem 9. April d. J. Sie bieten zwar im allgemeinen nichts wesentlich neues, sind aber als große, kürzlich ausgeführte Beispiele der amerikanischen Bauweise zu beachten.

1. Der Viadukt über den Des-Moinesfluß in der Mason City & Fort Dodgebahn zu Fort Dodge (Jowa). Zum dichteren Ausbau des Eisenbahnnetzes im Staate Jowa gehört eine Linie von Fort Dodge nach Omaha. Diese kreuzt in ersterer Stadt das Des Moinestal bei einer Breite von etwa 2,5 km und einer Tiefe von 50 m. Gleichzeitig werden mehrere Eisenbahnen und Straßen überschritten. Der hierdurch bedingte Viadukt ist 787 m lang und 42 m hoch. Er hat in seinem mittleren Teil vier Öffnungen von je 67,1 m Spannweite, welche durch parallelgurtige Fachwerkträger mit Fahrbahn oben überbrückt werden. Im übrigen besteht er aus einer auf stählernen Gerüstpfeilern (trestle) ruhenden Blechträgerfahrbahn. Die Pfeiler sind je 11,6 m lang und lassen Öffnungen von 22,8 m zwischen sich.

Das Mauerwerk — aus Beton und Sandstein — konnte unmittelbar gegründet werden und wurde nur so hoch hinaufgeführt, wie nötig schien, um die stählernen Stützen nicht dem Hochwasser oder etwaigen Entgleisungen auf den unterführten Eisenbahnen auszusetzen. Zur Unterstützung der Fachwerkträger dienen A-förmige Stahlpfeiler, deren Spitzen in Höhe der unteren Trägergurtung liegen. Die Ausführung des gemauerten Viaduktunterbaues nahm die Zeit vom Oktober 1901 bis Juni 1902 in Anspruch. Die Aufstellung des Stahlüberbaues begann am 8. Oktober 1902. Sie war am 10. März 1903 vollendet. Am 14. März 1903 wurde der Viadukt in Betrieb genommen.

Bei dem Stahlbau ist Sorge getragen, daß der Auflagerdruck der Hauptträger genau auf die Achse der Pfeilerjoche trifft. Zu diesem Zweck bilden die 11,6 m langen Blechträger, welche die Gerüstpfeiler überdecken, an jedem Ende eine „Unterlippe", auf welche der angrenzende, freischwebende Träger sich mit einer „Oberlippe" auflegt. Die A-Pfeiler der großen Öffnungen werden für eine sehr befriedigende Anordnung gehalten, da sie vermöge ihrer gedrungenen Form die vorkommenden Längskräfte auf das Grundmauerwerk übertragen, ohne negativen Auflagerdruck zu erzeugen.

2. Die Rio grande-Brücke der El Paso & South Westernbahn bei El Paso Texas ist in der Anordnung und den Maßen der vorigen sehr ähnlich. Sie hat fünf große Öffnungen zu 55,2 m Spannweite und acht kleine, mit Blechträgern, zu 21,3 m, die durch sechs je 10,7 m lange Gerüstpfeiler von einander getrennt werden. Gesamtlänge des Stahlbaues: rund 516 m. Höchste Höhe der Brücke rund 26 m über dem Fluß bezw. 22 m über Hochwasser.

Die Fachwerkträger der großen Öffnungen ruhen unmittelbar auf gemauerten Pfeilern. Die Aufstellung jedes solchen Überbaues erforderte 4 bis 5 Tage nach Vollendung der Rüstung. Diese Träger wurden in der Zeit vom 27. August bis 4. Oktober 1902 eingebaut.

— **Elektrische Bahnen in Amerika.** Wie „Railr. Gaz." meldet, hat sich in den letzten 12 Jahren nach dem Bericht des Census Office der Vereinigten Staaten vom 30. Juni 1902 die Länge der Straßen- und elektrischen Eisenbahnen von 5783 engl. Meilen (= 9310,63 km) auf 16 648 Meilen (= 26 803.28 km) oder um 188 %, die Zahl der Fahrgäste von 2 023 010 202 auf 4 813 466 001 oder um 138 % vergrößert. Die durch tierische Zugkraft betriebenen Linien haben sich um 95 %, die durch Dampfkraft betriebenen um 76 %, die durch Kabel betriebenen um 51 % verringert, während die elektrische Zugkraft um 1637 % seit 1890 gestiegen ist. Diese Zahlen haben sich aus Nachfragen bei 987 Gesellschaften ergeben.

Allgemeines.

— **Bienenzucht.** Wir erhalten folgende Zuschrift, die wir, wenngleich ein wenig verspätet, gern veröffentlichen: Wie aus einem Aufsatz in Nr 40 d. Ztg. ersichtlich, hat das österreichische Ministerium den Eisenbahndirektionen und den Privatbahnverwaltungen auf das dringendste empfohlen, zur Bepflanzung von Bahndämmen und Böschungen honigspendende Pflanzengattungen zu verwenden. Durch die fortwährende, gründlichere Bodenbestellung verringere sich die Bienenweide, die durch diese Anpflanzungen verbessert werden soll.

Eine für die Bienenwirtschaft dankenswerte Verfügung hat auch die Königliche Eisenbahndirektion in Halle a/S. unter dem 15. März d. J. erlassen. Bei Anpflanzungen und Ansamungen der Eisenbahnländereien und Bahnböschungen soll in der Auswahl der Pflanzensorten auch auf die Bienenzucht und den Vogelschutz Bedacht genommen werden. Es wird empfohlen, Kirschen, Weiden, Akazien, Linden, Zucker- und Traubenahorn, Schneebeere und Kastanien anzupflanzen. Ferner sollen Weißklee, schwedischer Klee, Esparsette, Bocharaklee und Phacelia, insbesondere Phacelia tanacetifolia und congesta, angesät

werden. Alle vorgenannten Pflanzen geben eine gute Bienenweide.

Nun liegt es an den Bienenhaltern und denen, die es werden können! Jetzt ist die Zeit für den Anfänger, zu einem Bienenvolk zu kommen, da die Schwarmzeit begonnen hat. Vorgesetzte sollten ihren Untergebenen zureden und, soweit sie können, auf diese belehrend dahin wirken, dort, wo eine günstige Gelegenheit für die Aufstellung eines Bienenstandes ist, diese auch auszunutzen. Denn tatsächlich ist die Bienenzucht noch nutzbringend und hilft dem kleinen Beamten sein Einkommen vermehren.

Einige kleine Winke will ich dem Anfänger geben, deren Versäumung ich, selbst Bienenzüchter, teilweise durch erlittenen Schaden teuer bezahlt habe. Willst du Bienen halten, so fange klein an. Mit einem oder nur einigen Völkern beginne. Nimm den Rat des nächsten Bienennachbars an und besuche die Imkerversammlungen, denn auf diesen wird etwas gesagt, woraus der Anfänger Nutzen ziehen kann und was ihn belehrt. Die Lebens- und Behandlungsweise der Bienen ist wohl einfach, aber durch Unkenntnis hierin kann großer Schade angerichtet werden. 95 % aller Mißerfolge sind auf falsche Behandlung zurückzuführen. Beginne mit dem Mobilbau, das ist die Betriebsweise, die dir gestattet, jederzeit das Innere des Baues zu untersuchen und den Honig zu entnehmen, ohne das Volk zu töten. Strohkorbbetrieb mit festem Bau sollte eigentlich abgetan sein. Wer noch soweit Tischler oder Zimmermann ist, daß er sich die Bienenwohnungen selbst anfertigen kann, ist den anderen ein gut Stück voraus.

Hat man erst die Lebensweise der Bienen erkannt, so wird man viele Freude erleben. Das Eingehen darauf, wie sie in einem durchaus monarchischen Staate leben, wie das Volk abstirbt, sofern die Königin verloren ging, muß den denkenden Menschen mit zwingender Gewalt zum gutgesinnten, treuen Staatsbürger machen. Ich glaube deshalb auch — leider fehlt darüber eine Statistik —, daß Sozialdemokraten keine Bienenzüchter sind. Daß die Imker auch Stiche erhalten und oft da, wo sie die besten Absichten haben, z. B. wenn sie beim Futtergeben sich dem Volke nähern, bewirkt, daß sie mit größter Ruhe arbeiten, und viele Bienenväter wollen deshalb behaupten, daß aufbrausende, leicht erregbare Menschen nicht Bienenhalter seien und daß, wer mit Bienen leicht umzugehen verstehe, auch mit den Menschen gut auskomme.

Also jetzt ist es Zeit, anzufangen. „Ein Bienenschwarm im Mai ist wert ein Fuder Heu, ein Bienenschwarm im Juni lohnt kaum die Müh'"; dieses Sprichwort, welches bei heutiger Bienenwirtschaft nur noch bedingungsweise gilt, enthält aber immer noch viel wahres. Dessenungeachtet kann aber heute auch noch ein später Schwarm nutzbringend gemacht werden. Doch möchte ich hierfür auf die verschiedenen Bienenzeitungen und die Imkerversammlungen verweisen, da mir hierfür der Raum nicht zur Verfügung steht.

Sandersdorf, 28. Mai 1903. Orschel, Bahnmeister.

— **Das Technolexikon des Vereins Deutscher Ingenieure.** Das Anfang 1901 vom Verein Deutscher Ingenieure ins Leben gerufene Unternehmen eines allgemeinen technischen Wörterbuches in den drei Sprachen Deutsch, Englisch und Französisch, von dem auch wir seinerzeit eingehend Notiz genommen haben, hat im In- und Auslande großen Anklang und wesentliche Förderung gefunden. Vereine und Einzelpersonen sind der Einladung zur Mitarbeit in großer Anzahl gefolgt und haben ihren lebhaften Eifer teils schon durch Einsendung handschriftlicher Fachwörtersammlungen, teils durch feste Zusage solcher Beiträge betätigt. Bis jetzt (Mai 1903) arbeiten 341 Vereine mit (272 deutsche, 42 englische und 27 französische), entweder durch planmäßige Sammlung der technischen Ausdrücke und Redewendungen der durch sie vertretenen Fächer, oder durch sonstige nachhaltige Förderung (insbesondere durch Werbung von Mitarbeitern), oder endlich durch Zusendung ein- und mehrsprachiger Texte (Geschäftskataloge, Inventarverzeichnisse, Stücklisten von Maschinen, Lehr- und Handbücher usw.). Zu den deutschsprachigen Mitarbeitern gehören auch die österreichischen und schweizerisch-deutschen, zu den französischen auch die belgischen und schweizerisch-französischen, zu den englischen auch die amerikanischen, kanadischen, südafrikanischen, angloindischen, australischen usw. Von größeren Firmen und Einzelpersonen haben 2185 ihre Mitarbeit zugesagt.

Schon allein das Ausziehen von Wörterbüchern (wie Sachs-Villatte, Muret-Sanders, Tolhausen usw.) und ganz besonders die Bearbeitung von Tausenden ein- und mehrsprachiger Geschäftskataloge und Preislisten sowie von Lehr- und Handbüchern, Lagerverzeichnissen, Stücklisten, Zolltarifen usw. hat bis Mai 1903 im ganzen 1 200 000 Wortzettel ergeben. Dazu kommen nun in den nächsten zwei Jahren die Hunderttausende von Wortzetteln, die sich aus den Mitarbeiterbeiträgen ergeben werden. Zur Niederschrift dieser Beiträge hat der Verein Deutscher Ingenieure den Technolexikon-Mitarbeitern besondere handliche „Merkhefte" (jedes mit drei ABC-Registern) zugesandt; diese sollen im Laufe des Jahres 1904 von der Schriftleitung des Technolexikons einberufen werden. Unaufgefordert sind schon jetzt 207 gefüllte Merkhefte in der weiter unten angegebenen Geschäftsstelle eingelaufen.

Da die Beiträge der Mitarbeiter erst 1904 eingefordert werden, so haben alle, die am Technolexikon mitarbeiten wollen, noch Zeit und Gelegenheit, sich zum Vorteile der von ihnen vertretenen Fächer zu beteiligen. Beiträge aus allen technischen Fächern (einschließlich der Handwerke) sind willkommen, und es ist klar, daß kleine Beiträge von einer erheblichen Anzahl verschiedener Mitarbeiter nützlicher sein werden, als große Beiträge von wenigen zusammengestellt, die natürlich nicht so viele Fächer eingehend behandeln können. Auch bloß einsprachige Beiträge, ohne beigegebene Übersetzung, sind äußerst wertvoll; am meisten willkommen sind natürlich zwei- oder dreisprachige Beiträge, ebenso mehrsprachige Geschäftskataloge und sonstige technische Texte. Verspätete Einsendungen, die bis zum Redaktionsschlusse (Ende 1906) eintreffen, werden vor der Drucklegung noch mitverwertet.

Zu jeder weiteren Auskunft ist der leitende Redakteur gern bereit; Adresse: Technolexikon, Dr Hubert Jansen, Berlin (NW. 7), Dorotheenstraße 49.

— **Ersatz oder Verbot des Alkohols?** Zu dieser wichtigen Frage geht uns von dem Vorstande einer Königlich preußischen Werkstätteninspektion nachstehende Zuschrift zu, die sich durchaus mit den von uns mehrfach geäußerten und von den Eisenbahnbehörden überall geteilten Anschauungen deckt:

Wenn man ernsthaft den Gründen nachgeht, welche den hohen Verbrauch von Alkohol, insbesondere von Schnaps, bei den Arbeitern hervorrufen, so wird man nicht die Leidenschaft allein dafür verantwortlich machen können, sondern wird anerkennen müssen, daß nach einigen Stunden angestrengter Arbeit der Körper eine leicht zu gewährende Erfrischung verlangt. Da der Schnaps bequem in mehr oder minder kleinen Fläschchen mitzuführen ist, so darf dessen Verbreitung nicht wundernehmen.

Man wird anderseits fragen können, ob der Alkoholgenuß herabgeht, wenn den Betreffenden ein Ersatz geboten wird. Der Versuch hat dies wenigstens in einigen Eisenbahnwerkstätten erfreulich bestätigt. Es gelingt nämlich, bei einem wöchentlichen Aufwand von je 10 bezw. 20 ₰ für einen Arbeiter diesem $\frac{1}{2}$ l guten Kaffee zum Frühstück bezw. zur Vesper zu bieten, außerdem aber nach je zweistündiger Pause $\frac{1}{2}$ l zweiten Aufguß. Dieser im Winter warm, im Sommer gekühlt verabreicht, genügt erfahrungsgemäß vollständig zur Erwärmung oder Erweckung der Lebensgeister bezw. Erfrischung. Es erfordert diese Einrichtung so geringen Aufwand, abgesehen von etwas Liebe zur Sache, daß sie im Interesse der Menschlichkeit und im Interesse der Verwaltung überall zu empfehlen ist.

Wie dankbar dies auch in den Familien empfunden wird, mag aus einer Stelle des dem Verfasser zugegangenen Schreibens ersehen werden:

„Mir ist es Bedürfnis, meinen Dank auszusprechen, habe ich doch namentlich in moralischer Hinsicht bei einem Ihrer Untergebenen den guten Erfolg Ihrer Absichten dem Verbot geistiger Getränke zuzuschreiben. Denn wie viel Groschen wurden in der Werkstatt vertrunken, wo die Familie darunter zu leiden hatte; dort wurde der Anfang gemacht und Abends gings ins Wirtshaus, das ist nun anders. Das danke ich Ihnen vielleicht noch mit Hunderten von Frauen. In vorzüglicher Hochachtung eine der Frauen Ihrer Arbeiter."

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß früher eine größere Anzahl von Unfällen, besonders am Montage, mit großer Wahrscheinlichkeit wenn auch nicht unter dem direkten Einfluß des Alkohols, so doch wohl unter der nachwirkenden Schlaffheit des Körpers und Geistes eintraten, als seit der Verabreichung von Kaffee. Im übrigen wird nicht vollständige Enthaltsamkeit verlangt, sondern es wird den Arbeitern Gelegenheit gegeben, ein ganz leichtes, obergäriges Bier zu trinken, wenn sie Abwechslung wünschen. Dieses ist sehr stark kohlensäurehaltig, so daß sich nur kleine Mengen trinken lassen. Sehr günstig wirkt auch eine gute häusliche Ernährung ein, zu welcher durch gemeinsamen Bezug von Seefischen, gedörrten Gemüsen und Pflanzenfett beigetragen wird. Der Genuß von Gemüsen im Winter wird hierdurch überhaupt den Arbeiterfamilien erst ermöglicht, da die Zubereitung sehr bequem ist.

Also nicht Verbot, sondern zweckmäßiger Ersatz des Alkohols! —l.

— **Heizung und Lüftung von Eisenbahnwerkstätten.** „Street Railway" vergleicht die drei Arten der für Eisenbahnwerkstätten üblichen Heizung: die direkte Heizung, die Warmwasserheizung und die Heizung mit erhitzter Luft, und gibt letzterer den Vorzug. Sie besteht darin, daß man mit Hilfe einer Lüftungsvorrichtung Luft in die Werkstätte sendet, welche bei dem Übergange über Röhren erhitzt wird, die von dem ent-

weichenden Dampf der Kessel durchlaufen sind. Dieses System habe den Vorteil, wenig Platz in der Werkstätte fortzunehmen, die Wärme gleichmäßig zu verteilen und zu gleicher Zeit zu lüften. Man verwendet meistens zentrifugale Ventilatoren, die sich mit einer Schnelligkeit von 1400—1600 m in der Minute drehen und einen Druck von ungefähr $^{5}/_{1000}$ Atmosphären ausüben. Die Leitungen bestehen aus galvanisiertem Eisen, haben alle 4—6 m Öffnungen und sind 2,50—6 m über dem Boden. Man sucht möglichst große Luftmengen zu verwenden mit nicht zu hoher Wärme und einer Geschwindigkeit der Luft beim Austritt von 250—360 m in der Minute. Bisweilen verwendet man auch unterirdische Leitungen, indem man sich dabei hohler Säulen, die in das Zimmerwerk eingelagert sind, als Leitungsröhren bedient. Manchmal wird auch die Luft durch den oberen Teil des Gebäudes geleitet, um in der Nähe des Bodens von neuem eingesogen zu werden. Der Apparat muß so eingerichtet werden, daß er nach Belieben die zu erhitzende Luft von außen oder von innen aufnehmen kann. Bisweilen erhält man bessere Ergebnisse, wenn man draußen einen Teil der Luft einnimmt, als wenn man ausschließlich die innere Luft wieder verwendet. Der für die Heizungsanlage zur Verwendung kommende Motor kann elektrisch oder mit Dampf betrieben werden, doch ist letzterer vorzuziehen, wenn etwa sonst der Ausströmungsdampf in ungenügender Menge vorhanden wäre.

Rechtsprechung.

— **Ungültigkeitserklärung einer Polizeiverordnung.** Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn benutzte vor einiger Zeit Herr K., nachdem er für sich und eine Dame zwei Fahrkarten II. Klasse gelöst hatte. Er sah sich die Fahrkarten nicht näher an, ein Kontrollbeamter entdeckte aber auf der Fahrt, daß K. und seine Dame zwei Fahrkarten III. Klasse für eine größere Strecke bekommen hatten. Nachdem sich K. geweigert hatte, etwas nachzuzahlen, hatte er sich wegen Zuwiderhandlung gegen die Polizeiverordnung vom 15. Februar 1902 gerichtlich zu verantworten, da er nach dieser mit einer Karte III. Klasse in der II. Klasse überhaupt nicht fahren durfte. Das Landgericht erkannte gegen K. auf eine Geldstrafe, da er fahrlässig handelte, indem er die II. Wagenklasse benutzte, ohne sich davon zu überzeugen, ob er auch eine Fahrkarte für die II. Klasse habe. Auf die Revision des Angeschuldigten vernichtete das Kammergericht die Vorentscheidung und erklärte den Angeklagten nicht für strafbar, weil die Polizeiverordnung vom 15. Februar 1902 im Polizeiverwaltungsgesetz keine Stütze finde und mithin nicht rechtsgültig sei. Die Polizeiverordnung vom 15. Februar 1902 sei anscheinend erlassen worden, um der Bahnverwaltung die Kontrolle zu erleichtern, und überschreite somit das polizeiliche Verordnungsrecht, das für die Regelung des Verkehrs auf öffentlichen Wegen der Polizei nur insoweit zustehe, als der öffentlichen Ordnung Gefahr drohe; davon könne aber bei Benutzung einer falschen Wagenklasse nicht die Rede sein.

— **Haftpflicht der Bahn bei Beschädigung von Eiersendungen.** In Nr 65 S. 993 Jahrg. 1902 d. Ztg. teilten wir eine Entscheidung des österreichischen Obersten Gerichtshofs mit, durch die ein Anspruch wegen einer Anzahl zerbrochen angekommener Eier zurückgewiesen wurde. Der Kläger hatte den Beweis erboten, daß die beschädigten Eier in Kisten von hinreichender Stärke und unter Verwendung von genügendem Stroh verpackt gewesen seien, die erkennenden Gerichte aber hatten in allen drei Rechtszügen die Erhebung dieses Beweises abgelehnt, da angesichts der Bestimmung in § 77 Abs. 1 Ziff. 4 und Abs. 2 des Betriebsreglements die Haftpflicht der Bahn im vorliegenden Falle nicht begründet und der angebotene Beweis unerheblich sei. Denn es komme bei Entscheidung der Frage, ob ein gewisses Gut den in jener Bestimmung gedachten besonderen Gefahren des Bruchs und inneren Verderbs ausgesetzt sei, einzig und allein auf die eigentümliche, natürliche Beschaffenheit des Gutes an, und daß diese Gefahr bei Eiern infolge ihrer leichten Zerbrechlichkeit bestehe, sei offenkundig. — Die Zeitschrift für den Intern. Eisenbahntransport brachte nun in ihrer vorjährigen Nummer 11 eine Mitteilung, nach welcher die Eisenbahndirektion zu Cöln in zwei Fällen Entschädigungsansprüche wegen beschädigter Eiersendungen mit Zustimmung der übrigen an den betreffenden Transporten beteiligten Vereinsverwaltungen als berechtigt anerkannt hat, nachdem bei Abnahme der als Wagenladungen eingegangenen Eierkisten festgestellt worden war, daß die Kisten und die in ihnen befindlichen Eier eine Verschiebung erfahren hatten, die nur die Folge starker Rangierstöße sein konnte. Das amtliche Berner Blatt knüpft hieran die Bemerkung: „Was uns veranlaßt hat, uns mit diesen Entscheidungen zu beschäftigen, ist der Widerspruch in der Auffassung über die Verantwortlichkeit der Eisenbahn bei Eiertransporten bei den Bahnen im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen einerseits und in der Rechtsprechung der Gerichte in Österreich anderseits. Auf diesen Widerspruch ist auch anläßlich der Verhandlungen im Rückgriffsverfahren zu den beiden Fällen aufmerksam gemacht worden.“ Der hier anscheinend vorliegende Widerspruch ist aber u. E. in anderer Weise sehr wohl zu lösen. Bei den in Cöln zur Erledigung gekommenen Entschädigungsfällen war festgestellt, daß die mit Eierkisten beladenen Wagen so schwere Rangierstöße erfahren haben mußten, daß sich die Güter in ihnen verschoben hatten, und man darf daher wohl annehmen, daß die Eisenbahndirektion Cöln unter diesen Umständen lieber auf Hervorkehrung des grundsätzlichen Standpunkts verzichtete und sich aus Billigkeitsrücksichten den Anforderungen auf Schadenersatz gegenüber entgegenkommend gezeigt hat.

Bücherschau.

— **Kursbuch für den Viehverkehr im Deutschen Reiche.** Gültig vom 1. Mai d. J. ab. 1903. Geheftet 1,30 *M.* Berlin.

Die eisenbahnamtlichen Fahrplanbücher haben im Vorjahre durch das erstmalige Erscheinen eines Kursbuches für den Viehverkehr, vom Kaiserlichen Rechnungsrat Otto Schmidt auf Grund des von den Eisenbahnverwaltungen gelieferten Materials bearbeitet, eine in den beteiligten Kreisen willkommen geheißene Ergänzung erfahren. Soeben ist im Verlag von E. S. Mittler & Sohn in Berlin SW. 12 die neue Ausgabe mit den vom 1. Mai d. J. ab gültigen Fahrplänen erschienen. Das den Bedürfnissen der Landwirtschaft und des Viehhandels begegnende Werk, mit dessen Herausgabe unstreitig dem Verkehrswesen ein großer Dienst geleistet wird, da dadurch endlich auch den Stations- und Abfertigungsbeamten eine zuverlässige Auskunfterteilung ermöglicht ist, hat sich in der kurzen Zeit seines Bestehens als ein praktisches Hilfsmittel bewährt. Vor allem dürfte es der bisherigen Unsicherheit in der Beförderung der Viehsendungen, welche mancherlei Verdruß, Zeitverlust und Unkosten verursachte, ein Ende bereiten. Die vorliegende Sommerausgabe umfaßt 28 Druckbogen im Format des Reichskursbuches und enthält die Fahrpläne aller Vieh- und Eilgüterzüge, der gemischten Züge, der für den Viehfernverkehr in Betracht kommenden Güterzüge und der zur Viehbeförderung freigegebenen Personenzüge auf den Haupteisenbahnen, ferner eine Zusammenstellung der wichtigeren Bestimmungen für den Viehverkehr, Beförderungsvorschriften der Eisenbahnen, die Verkehrsbeschränkungen infolge veterinärpolizeilicher Anordnungen und die Beförderungspreise der Staatseisenbahnen, endlich ein Verzeichnis der wichtigeren zwischen den Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Zugverbindungen für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen, ein Verzeichnis sämtlicher Nebenbahnen, ein alphabetisches Stationsverzeichnis und eine Übersichtskarte der deutschen Eisenbahnen. Keine Station, welche Viehsendungen zu befördern hat, wird in Zukunft das Kursbuch entbehren können. Zugleich sei es den weitesten Kreisen der Landwirtschaft, des Vieh- und Pferdehandels, des Schlächtereigewerbes usw. aufs beste empfohlen.

— **Adreßbuch der sämtlichen bahnamtlich angestellten Rollfuhrunternehmer** bei den deutschen Staatsbahnen (mit Ausnahme Württembergs und Elsaß-Lothringens) und den Pfalzbahnen. Nach amtlichen Quellen bearbeitet und herausgegeben von Herm. Blöß, Eisenbahn-Stationsdiätar, Langenfelde bei Hamburg. 1903.

Das Büchlein führt in alphabetischer Reihenfolge zunächst die preußischen Direktionsbezirke und sodann die anderen deutschen Staatsbahnen auf und gibt bei jeder Station Namen und Firma der auf ihr bestellten bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer an. Es bietet unter diesen Umständen auf 24 Seiten — also in denkbar handlichster Form — dem Gewerbetreibenden Auskunft darüber, ob und durch wen an den betr. Orten bahnamtliche Güterabfuhr erfolgt, und ermöglicht somit erforderlichenfalls einen unmittelbaren Schriftwechsel mit den Betreffenden. Inwieweit das Verzeichnis auf Richtigkeit und Vollständigkeit Anspruch machen kann, haben wir nur durch Stichproben nachprüfen können, doch müssen wir dem Herausgeber empfehlen, bei der Drucklegung etwaiger fernerer Ausgaben mit größerer Sorgfalt vorzugehen, damit Fehler wie „Großherzoglich (!) Pfälzische Bahnen“ künftig vermieden werden.

— **Karte der deutschen Wasserstraßen,** unter besonderer Berücksichtigung der Tiefen- und Schleusenverhältnisse, von Sympher und Maschke. Dritte Auflage. Im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten nach amtlichen Unterlagen bearbeitet von Sympher, Geheimer Baurat. Maßstab 1:1 250 000. Berlin 1903, Berliner lithographisches Institut. Preis 7,50 *M.*

Von dieser sehr anschaulichen Karte ist die dritte Auflage erforderlich geworden. Sie war vollständig vergriffen, und die in den letzten 10 Jahren stattgehabten Veränderungen in den Fahrwasserverhältnissen der Flüsse und Kanäle, die neu hinzugetretenen künstlichen Wasserstraßen und zahlreiche Schleusenumbauten ließen es ohnehin wünschenswert erscheinen, den Beteiligten eine dem zeitigen Stande entsprechende Neuauflage zu bieten. Die Symphersche Karte gibt in farbigen Breitenbändern, unterschieden nach lediglich regulierten Flüssen (blau), kanalisierten Flüssen (grün) und Kanälen (gelb), die jedesmalige Wassertiefe bildlich an; in die Breitenbänder sind die vorhandenen Schleusen durch ihrer Größe entsprechende Grundrißzeichnungen eingetragen; genaue Maße und die Zahl der auf jedem Wasserstraßenabschnitt vorhandenen Schleusen sind außerdem hinzugefügt, so daß jeder sich ohne Zuhilfenahme eines Nachschlagewerkes überzeugen kann, welche Schiffe bestimmte Wasserwege befahren können oder ob es möglich ist, mit einem bestimmten Schiffe eine beabsichtigte Reise auszuführen. Durch reichen Inhalt und übersichtliche Darstellungsweise hat sich die Karte seit lange bei Reedern, Spediteuren, Einzelschiffern, in kaufmännischen Bureaus, bei wirtschaftlichen Körperschaften, bei Behörden und sonstigen am Wasserstraßenverkehr Beteiligten eingebürgert, und die vortreffliche Ausstattung, welche die Verlagsfirma in Papier, Lithographie und Druck dem Kartenwerke gegeben, wird dazu beitragen, auch dieser neuen Auflage Freunde zu gewinnen.

— **Werstzeiger zum russischen Eisenbahn-Gütertarif**, neuberechnet und herausgegeben von der „Osteuropäischen Tarifrundschau“ im Mai 1903. Im Selbstverlage. Wien XIII/2, Cumberlandstraße Nr 42.

In zweckmäßiger und übersichtlicher Anordnung gibt das Buch die Entfernungen aller wichtigeren russischen Binnenstationen von den russischen Hafenplätzen der Ostsee, des Schwarzen und des Kaspischen Meeres sowie von den deutsch-russischen und österreichisch-russischen Grenzstationen in Wersten an. Zugleich ist durch ein alphabetisches Stationsverzeichnis die Auffindung der einzelnen Verkehrsstellen sowie der betreffenden Eigentumsbahnen erleichert. Das kleine Werk wird daher für alle Gewerbetreibenden, die im Verkehr mit Rußland stehen, ein willkommener Berater sein.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai 1903 sind die Namen nachstehender Stationen und Haltestellen wie folgt geändert worden: Haltestelle Alsó-Galla an der Linie Budapest-Bruck a. L. in Tatabánya; Station Pancsova-Temespart der Pancsóva-Petrovoszelloer Lokalbahn in Pancsóva; Station Pancsóva der Torontáler Lokalbahnen in Pancsova-Józsefváros.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 218 vom 2. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Fortbildung der gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (Anlage I des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr I 219 vom 2. Juni d. J. an a) sämtliche Vereinsverwaltungen, b) die k. k. Staatsbahndirektionen, c) die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend das Verzeichnis der bei der Vereinsabrechnungsstelle geführten Konten (abgesandt am 9. Juni d. J.).

Nr I 224 vom 8. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betr. Errichtung einer dritten Ausgabestelle für Vereinsfahrscheinhefte in Prag (abgesandt am 13. Juni d. J.).

Nr I 226 vom 9. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betr. Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Einbeziehung verschiedener Strecken der Société Générale de Transports Maritimes à vapeur in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 13. Juni d. J.).

Nr II 208 vom 29. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zum Radstandsverzeichnis (abgesandt am 9. Juni d. J.).

Nr II 209 vom 29. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll Nr 75 des Ausschusses für technische Angelegenheiten, Konstanz, am 14./16. Mai d. J. (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr II 213 vom 8. Juni d. J. (nicht, wie infolge eines Schreibfehlers angegeben, vom 8. Mai d. J.) an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Antrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Abänderung des § 21 der technischen Vereinbarungen usw. (abgesandt am 13. Juni d. J.).

Nr III 364 vom 5. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. das Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 13. Juni d. J.).

Nr III 370 vom 4. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 12. Juni d. J.).

Nr III 371 vom 4. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 12. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Juli d. J. wird von der Nebenbahn Falkenburg i/Pm.-Polzin-Gramenz die Teilstrecke Falkenburg i/Pm.-Polzin mit den Stationen Teschendorf (Kr. Dramburg), Klebow, Gersdorf und Bramstädt für den Gesamtverkehr mit der Güterladestelle Alt-Hütten nur für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen und mit dem Haltepunkt Alt-Sanskow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Mit demselben Tage werden die für den Güterverkehr eröffneten Stationen in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie in den Staatsbahnviehtarif einbezogen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen ist in Teschendorf, Klebow, Bramstädt und Alt-Hütten, die von Sprengstoffen auf allen Stationen ausgeschlossen.

Stettin, im Juni 1903. (1511)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Juli d. J. ab erhält die an der Bahnstrecke Danzig-Stolp gelegene Haltestelle „Rahmel“ die Bezeichnung „Rahmel-Sagorsch“ und die an der Bahnstrecke Bütow-Lauenburg gelegene Haltestelle „Wussow“ die Bezeichnung „Wussow Kreis Lauenburg i. Pm.“.

Danzig, den 11. Juni 1903. (1512)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Radlin.

Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den Stationen Jarotschin und Zerkow an der Bahnstrecke Öls-Gnesen gelegene Haltestelle Radlin, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Fahrzeugen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Posen, den 11. Juni 1903. (1513)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Hessisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 wird die Station Erzhausen der Eisenbahndirektion Mainz in den Tarif aufgenommen.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 14. Juni 1903. (1514)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Seehafen-Ausnahmetarif E.

Im Binnenverkehr der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen sowie im Wechselverkehr dieser Bahnen untereinander und mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Königlichen Militäreisenbahn erhält das Warenverzeichnis des Seehafen-Ausnahmetarifs E in der Klasse II b unter 1 (Klasse 7 b des rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Seehafentarifs) mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab folgende Fassung:

Klasse II b.

Im Falle der Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern:*)

a) die hierneben unter II a genannten Gegenstände und von solchen des Spezialtarifs I noch:
Wagenachsen und Zubehörteile (Buchsen, Lünsen, Ringe und Splinte), Kochherdplatten und Springfedern;
b) Eisenbahnlokomotiven, Tender und Dampfwagen,
c) Eisenbahnwagenkasten,
d) Eisenbahnwagen aller Art,
e) Eisenbahnwagenkrane,
(b–e: zusammengesetzt oder zerlegt)
f) Ersatz- und Reserveteile der unter b bis e bezeichneten Eisenbahnfahrzeuge.

*) Einschließlich der deutschen Kolonien.

Weitere Auskunft geben das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die beteiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 11. Juni 1903. (1515)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif.
Heft 2.

Sangerhausen wird zum 25. d. M. in den Ausnahmetarif 8 für Gießereiroheisen aufgenommen. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Hannover, den 12. Juni 1903. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppen IV/VIII.)

Am 15. Juni d. J. wird die Station Saarlouis des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den Ausnahmetarif 16 für Mineralölrückstände als Empfangsstation aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Cöln, den 12. Juni 1903. (1517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. Juli 1903 gelangt der Nachtrag VI zum obengenannten Tarifhefte zur Einführung, der neue, teilweise ermäßigte und erhöhte Frachtsätze für eine Anzahl von Ausnahmetarifen enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. August 1903.

Druckstücke des Nachtrages können zum Preise von 0,20 ℳ für das Stück bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 11. Juni 1903. (1518)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Teil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Am 1. Juli 1903 gelangen für Holzstoffpappe, geleimt oder gefärbt, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen von Zartlesdorf nach den Frankfurter Bahnhöfen folgende nur zur Ausfuhr aus Österreich gültige Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach den Stationen der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. — Frankfurt a/M. Hauptbahnhof	nach den Stationen der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. — Frankfurt a/M. Hafen (rechtsrheinisch), Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Station der k. k. österr. Staatsbahnen: Zartlesdorf .	2,75	2,73

München, den 8. Juni 1903. (1519)
Generaldirektion
der K. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Ausnahmetarif für Holz und Rinden, Teil IV, Heft Nr 1 vom 1. Mai 1903.)

Ab 1. Juli d. J. gelangen für die Beförderung von Borke (Rinde) (Abschnitt II des Tarifes) folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Station der k. k. österr. Staatsbahnen: Unter-Drauburg		Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft: Saldenhofen		Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft: Unter-Drauburg	
	Abteilung I	Abteilung II	Abteilung I	Abteilung II	Abteilung I	Abteilung II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Station der k. württemb. Staatseisenbahnen Ulm	1,66	1,42	1,69	1,51	1,66	1,42

München, den 8. Juni 1903. (1520)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesisch-österreichisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Der im Tarife für den vorgenannten Verkehr — Anhang, enthaltend ermäßigte Frachtsätze für Kokssendungen — auf Seite 19 enthaltene Teilfrachtsatz „Vom Schnittpunkte bis Station Vares der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen“ wird vom 1. September d. J. ab von 253 auf 269 Heller erhöht.

Breslau, den 11. Juni 1903. (1521)
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1903 ab wird die Station Lehrte des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover in den obenbezeichneten Tarif einbezogen. Gleichzeitig wird das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr 1 in Serie A durch die Aufnahme von „Achsbüchsen“, „Hufeisen“ und „Hufplatten“ ergänzt.

Breslau, den 10. Juni 1903. (1522)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1903 wird die Station Nalbach der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken in den Tarif einbezogen.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 12. Juni 1903. (1523)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Ab 1. Juli 1903 gelten die in den Tarifheften Teil II, Heft 7, 8 und 9 für Kladno, Station der ausschließlich priv. Buschtěhrader Eisenbahn, vorgesehenen Frachtsätze des Spezialtarifs III — erhöht um 0,03 ℳ für 100 kg — auch für die Station Altkladno der gleichen Verwaltung.

München, den 9. Juni 1903. (1524)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Teil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifs vom 1. Februar 1898, Nachtrag VI vom 1. Mai 1903.)

Ab 1. Juli 1903 wird die Station Homburg i. d. Pfalz der Pfälzischen Eisenbahnen für den Verkehr von Rakonitz, Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen, mit einem Frachtsatze von je 1,53 ℳ für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr 33, Abteilung IV einbezogen.

München, den 9. Juni 1903. (1525)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Binnengütertarif.
Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. gelangt im Übergangsverkehr mit den Greifenberger und Kolberger Kleinbahnen ein Ausnahmetarif Nr 7 für Düngemittel, Kartoffeln, Holz der Spezialtarife II und III und des Rohstofftarifs, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Briketts, Steine des Wegebaumaterialientarifs, Torfstreu und Torfmüll zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilen unsere Stationen und unser Verkehrsbureau hier, Lindenstraße 29.

Stettin, den 11. Juni 1903. (1526)
Direktion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.
Die in der Bekanntmachung vom 3. d. M. erwähnten Ausnahmetarifsätze für Gießereiroheisen nach Danzig Hauptbahnhof treten nicht in Kraft, da Danzig Hauptbhf. nur für die Eilgutabfertigung eingerichtet ist. In der genannten Bekanntmachung kommt deshalb der Stationsname Danzig Hauptbhf. in Wegfall. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 11. Juni 1903. (1527)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.
In dem ab 1. April 1903 gültigen Nachtrag V zum Gütertarif vom 1. Mai 1900 ist mit Gültigkeit vom 1. August 1903 auf Seite 6 unten in der letzten Zeile der Schnittsatz des Ausnahmetarifs Nr 2/b für Venitziani - Gratsko von 354 auf 364 Cts. zu berichtigen.
Breslau, den 13. Juni 1903. (1528)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.
Am 1. Juni d. J. gelangt der Nachtrag 4 zum diesseitigen Binnentarife zur Einführung. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif sowie neue Fahrpreise für die Beförderung von Personen.
Die in diesen Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt.
Ferner ist der letzte Satz der Zusatzbestimmung 1 zu § 31 der Eisenbahn-Verkehrsordnung auf Seite 9 des Haupttarifs gestrichen worden.
Tecklenburg, den 1. Juni 1903. (1529)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Binnen-Personentarif der Niederlausitzer Eisenbahn.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. wird zum diesseitigen Binnen-Personentarif der Nachtrag I herausgegeben. Derselbe enthält Bestimmungen — Zusatzbestimmungen zu § 32 der V.-O. — über die Beförderung unverpackter einsitziger Zweiräder.
Näheres bei den Abfertigungsstellen.
Die zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der V.-O. genehmigt.
Berlin, den 12. Juni 1903. (1530)
Die Direktion.

Tarif für die Beförderung von Eisenbahnpaketen.
Am 1. Juni d. J. wird der an der Strecke Frankfurt a/M.-Limburg gelegene Haltepunkt Niederseelbach in den Tarif für die Beförderung von Eisenbahnpaketen (Expreßgutausnahmetarif) einbezogen.
Frankfurt a/M., den 22. Mai 1903. (1531)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.
Die Dividende für das Verwaltungsjahr 1902 ist auf 37,50 ℳ für die Aktien Nr 1 bis 30790 über 200 Taler (600 ℳ) und auf 75 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30791 bis 34650 über 1200 ℳ festgesetzt.
Lübeck, den 12. Juni 1903.
Der Ausschuß der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die obenbezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1902 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsgebäude vom 13. d. M. ab an allen Werktagen Vormittags in Empfang zu nehmen.
In der Zeit vom 15. d M. bis 27. Juli d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch
in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft;
in Hamburg bei der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank;
in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank
in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.
Lübeck, den 12. Juni 1903. (1532)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

160 000	kg	Repsmaschinen- und Lampenöl,
1 000 000	„	Mineralschmieröl,
200 000	„	Gasöl,
1 000 000	„	Erdöl, russisches,
300 000	„	Putzöl,
25 000	„	Terpentinöl, feines,
70 000	„	Leinöl,
10 000	„	Talg,
1 800	„	Kernseife,
25 000	„	Schmierseife.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verdingung 1. Juli 1903"
versehen spätestens
Mittwoch, den 1. Juli 1903, Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.
Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.
Karlsruhe, den 5. Juni 1903. (1533)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen:
Gruppe A. 1605400 Stück Hakenplatten für hölzerne Schwellen, 2160000 Stück Hakenplatten für eiserne Schwellen, 3677000 Stück Klemmplatten, 13179 t Laschen, 16000 Stück Übergangslaschen, 880000 Stück Unterlagsplatten, 3720 t Weichenplatten, 90000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 14000 Stück Zungendrehstühle, 110000 Stück Gleitstühle.
Gruppe B. 738 t Hakennägel, 1482 t Hakenschrauben, 3054 t Laschenschrauben, 4002 t Schwellenschrauben.
Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B — in bar — zu beziehen.
Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 26. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.
Ende der Zuschlagsfrist am 24. Juli d. J.
Essen (Ruhr), den 2. Juni 1903. (1534)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 41 363 kg Stangenkupfer, 17 018 kg Kupferblech, 11 510 kg Kupferröhren und 240 kg Kupferdraht für 1903 soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr 7 unseres Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ von unserem Rechnungsbureau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 8. Juli d. J., Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Eröffnung derselben findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 5. August 1903.
Kattowitz, den 9. Juni 1903. (1535)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Auf Bahnhof Öls i/Schl. stehen 26 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.
Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Zentralbureau hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 30. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.
Angebotsformulare und Bedingungen können von uns in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Gartenstraße Nr 106, Zimmer 41, gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar) bezogen werden.
Breslau, im Juni 1903. (1536)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von ausgemusterten Eisenbahnwagen.
Bei der Hauptwerkstätte 2 in Darmstadt sind 9 ausgemusterte Gepäckwagen und 11 ausgemusterte bedeckte Güterwagen zum Verkauf hinterstellt.
Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau hier bezogen werden.
Die Angebote sind bis zum 26. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzureichen. Die Zuschlagsfrist läuft am 17. Juli d. J. ab.
Mainz, den 9. Juni 1903. (1537)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 47. 20. Juni 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die „Great Central Railway“.

Vom Kaiserlichen Rat Peter F. Kupka.

Überblickt man auf der Karte das dichte Netz der Eisenbahnen Englands, dann erhält man den Eindruck, daß weder der Raum, noch vielleicht auch die wirtschaftliche Berechtigung für eine neue große süd-nördliche Durchzugslinie vorhanden seien. Und doch wurde für eine solche unter und über den vielfach verzweigten und sich kreuzenden Linien Raum geschaffen, während die Berechtigung aus dem Lebensinteresse des älteren, einer befriedigenden Weiterentwicklung beraubten Rumpfunternehmens sich ergibt. Seit etwa drei Jahrzehnten wurde dem englischen Eisenbahnnetz kein so wichtiges Glied — voraussichtlich auch das letzte seiner Art für lange — eingefügt, wie es die Große Zentral-Eisenbahn ist.

Im Jahre 1837 erhielt die Sheffield, Ashton under Lyne & Manchester Railway die Genehmigung zum Bau einer 64,4 km langen Linie von Spitalfields zur Manchester & Birmingham Railway bei Manchester. Das war ein für die damalige Zeit bedeutendes Stück Arbeit, besonders die Herstellung der heute noch angestaunten Tunnel von Woodhead, deren Bau nicht weniger als 14 Jahre (bis 1852) in Anspruch nahm.

Nun waren bereits zwei industrielle Hauptpunkte mit einander verbunden. Hieran schlossen sich: die 1845 konzessionierte Great Grimsby & Sheffield Junction nebst der Grimsby Docks-Gesellschaft, später die Sheffield & Lincolnshire Junction Railway und die Extension Railway, so daß die 1846 gebildete Manchester, Sheffield & Lincolnshire Railway Co. ein Netz von 253 km besaß, das hervorragende Industriestädte, fruchtbare, mineralreiche Gebiete durchzog, einen östlichen Hafen besaß und von anderen Gesellschaften ziemlich unabhängig war. Das Netz beherrschte Mittelengland von West nach Ost, von den Liverpool Docks nach Hull, und hatte Verbindungen mit den großen Handelsstädten (Liverpool, Manchester, Sheffield, Warrington, Oldham, Ashton, Stockport, Stalybridge, Penistone, Barnsley, Lincoln, Gainsborough, Frodingham, Wigan); die Gesellschaft pachtete 1864 die South Yorkshire Railway & River Dun-Schiffahrt und brachte sie 10 Jahre später an sich; sie stützte sich weiter auf ihre 138 ha Land- und 142 ha Wasserfläche bedeckenden Docks in Grimsby, dem größten Fischereihafen Großbritanniens, für den sie 50 000 000 ℳ.*) verausgabte. Im Jahre 1887 wurden über Grimsby rund 683 000 t Kohlen (1898 schon 1 600 000 t) ausgeführt; der Gesamtwert der über Grimsby ausgeführten Güter betrug 1887: 164 000 000 ℳ., 1898: 200 000 000 ℳ.; die 79 Kohlengruben an den Linien ergaben 1891 eine Ausbeute von 6 500 000 t. Im Laufe der Jahre nahm die Gesellschaft, sei es durch Kauf, Pacht oder Teilhaberschaft, noch folgende Linien auf: a) die Manchester South Junction & Altringham (in Gemeinschaft mit der London North Western); b) South Yorkshire; c) Cheshire-Linien (mit der Great Northern und Midland); d) Marple, New Mills & Hayfield (mit der Midland); e) West Riding & Grimsby (mit der Great Northern); f) Manchester & Stockport (mit der Midland); g) Macclesfield, Bollington & Marple (mit der North Staffordshire); h) Oldham, Ashton & Guide Bridge (mit der London North Western); i) Trent, Ancholme & Grimsby.

Die nachstehende Zusammenstellung gibt ein Bild des Wachstums dieses Unternehmens in verschiedenen Jahren.

*) Bei der Umrechnung wurde 1 £ = 20 ℳ. angenommen.

	1871	1881	1891	1898
Aufgebrachtes Kapital Millionen Mark	295,67	523,51	636,27	813,30
Eigene Linien . . . km	288	434	483	729*)
Teilweises Eigentum „	346	346	330	359
Fremde Linien im Betriebe . . . . . „	142	182	253	338
Kanäle und Trambahnen . . . . . „	282	282	282	180**)
Lokomotiven . . Anzahl	280	461	655	864
Personenwagen . „	551	727	1 028	1 281
Güterwagen . . „	7837	12 056	15 092	24 442

Es war stets reichlich Verkehr vorhanden: Personen, Güter aller Art, Kohle, Mineralien, Fische usw.; die Verwaltung war tadellos, aber befriedigt wurden weder die Anteilscheininhaber, noch die Handelswelt; es mangelte die Einheitlichkeit im Verkehr, die Frachtsätze waren verwickelt, die Güterbeförderung säumig. Der Gesellschaft oblag die Verladung, Sortierung der Kohle an den Gruben, die Zusammenstellung der Züge, die Vorsorge für leere Wagen, was alles Zeit kostete und bedeutende Auslagen verursachte, aber der größte Teil der Kohle, etwa ²/₃, ging nicht weit von den Gruben auf fremde Linien über, denen somit der Löwenanteil an Frachtgebühren zufiel. Mehr als 100 000 t Fische von Grimsby wurden jährlich der Great Northern zur Weiterbeförderung nach London übergeben. Die Reisenden kauften ihre Fahrkarten an den Schaltern der Gesellschaft, aber den gewinnbringenden Anteil steckten andere ein. So war das Unternehmen eigentlich nur eine Sammelstelle für fremde Bahnen.

Die Gesellschaft stand im besten Einvernehmen mit der Great Northern und London & North Western, sie schloß ein günstiges Übereinkommen mit der North Eastern für den Verkehr nach Schottland; sie sicherte sich die Mitbenutzung der Linie nach York für den Personen- und zur Midland Junction für den Güterverkehr; sie errichtete in verschiedenen Teilen Londons Annahmestellen für Güter und Gepäck, aber immer wieder drängte sich die Notwendigkeit einer eigenen Linie nach Süden zum unmittelbaren Anschluß in London auf. Die unbefriedigten Aktionäre drangen darauf, daß ein endgültiger Entschluß in dieser Richtung gefaßt werde. Im Jahre 1873 trat die Gesellschaft mit Unterstützung der Midland-Eisenbahn (der es vor kurzem gelungen war, die gesetzliche Genehmigung für die Führung ihrer Hauptlinie nach St. Pancras [London] zu erlangen) an das Parlament heran mit der Bitte, den Ausbau mehrerer kleiner Verbindungslinien zu gestatten, um den ganzen Verkehr über die Midland nach St. Pancras leiten zu können. Die heftige Gegnerschaft der Great Northern brachte die Vorlage insofern zu Falle, als bereits der Parlamentsausschuß so viel davon strich, daß die Ausführung des Restes nicht mehr rätlich erschien, worauf die Verfolgung weiterer Pläne für lange Zeit ruhte. Erst im Jahre 1888 wurde ein neuerlicher und diesmal selbständiger Versuch gemacht, die Ermächtigung zum Bau einer Linie von Beighton (einige Kilometer östlich von Sheffield) in die Kohlenfelder von Chesterfield zu erhalten; diesmal besorgte die Midland-Eisenbahngesellschaft die Gegnerschaft und zwar mit Erfolg.

Der aus dem Kaufmannstande hervorgegangene damalige „Eisenbahnkönig“ Sir Edward W. Watkin war gleichzeitig Vorsitzender der Manchester-Sheffield & Lincolnshire-, der South Eastern-, der East London- sowie der Metropolitan-Eisenbahn; seinen beharrlichen Bemühungen, seiner Strategie und diplomatischen Gewandtheit ist auch die Erreichung des Endzieles zu danken. Auf seine Anregung unterbreitete die Gesellschaft schon im folgenden Jahre (1889) dem Parlament das Gesuch um die gesetzliche Bewilligung einer Linie von Beighton über Staveley und Chesterfield nach Annesley, etwa 15 km nördlich von Nottingham, behufs Verbindung mit der Great Northern. Nun galt es, einen erbitterten Kampf gegen die Midland zu führen, die auch unterlag; am 26. Juli 1889 erfolgte die Genehmigung. Als diese Linie 1892 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde — in Wirklichkeit war sie das erste Glied der angestrebten Verbindung mit London —, kam man erst allmählich zur Erkenntnis des weitausgreifenden, klug eingeleiteten Planes, obzwar viele Sachverständige wegen der Kühnheit des Unternehmens bedenklich die Köpfe schüttelten.

Wenn das bislang bestehende Netz, abgesehen von seinen Verzweigungen, als eine dem Wesen nach west-östliche Querlinie von Hawarden über Manchester, Sheffield, Doncaster, Gainsborough nach Grimsby sich darstellte, sollte durch die südlich laufende Verlängerung über Nottingham und Leicester nach London die Grundform eines mächtigen T erreicht werden. Inzwischen hatte sich die Metropolitan unter dem Vorsitz Sir Edward Watkins nördlich bis zur Verney Junction der Blecheley-Oxford-Abzweigung der London & North Western ausgedehnt und hiermit gleichzeitig auch der Manchester-Sheffield-Gesellschaft den Anschluß nach London wesentlich erleichtert. Es erübrigte demnach noch der Bau einer 148 km langen Verbindungslinie zwischen Annesley, dem damaligen nördlichen Endpunkt, und Quainton Road Junction an der Metropolitan, zu welchem Zwecke die Gesellschaft im Jahre 1891 wieder an das Parlament herantrat. Nach langwierigen heftigen Kämpfen wurde das Ansuchen vom Ausschuß des Unterhauses verworfen. Durch diesen Mißerfolg nicht entmutigt, unterbreitete die Gesellschaft im folgenden Jahre ein neues und, um die Gegnerschaft zu verringern, in mehreren Punkten abgeändertes Gesuch. Wiederum setzte eine maßlose Gegnerschaft ein, die aber angesichts der warmen Befürwortungen durch viele Stadtvertretungen (Nottingham, Loughborough, Leicester, Sheffield, Wakefield u. a.) sowie Handels-, Ackerbaukammern und andere maßgebende Körperschaften nicht durchdringen konnte. Es wurde sogar der ganz ungewöhnliche Versuch gemacht, die Bill noch bei der zweiten Lesung im Unterhause zu Falle zu bringen, doch vergeblich. Die Gesellschaft blieb schließlich in beiden Häusern Siegerin. Unglücklicherweise erfolgte bald nach Annahme der Vorlage die Auflösung des Hauses, wodurch die Königliche Genehmigung verzögert wurde; sie erfolgte erst im März 1893. Damit war eine Verbindung mit London gesichert, wie sie ihre fünf großen Nebenbuhlerinnen (London & North Western, Midland, Great Northern, -Eastern und -Western), die ebenfalls Mittelengland an London anschließen, schon längst besitzen. Kaum hatte wohl je ein Plan eine so heftige Gegnerschaft im Parlament entfesselt, und welche Geldsummen dieser parlamentarische Kampf verschlungen haben mag, kann sich jeder denken, der mit den englischen Verhältnissen auch nur halbwegs vertraut ist.

Die Bauführung der Linie wurde in zwei Sektionen geteilt und zwar in eine südliche, für den Londoner Hauptbahnhof in Marylebone mit der Verbindungsstrecke nach Finchley Road an der Metropolitan und von Quainton Road Junction nach Rugby, zusammen 67 km (Ingenieure Sir Douglas und Mr. Francis Fox), dann in eine nördliche, von Rugby nach Annesley, 84 km, dem früheren Endpunkt, und der Bau in sieben Losen im September 1894 vergeben. Die neue Linie zählt zwischen Quainton Road Junction und Annesley 26 Stationen (deren bedeutendste Rugby, Lutterworth, ein Ort von mehr als 2000 Einwohnern, bisher ohne unmittelbare Eisenbahnverbindung, ferner Leicester, Loughborough und Nottingham), die fast durchweg mit Inselbahnsteigen ausgestattet sind. Besonders hervorzuheben ist, daß für den Bau selbst der bedeutendsten Objekte hauptsächlich Ziegel und Steine und nur für große Spannweiten Stahl zur Verwendung gelangte. Um den bereits bestehenden Linien auszuweichen, mußten Einschnitte bis zu 15,3 m Tiefe und Aufschüttungen bis zur

*) Einschließlich der neuen Linie nach London (152 km).

**) Am 1. März 1895 ging die South Yorkshire Canals & River Dun Navigation (96 km) in das Eigentum der Sheffield & South Yorkshire-Schiffahrtgesellschaft über.

gleichen Höhe hergestellt werden, deren Böschungen im Verhältnis von 3 : 1 abgeflacht wurden. Die Höchststeigungen waren im Interesse des Betriebes mit 1 : 132, der kleinste Krümmungshalbmesser, ausgenommen bei der Annäherung von London, mit 1200 m festgesetzt. Zur Verlegung gelangten Bullenkopfschienen von 42,7 kg für das laufende Meter.

Am 13. November 1894 wurde der erste Spatenstich durch Gräfin Wharncliff in Alpha Road, St John's Wood London vorgenommen und feierlich begangen.

Der Beginn des eigentlichen Bahnbaues fällt in den Sommer 1895, wurde aber durch die infolge des Führerausstandes verspätete Ablieferung von Baumaterial erheblich verzögert.

Um für die Anlage des großen Londoner Hauptbahnhofes in Marylebone zwischen dem Regentskanal und Marylebone Road Raum zu schaffen, kaufte die Gesellschaft 16,2 ha Grund an, was selbstredend erst nach Schlichtung mannigfacher Rechtshändel mit den verschiedenen Eigentümern und Bewohnern durchgeführt werden konnte. Zwei Squares und viele Straßen mit 507 von 3073 Personen, zumeist Arbeitern, bewohnten Häusern wurden abgebrochen, dagegen sechs mächtige fünfstöckige Häuserblocks mit einem Kostenaufwande von 5 000 000 ℳ, zur Aufnahme von 2690 Personen geeignet, neu errichtet und gleichzeitig der Grund für die Bahnbauten vorbereitet.

Die Anlage des Personenbahnhofes in Marylebone mißt 305 m in der Länge und seine mittlere Breite 133 m, von der jedoch bis jetzt nur 55 m benutzt sind.

Das Aufnahmegebäude bildet drei Straßenfronten: die südliche Hauptfront von 103,8 m und die beiden im rechten Winkel anstoßenden Flügel von 45,7 m und 44,2 m Länge. Die verhältnismäßig niedrigen langgestreckten Giebelbauten bestehen aus einem Untergeschoß, in dem die Vorratskammern, Küchen usw. untergebracht sind, einem Erdgeschoß mit den Räumen für die Reisenden sowie den Dienst und einem Stockwerk nebst den darüber liegenden Giebelmansarden für Bureaus und Wohnungszwecke. Drei Haupteingänge führen zu der 19,2 m langen, 12,4 m breiten und 6 m hohen Empfangshalle, in deren Mitte die Personenschalter (ein achteckiger Holzeinbau) sich befinden und zwei Türen zu der hier anschließenden weiten Personenhalle, 94,5 m lang und 30,5 m breit, an die sich die Bahnsteige anschließen. Das eiserne, von Säulen getragene Gitterwerk des Glasdaches weist zwei Spannweiten von je 15,25 m und eine von 12,2 m auf und überdeckt die bis jetzt angelegten drei Mittelbahnsteige, deren Zahl nach Bedarf bis auf zehn gebracht werden kann, nebst dem zwischen den Ankunftsgleisen befindlichen breiten Fahrweg für Droschken, damit diese an die Züge heranfahren können. Um Stockungen zu vermeiden, sind gesonderte Zu- und Abfahrten vorhanden. Rechts und links von den Schaltern liegen die durchweg vornehm, ja reich ausgestatteten Warteräume, so der für Herren und Damen gemeinsame Saal I. Klasse, ein gesonderter für Damen I. und III. Klasse, Waschräume, Klosetts usw., dann die Aufbewahrungsräume für größeres und Handgepäck, die behufs ungehinderter Übersicht auf mehreren Stufen zugängliche und mit ausspringenden Bogenfenstern versehene Kanzlei des Stationsvorstehers, das Telegraphenbureau sowie andere Diensträume. Gegenüber der Hauptfront des Aufnahmegebäudes und mit diesem durch einen gedeckten Gang in Verbindung erhebt sich das durch die Bahngesellschaft errichtete und mehrere hundert Zimmer zählende „Hotel Great Central" im modernen gothischen Stil. Von der 107 m breiten und 11 Gleise tragenden Brücke über den Regentskanal, der nördlichen Einmündung, führen die Stränge strahlenförmig zu den verschiedenen Bauten und Anlagen des Bahnhofes, und zwar zu dem am Ufer des Kanals errichteten glasgedeckten Umschlagplatz (158,6 m lang und 28 m breit) mit vier Gleisen, Drehscheiben zum Auswechseln der Wagen und acht starken Druckwasserkranen, um die von Sheffield auf dem Kanal anlangenden Panzerplatten und sonstigen schweren Werkstücke für Militär- und Marinezwecke umzuladen. An dieser Stelle ließ die Gesellschaft den Kanal von 13,7 m auf 29,6 m auf einer Länge von 244 m erweitern.

Andere Gleise führen zum Kohlenhof, der die Aufstellung von 300 Wagen gestattet, dann zum Lagerhause, einem großartigen fünfstöckigen, von sechs Gleisen durchzogenen Gebäude (117 × 78 m) mit Hebewerken für Güterwagen, elektrischen Goliathkranen, Aufzügen und zum Schutz gegen Feuersgefahr mit selbsttätigen Löschvorrichtungen versehen, weiter zu den Druckwasser- und elektrischen Kraftwerken von je 400 PS mit Akkumulatoren und Pumpen, zu den Fisch- und Milchmagazinen, den Pferdeställen für 700 Pferde usw. Alle Anlagen sind mit den neuesten Einrichtungen ausgestattet und bieten die Möglichkeit für spätere Erweiterungen.

Die Einführung der Linie nach London soll mehr als 200 000 000 ℳ gekostet haben. Von der Marylebonestation liegen 11 Gleise bis St. John's Wood, von da bis Wellington Place sieben und bis Finchley Road Junction zwei, wobei für die Anlage von weiteren zwei Gleisen Vorsorge getroffen ist. Die Linie windet sich bald nach der Ausfahrt aus der Station durch ein Labyrinth fremder Bahnen und gelangt in einen dreiteiligen Tunnel. Die Arbeiten waren hier infolge des gesetzlichen Verbotes, das geförderte Erd- oder andere Material durch die öffentlichen Straßen zu führen, sehr behindert. Durch nahezu drei Jahre standen hier 13 Lokomotiven mit 600 Wagen, 23 fahrbaren Dampfkranen und ein Dampfbagger ununterbrochen im Dienst; nicht weniger als 91 000 000 Ziegel, 50 000 t Zement und 13 000 t Stahl- und Eisenbestandteile wurden verbraucht. Die ausgehobene Erde diente dazu, in Kingsbury-Neason, einer nördlicher gelegenen Station, das Gelände (57 ha) für die Anlage von Lokomotiv- und Wagenschuppen, Werkstätten und anderen Betriebsanlagen sowie für den Bau von 150 Cottages für Bahnbedienstete herzurichten.

Nach einer unterirdischen Fahrt von 1,95 km tritt die Linie wieder zutage, geht auf die Metropolitan über, deren Gleise für diesen Zweck verdoppelt wurden, wobei noch Raum für ein zweites Gleispaar vorhanden ist, und führt nach Quainton Road (71 km vom Ausgangspunkte), wo sie die Metropolitan wieder verläßt und auf eigenem Unterbau weiter nördlich geht. Bei Mixbury werden sowohl die Oxford-Cambridgelinie der London & North Western, als auch die Branbury-Zweiglinie und bei Brackley das Tal des Ouseflusses mit Viadukten (letztere mit 19 Bögen und 2 Gitterbrücken) übersetzt; es folgt weiter ein 2 km langer, 9—12 m tiefer Einschnitt, dann ein zweiter bei Helmdon, und abermals ein Viadukt mit neun Bögen zur Kreuzung der Northampton-Branburylinie. Charwelton ist die Wasserscheide, in 150 m Seehöhe, die jedoch nicht erstiegen, sondern in einem 30 m tiefer gelegenen Tunnel von 2,75 km Länge unterfahren wird; behufs Lüftung wurden hier fünf senkrechte Schächte angelegt. Die Bauzeit betrug nur zwei Jahre und zwei Wochen. Die folgenden 8 km liegen teils auf langen Dämmen, teils auf vier Brücken und drei Viadukten (der Catesbyviadukt mit 8, der Stavertonviadukt mit 11 und der Willoughbyviadukt über den Leamfluß mit 12 Bögen). Bei Hillmorton mußte wieder ein Einschnitt von 2,7 km Länge ausgehoben werden. Eines der hervorragendsten Bauwerke befindet sich bei Rugby, wo die weitläufigen Stationsanlagen der London & North Western mit einem in der Krümmung (2400 m Halbmesser) und im Gefälle (1 : 176) liegenden Viadukt von 275 m Länge und 4,5 m lichter Höhe, dann mit fünf Gitterbrücken (eine zu 52 m, zwei zu je 34 m und weitere zwei zu 18,3 und 22,9 m Spannweite) übersetzt werden, denen sich 13 Mauerbögen von je 7,9 m und einer von 3,9 m Weite anschließen.

Nördlich von Rugby führt die Linie auf einer Stahlbrücke mit drei Spannungen von je 27,5 m und einer von 33,5 m über den Oxfordkanal. Das Fachwerk für die beiden Gleise wurde untereinander nicht verbunden, um die Erschütterungen durch den fahrenden Zug auf nur eines zu beschränken. Für jede

Stunde der durch den Bahnbau verursachten Unterbrechung der Schiffahrt wurden 200 ℳ, und wenn die Unterbrechung länger als drei Tage dauerte oder nachweislich zu vermeiden gewesen wäre, weitere 200 ℳ und für den Verlust von je 28,3 cbm Wasser 20 ℳ als Entschädigung festgesetzt. Um einen Wasserverlust bei der Fundierung der Pfeiler hintanzuhalten, setzte man am Kanalufer einen 24,4 m langen und für den Durchlaß der Barken genügend breiten Stahltrog zusammen, schwemmte ihn bis zum gehörigen Platze hinab und versenkte ihn durch Beseitigung der hölzernen Schlußstücke an Ort und Stelle.

Zwischen Ashby und Countersthorpe werden die Rugbyabzweigung der Midland- und die Süd-Leicesterlinie der London & North Western auf schiefen Brücken (22 m und 10,7 m) übersetzt. Die Stadt Leicester wird auf Viadukten und Brücken von zusammen mehr als 1,6 km Länge gekreuzt; die Station liegt demnach über dem Straßenpflaster erhöht und ist auf Treppen zugänglich; sie hat einen Mittelbahnsteig nebst zwei Einbuchtungen für den Nahverkehr. Auf dem 26,7 ha bedeckenden Güterbahnhof wurden Lokomotiv- und Wagenremisen, Warenmagazine, ein Viehhof, eine Ölgasanstalt und 300 neue Häuser errichtet. Über hohe Dämme und durch tiefe Einschnitte erreicht die Linie die Stationen Birstal und Rothley, kreuzt vor Loughborough die auf Dämmen geführten Gleise der Midland und gelangt dann über einen Viadukt mit 11 Bögen von je 10,8 m Weite und einen anschließenden Damm in einen kleinen, 80 m langen Tunnel.

Südlich von Nottingham, der „Königin Mittelenglands“, wird der Trentfluß auf einer Stahlbrücke mit drei Spannungen von je 33,6 m Weite nebst einer beträchtlichen Anzahl Viaduktbögen, die beiderseits als Flutöffnungen dienen, übersetzt; es folgen weitere Viadukte, dann ein 256 m langer Tunnel und eine Unterpflasterbahnstrecke bis zum Hauptbahnhof im Mittelpunkte der Stadt. Dieser Bahnhof ist gemeinsames Eigentum mit der Great Northern, bedeckt etwa 5 ha und hat zwei Plattformen von 39,6 m Länge und 21 m Breite nebst vier Einbuchtungen für den Nahverkehr. Hier wurden auch 800 Häuser, darunter das alte Arbeitshaus, abgebrochen und 300 neue erbaut. Nun durchzieht die Linie einen Tunnel (1090 m) und gelangt zur Carrington-Station, dann einen zweiten Tunnel (606 m), kreuzt hierauf die Great Northern und zieht weiter, nahezu parallel mit den Gleisen der Great Northern und der Midland, durch das Leantal; sie liegt wieder beträchtlich unter der Midlandbahn, übersetzt gleichwohl später auch diese sowie die Great Northern bei Linsby auf Brücken, dann bei Bulwell forest nochmals die Midland und den Lean auf einem 360 m langen Viadukt in einer lichten Höhe von 10,7 m und erreicht schließlich den früheren Endpunkt Annesley. Ende Juli 1898 wurden die ersten Kohlenzüge, am 9. März 1899 der erste Personenzug abgelassen und am 15. März die Linie unter großer Feierlichkeit dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Bau war ein ebenso schwieriger wie kostspieliger, ein Kunstbau löst den anderen ab; kühn tritt das junge gewaltige Unternehmen in die Schranken gegen ihre älteren Mitbewerber. Es rechnet in erster Reihe auf einen starken Güterverkehr, besonders der vortrefflichen und verwohlfeilten Yorkshire-Kohle nach London, widmet sich jedoch auch gleichzeitig und mit Eifer der Pflege des Personenverkehrs. Zu diesem Zwecke ließ sie noch 13 moderne Personendampfer erbauen, die den Dienst zwischen Grimsby einerseits und Hamburg, Rotterdam und Antwerpen anderseits versehen.

Nun noch einiges über den Fahrpark, auf dessen Erneuerung die Gesellschaft mehr als 25 000 000 ℳ verwendete.

Die Zweikuppler-Schnellzuglokomotiven haben ein zweiachsiges Drehgestell, eine Belpaire-Feuerkiste und folgende Abmessungen: Zylinder 470 × 660,5 mm, Durchmesser der Treibräder 2,135 m, der Drehgestellräder 1,067 m; deren dreiachsige Tender haben einen Raddurchmesser von 1,296 m und fassen 5 t Kohle und 18,2 cbm Wasser. Die Gesamtlänge der Lokomotive samt Tender beträgt 16,47 m. Die Verbindung zwischen Lokomotive und Tender bildet eine in zwei Gußeisenkästen zentral gelagerte Federung. Die Personenzug-Tenderlokomotiven weisen im übrigen die gleiche Bauart auf: Zylinder 457 × 660,5 mm, Kuppelraddurchmesser 1,703 m; ihre Tender halten 2,5 t Kohle und 6,4 cbm Wasser; die größte Länge ist 11,437 m. Die Dreikuppler Güterzugmaschinen für lange Fahrten: Zylinder 470 × 660,5 mm, Raddurchmesser 1,55 m; Tender 5 t Kohle und 18,2 cbm Wasser. Die Dreikuppler-Satteltendermaschinen für kürzere Strecken: Zylinder 482,7 × 660,5 mm, Raddurchmesser 1,55 m; Tender 2,5 t Kohle und 6,4 cbm Wasser. Die Durchgangswagen mit Seitengängen, nur I. und III. Klasse, ruhen auf zweiachsigen Drehgestellen. Die Speisewagen I. Klasse bieten Raum für 20 Personen, jene III. Klasse für 36 Personen; sie sind gleich den Küchenwagen, die stets zwischen dem I. und III. Klasse-Speisewagen eingereiht werden, elektrisch, alle übrigen Wagen mit Ölgas erleuchtet. Eine besondere Gattung bilden die Büfettwagen, in denen zu jeder Zeit Erfrischungen verabreicht werden; sie enthalten außer einer Küche drei Abteile III. Klasse. Die Ausstattung der Wagen im Innern ist äußerst üppig und erregte beträchtliches Aufsehen. Der Unterschied zwischen den beiden Klassen ist, etwa abgesehen von der Raumzuteilung, ein nicht sehr wesentlicher. Das Äußere der Wagen zeigt die obere Hälfte in einem lichten Grau, die untere Hälfte braun mit Goldschnitt.

Wien, im April 1903.

Das zweite Gleis der österreichischen Nordwestbahn.

Wie bereits gemeldet, hat am 9. d. M. die Verkündigung des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs über die bekannte Beschwerde der österreichischen Nordwestbahn gegen den Erlaß des Eisenbahnministeriums stattgefunden, in welchem letzteres der Anschauung Ausdruck gab, daß der Nordwestbahn kein Recht zustehe, behufs Deckung der Kosten der von ihr auf Grund des vorgelegten Investitionsplans in den nächsten Jahren auszuführenden Investitionen (Ergänzung der Fahrbetriebsmittel und Stationserweiterungen sowie der Kosten der ihr von der Regierung auf Grund der Konzessionsbestimmungen aufgetragenen Herstellung des zweiten Gleises) die Staatsgarantie, sei es unmittelbar durch direkte Erhöhung der Garantiesumme, sei es mittelbar durch Einstellung der betreffenden Kosten in die Betriebs- und Garantierechnung, in Anspruch zu nehmen.

In der Beschwerde wurde aus dem Wesen der Reinertragsgarantie, wie solche der Nordwestbahn konzessionsmäßig (mit 5 % des aufgewendeten Anlagekapitals, welches im Durchschnitt den Betrag von 985 000 fl. österreichischer Währung für 1 Meile nicht übersteigen darf, nebst der erforderlichen Tilgungsquote) zugesichert ist, das Recht der Aktionäre abgeleitet, daß das garantierte Mindesterträgnis tatsächlich den Aktionären zugute komme; aus diesem Wesen der Reinertragsgarantie als einer Zinsengarantie folgert die Nordwestbahn, daß das den Kapitalseignern garantierte Mindesterträgnis durch Regierungsmaßnahmen nicht gekürzt werden dürfe, und daß daher nach Erschöpfung des Baukapitals, das ist nach Schließung des Baukontos, alle Erfordernisse des Betriebes, also auch die von der Regierung verlangten oder genehmigten Investitionen, in die Staatsgarantie einzubeziehen und demnach in die Garantierechnung einzustellen seien.

Diese Auffassung über das Wesen der Reinertragsgarantie habe seit jeher im Parlament und bei der Regierung Geltung gefunden, indem den garantierten Bahnen in zahlreichen Fällen die Einstellung ähnlicher Investitionsauslagen in die Betriebsrechnung gestattet worden sei. Die Regierung bestritt die Anschauung, daß die Reinertragsgarantie sich als eine den Aktionären gewährleistete Zinsengarantie darstelle. Es sei nach dem klaren Wortlaut der Konzession nicht etwa den Aktionären und den Obligationären der österreichischen Nordwestbahn eine 5 prozentige Verzinsung ihres Kapitals garantiert, sondern den Konzessionären für die konzessionierte Bahn ein 5 prozentiges Reinerträgnis von dem nachzuweisenden Anlagekapital innerhalb der Höchstgrenze von 985 000 fl. für 1 Meile gesichert.

Aus dem Wesen der Höchstgarantie ergebe sich, daß, wenn einmal das Kapital von 985 000 fl. für 1 Meile erschöpft sei,

weitere Kapitalaufwendungen, welche die Gesellschaft vornehme, die Garantieverpflichtung des Staates niemals erhöhen können.

Die Staatsverwaltung habe immer auf diesem Standpunkt gestanden und niemals ein Recht der garantierten Bahnen auf Einstellung von Investitionsauslagen in die Garantierechnung anerkannt; immer haben die Bahnen, wenn es sich um Verrechnung derartiger Auslagen handelte, um die Bewilligung angesucht, und die Regierung habe fallweise die Verrechnung unter gewissen Vorbehalten „genehmigt“, „bewilligt“ oder „gestattet“. Auch die Nordwestbahn habe um die Bewilligung nachgesucht, was sie nicht getan haben würde, wenn ihr ein Recht zugestanden hätte.

Dem Ausgange des in Frage stehenden Prozesses wurde in den weitesten Kreisen mit größter Spannung entgegengesehen; es ist dies wohl erklärlich, wenn berücksichtigt wird, daß es sich um einen Streitgegenstand im Betrage von vielen Millionen Kronen und zugleich um eine Frage handelt, deren Entscheidung auch für andere Privatbahnen von grundsätzlicher Bedeutung ist.

Durch das am 9. d. M. verlautbarte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs wurde die Beschwerde der Nordwestbahn vollständig abgewiesen. Die Begründung des Urteilsspruchs des Verwaltungsgerichtshofs hat eine über den einzelnen Fall weit hinausreichende Bedeutung, und bringen wir daher diese Begründung nachstehend dem wesentlichen Inhalt nach zum Abdruck:

Gründe: In der Sache selbst ist vom § 15 der Konzessionsurkunde auszugehen, wonach ein 5 prozentiger jährlicher Reinertrag in Silber von dem durchschnittlich 985 000 fl. Nominale für 1 Meile nicht überschreitenden Anlagekapital zugesichert wurde. Der Staat faßt das Verbot der Erhöhung des Anlagekapitals über die festgesetzte Höchstsumme von 985 000 fl. für 1 Meile als nur zu seinen Gunsten gegeben in der Art auf, daß das Anlagekapital diese Summe zwar übersteigen könne, jedoch dann und insoweit dies der Fall sei, rücksichtlich seiner Erträgnisse keinen Gegenstand der Garantiepflicht des Staates mehr bilde; die Gesellschaft faßt dasselbe Verbot als nur zu ihren Gunsten gegeben auf, indem sie meint, jede Verwendung zur Vergrößerung der Anlage falle von selbst dem Staate zur Last, weil sie — die Gesellschaft – unter allen Umständen das garantierte Reinerträgnis ungeschmälert erhalten müsse.

Keinen von beiden Standpunkten konnte der Verwaltungsgerichtshof teilen. Vor allem mußte festgestellt werden, was denn bei einer Bahn, welcher das Erträgnis eines begrenzten Anlagekapitals garantiert ist, als „Investition“, als „Vergrößerung des Anlagekapitals“ zu betrachten ist. Geht man von dem Bestande der Anlage aus, wie sie das Gesetz und die Konzession im Auge hatten und den die Bahn erreicht hat, so muß man sagen, daß jede Ausgabe, welche unumgänglich notwendig ist, um mit dieser Anlage einen gefahrlosen, wenn auch für die Verkehrsbedürfnisse nicht zureichenden Betrieb zu bewältigen, keine Vermehrung des Anlagekapitals, sondern Betriebsauslage ist, da ohne diese Auslage der Betrieb nicht weiter geführt werden könnte und damit die Voraussetzungen der Konzession nicht erfüllt werden würden. Nicht nur also Kapitalsersätze im strengen Sinne des Wortes, sondern auch Aufwendungen, welche bei Errichtung der Bahn nicht vorgesehen waren, sich aber später, z. B. aus Sicherheitsrücksichten, als notwendig erweisen, daher etwa der Ersatz einer sich nachträglich als unsicher erweisenden Brücke durch eine sicherere, aber teurere, sind Betriebsauslagen in diesem Sinne, und bezüglich solcher Auslagen steht der Gesellschaft das Recht zur Seite, sie auf den Betrieb zu buchen; was darüber hinausgeht, darunter auch jede Vermehrung der Anlage, welche zur Bewältigung höherer Ansprüche des Verkehrs gemacht werden muß, ist nicht mehr Betriebsauslage, sondern Kapitalvermehrung bezw. Investition. Da nun der § 15 der Konzessionsurkunde ausdrücklich sagt, daß das Anlagekapital im Durchschnitt den Betrag von 985 000 fl. ö. W. für 1 Meile nicht überschreiten darf, und da durch den Schluß des Kapitalkontos von beiden Parteien festgestellt ist, daß diese Grenze erreicht ist, so folgt daraus, daß nach dem klaren Wortlaut dieses Paragraphen eine Investition überhaupt nicht mehr hätte eintreten sollen, also zum mindesten, daß jeder der beiden Vertragsteile das Recht hat, seinerseits durch einen Willensakt jede Vergrößerung des Kapitals über die Höchstgrenze hinaus zu seinen Lasten zu verhindern. Das erwähnte Verbot gilt also — und es kann dies bei einem Übereinkommen wohl nicht anders sein — für beide Teile. Da nun ferner nach § 8 der Eisenbahnbetriebsordnung Eisenbahnen dem Publikum gegenüber nur verpflichtet sind, den Personen- und Frachtenverkehr zu bewältigen, soweit ihre vorhandenen Betriebsmittel reichen, so zeigt sich, daß durch die wörtliche Anwendung der maßgebenden allgemeinen und Sondernormen ein Zustand erzielt wird, welcher rechtlich völlig einwandfrei ist, nämlich der Bestand und Betrieb einer Eisenbahn, welche einerseits an den Staat keine anderen Anforderungen stellt, als er aus dem Garantieverhältnisse übernommen hat, anderseits den Privatkapitalisten die ihnen zugesicherten Erträgnisse unter allen Umständen abwirft. Es zeigt sich aber auch, daß dieser in den einschlägigen Vorschriften begründete Rechtszustand alles mehr ist, als ein praktisch befriedigender; denn hierdurch würde ein vollkommen entwicklungsfähiges, zu immerwährender Starrheit verurteiltes Unternehmen geschaffen, welches seine erste Aufgabe, nämlich die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses, zu erfüllen nicht imstande wäre. In der Tat wird bei allen garantierten Bahnen, insbesondere auch bei solchen mit begrenzten Anlagekapitalien, stets neues Kapital investiert, und diese Bahnen passen sich wie alle anderen den steigenden Verkehrsbedürfnissen an; dies kann aber nach den einschlägigen Normen nur dadurch geschehen, daß der eine oder andere Teil auf die Geltendmachung der für die beiden Teile gegebenen Verbotsvorschrift verzichtet und tatsächlich eine Erhöhung des Anlagekapitals zu seinen Lasten gestattet. Daß aber dieser Verzicht von keinem Teile erzwungen werden kann, ist klar und damit auch weiter klar, daß jede wirkliche Investition nur erfolgen kann, wenn beide Teile über die Art ihrer Bedeckung einig sind. Damit erklärt sich ja die in der Beschwerde berufene Praxis, daß derlei Bahnen Investitionen niemals ohne vorhergehende Genehmigung des Staates vornehmen, umgekehrt der Staat ihnen Investitionen niemals ohne vorheriges Übereinkommen über die Bedeckung aufzwingt.

Diese Rechtsausführung würde genügen, um über die Sache zu entscheiden. Allein die Beschwerde stützt ihre Ansicht hauptsächlich darauf, daß eine Regierung staatsrechtlich befugt sei, den Bahnen materielle Vorteile — wie die Beschwerde sagt — „aus reiner Liberalität“ zuzuwenden, und daß daher, wenn die Regierung sich für befugt erachtet, die Kosten von wirklichen Investitionen ganz oder teilweise zu ihren Lasten zu übernehmen, den Bahnen ein subjektives Recht auf diese Übernahme zustehen muß. Das ist nun gewiß nicht richtig. Zunächst ist es ja schon sehr schwer zu unterscheiden, ob eine für das Anlagekapital verwendete Auslage sich noch streng im Rahmen der Aufrechthaltung des bisherigen Betriebes hält oder ob und inwieweit sie diesen Rahmen überschreitet. Schon dadurch ist, auch wenn nur das Verbot der Erhöhung des Anlagekapitals gehandhabt werden soll, den Verwaltungsbehörden ein gewisses (von der Beschwerde perhorresziertes) Ermessen eingeräumt. Ferner ist der Staat als Garant und als Heimfallsberechtigter im höchsten Grade daran interessiert, daß eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende rentable Bahn und nicht ein auf dem ursprünglichen Stande beharrendes petrifiziertes Unternehmen da sei. Aufwendungen also, die der Staat seinerseits zur Ausgestaltung der Anlage macht, sind gewiß keine Liberalitätsakte. Endlich hat aber der Staat ein Interesse an der Befriedigung des vorhandenen Verkehrsbedürfnisses. Hätte er das nicht, so wäre das Garantieverhältnis nicht geschaffen worden. Geleitet von diesem Interesse und zur Aufrechthaltung des Eisenbahnkredits kann sich der Staat auch zu reinen Liberalitätsakten, d. h. zu Aufwendungen, welche nicht vom streng finanziellen Standpunkte aus lukrativ sind, entschließen. In welcher Weise derlei Zugeständnisse unter Wahrung der staatsrechtlichen Kompetenzen von Fall zu Fall durchzuführen sind, hatte aber der Verwaltungsgerichtshof nicht zu entscheiden. Es vermögen also auch die zuletzt erwähnten Ausführungen der Beschwerde an dem Grundsatze nichts zu ändern, daß Investitionen in dem oben dargelegten Sinne zu Lasten eines der beiden Teile nur mit Einwilligung des belasteten Teiles vorgenommen werden können, und daß also über ihre Bedeckung von Fall zu Fall ein Abkommen zu treffen ist. Wendet man nun aber diesen Grundsatz auf die vorliegende Streitsache an und prüft man von diesem Standpunkte aus den ersten Absatz des angefochtenen Erlasses, so findet man, daß dieser Erlaß nichts enthält, was nicht aus obigem Grundsatze von selbst folgen würde, denn es heißt in diesem Erlasse, daß eine endgültige Genehmigung der Ergänzungspräliminarien für den Investitionsbedarf des garantierten Netzes in den Jahren 1901 und 1902 derzeit nicht erfolgen kann, und zwar angesichts des Umstandes, daß die Frage der finanziellen Bedeckung der einschlägigen Kosten nicht geklärt ist. Damit hat das Eisenbahnministerium lediglich ausgesprochen, daß es die beantragten Investitionen (trotzdem sie, wie die Akten zeigen, auf Anregung des Ministeriums beantragt wurden) dermalen nicht genehmigt, wozu es ohne weiteres berechtigt war. Es wird weiter gesagt, daß der vom Verwaltungsrate gestellten Bitte um Einbeziehung des Kostenaufwandes in die Staatsgarantie ein Rechtsanspruch der Gesellschaft nicht zur Seite steht, was auch wieder richtig ist, weil bei der bestehenden Begrenzung des Anlagekapitals die Gesellschaft eine Erhöhung zu Lasten des garantierenden Staates rechtlich nicht beanspruchen kann. Im Sinne der oben dargelegten Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtshofes ist dieser Begründung allerdings nur beizufügen, daß umgekehrt auch dem Staate ein Rechtsanspruch darauf, daß dieser Aufwand auf Kosten der Gesellschaft gemacht werde, nicht zur Seite steht. Allein der Umstand, daß dies in der Be-

gründung nicht gesagt ist, vermag den Erlaß vom Standpunkte der Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtshofes nicht als gesetzwidrig erscheinen zu lassen, und die Beschwerde war daher, soweit sie die von der Gesellschaft beantragten, neben der Herstellung des zweiten Gleises vorzunehmenden Investitionen anbelangt, abzuweisen.

Was den das zweite Gleis betreffenden zweiten Absatz der angefochtenen Entscheidung anbelangt, so ist nach der Konzessionsurkunde die Staatsverwaltung berechtigt, auf die Herstellung des Unterbaues für das zweite Gleis sowie auf dessen Legung in jenen Strecken, wo sie es für notwendig findet, in dem Falle zu dringen, wenn der jährliche Rohertrag während zweier aufeinanderfolgender Jahre die Summe von 120 000 fl. in Silber für die Meile überschreitet. Daß diese Voraussetzung eingetreten ist und daß demnach die Staatsverwaltung berechtigt ist, auf die Legung des zweiten Gleises „zu dringen“, bestreitet die Beschwerde nicht, vermeint aber, daß der Staat, trotzdem er berechtigt sei, auf die Legung des zweiten Gleises zu dringen sich doch gefallen lassen müsse, daß das Erfordernis hierfür irgendwie in die Garantierechnung eingestellt werde. Diese Auffassung konnte der Verwaltungs-Gerichtshof nicht teilen. Vor allem bedeutet nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch das Recht, auf die Herstellung eines Werkes „zu dringen“, also durchzusetzen, daß ein Kosten verursachendes Objekt geschaffen werde, nicht daß derjenige, der das Recht hat, das Objekt selbst zahle. Wer einem anderen gegenüber zur Herstellung eines Werkes verpflichtet ist, ist dazu auf seine Kosten und nicht auf Kosten des anderen verpflichtet. Von beiden am Garantieverhältnis beteiligten Rechtssubjekten wird daher jeder Teil, da er ein Recht, den anderen Teil zu einem Aufwande für eine Investition zu zwingen, nicht hat, in der Regel jene Investitionen bezahlen müssen, welche in so hohem Grade in seinem Interesse liegen, daß er die Initiative dazu ergreift. Hat nun aber ausnahmsweise ein Teil dem anderen gegenüber sich ein Recht auf eine Investition vertragsmäßig gesichert, so folgt daraus, daß eben nicht der Berechtigte, sondern der Verpflichtete die Kosten trage. Endlich aber folgt dies daraus, daß die Pflicht zur Herstellung des zweiten Gleises an das Erfordernis eines Mindestrohertrages geknüpft ist. Denn wenn der Staat nur berechtigt sein soll, die Herstellung des zweiten Gleises zunächst auf seine Kosten zu übernehmen, so berührt das die Gesellschaft solange nicht, als der Ertrag der Bahn ein geringer ist; sind die Erträgnisse derart, daß unter allen Umständen die staatliche Reinertragsgarantie in Anspruch genommen werden muß und die Gesellschaft nicht mehr erhält als das, was sie auf Grund des Garantieanspruches vom Staate zu fordern hat, dann ist die Legung des zweiten Gleises, wenn man von der Rechtsanschauung der Beschwerde ausgeht, für die Gesellschaft finanziell ganz uninteressant; von Belang wird sie erst, wenn möglicherweise für das zweite Gleis auch Beträge in Anspruch genommen werden, welche die Gesellschaft über das garantierte Reinerträgnis hinaus erzielt. Ist dies aber richtig, dann wäre es einfach unverständlich gewesen, die Forderung des Staates an eine Mindestziffer des erzielten Rohertrages zu binden und dem Staate also zu gestatten, „erst dann“ auf die Legung des zweiten Gleises „zu dringen“, wenn dieses zweite Gleis auch auf Kosten der Gesellschaft gelegt wird und nicht schon dann, wenn es ganz auf Kosten des Staates gelegt wird. Man hätte umgekehrt bestimmen müssen, daß der Staat nur so lange auf der Legung des zweiten Gleises bestehen kann, als er es selbst zahlt. Daraus folgt unzweifelhaft, daß der Staat berechtigt ist, die Legung des zweiten Gleises auf eine andere Weise und nicht durch Einstellen des Erfordernisses in die Betriebsrechnung zu erzwingen, und es kann bei der Auslegung dieser grundlegenden Bestimmung von keiner anderen Voraussetzung als von der ausgegangen worden sein, daß, wenn einmal das Roherträgnis durch zwei Jahre 120 000 fl. für die Meile überschreitet, der Augenblick gekommen ist, wo die Gesellschaft finanziell kräftig genug ist, um aus ihren Mitteln für die Legung des zweiten Gleises zu sorgen. An dieser einzig möglichen Auslegung der grundlegenden Bestimmung vermag auch der Umstand nichts zu ändern, daß möglicherweise die Rechnung, auf Grund deren gerade die Rohertragsgrenze von 120 000 fl. für die Meile gewählt wurde, falsch war und daß es im Interesse der Gesellschaft gelegen hätte, wenn eine höhere Rohertragsziffer festgesetzt worden wäre. . . . Es ist daher vollständig richtig, wenn die angefochtene Entscheidung sagt, daß „der Österreichischen Nordwestbahn nicht das Recht zusteht, behufs Deckung der Kosten der . . . Gleisherstellung“ die Staatsgarantie in Anspruch zu nehmen, weil es richtig ist, daß die Aktionäre der Gesellschaft zur Erfüllung der Forderung des Staates, nötigenfalls auch auf das ihnen garantierte Reinerträgnis verzichten müssen. Ob und inwieweit hierdurch eine Schmälerung der Zinsen der Prioritätsobligationen eintreten kann, beziehungsweise ob der Staat die Verzinsung der Prioritätsobligationen derart garantiert hat, daß er einem Regreßanspruche der Prioritäre ausgesetzt ist, war aber, abgesehen von der Frage der Zuständigkeit, heute nicht zu entscheiden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Gewährung freier Fahrt zum Schulbesuch der Kinder und zum Einkauf von Lebensmitteln an die ständigen Arbeiter der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Nach einem Erlasse des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. d. M. will dieser genehmigen, daß ständigen Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung ebenso wie bisher schon für den Kirchenbesuch, so auch für den Schulbesuch ihrer Kinder und für den Einkauf von Lebensbedürfnissen im Rahmen und unter den Voraussetzungen des § 5, 1 g und i der Freifahrtordnung versuchsweise die freie Fahrt in III. Wagenklasse gewährt werden kann, soweit nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Königlichen Eisenbahndirektionen ein Bedürfnis hierfür vorliegt und die einzelnen nach Dienstführung und Leistungen dieser Vergünstigung würdig erscheinen. Ein Anspruch auf die Gewährung wird hiermit nicht eingeräumt. Die Königlichen Eisenbahndirektionen haben bei etwaigen Anträgen das Bedürfnis der freien Fahrt zu vorerwähnten Zwecken sorgfältig zu prüfen und darauf bedacht zu sein, daß jeder Mißbrauch ausgeschlossen wird. Nach Jahresfrist sieht der Herr Minister einem Berichte entgegen, in welchem Umfange von der freien Fahrt für den Schulbesuch und den Einkauf von Lebensbedürfnissen Gebrauch gemacht ist und wie sich die Maßregel bewährt.

— Wirtschaftlicher Erfolg der Neuordnung des Beförderungswesens auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen. Ein an die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichteter Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten besagt folgendes: „Nachdem die in der Durchbildung begriffene Neuordnung des Güterbeförderungswesens bereits erkennbare Fortschritte aufweist, ist es von Wert, auch die finanziellen Ergebnisse dieser Umgestaltung klarzustellen. Aus dem in dem neueren System begründeten Fortfall zahlreicher Umladungen folgt naturgemäß eine Verringerung des Arbeitsaufwandes, abgesehen von dem Minderbedarf an baulichen Einrichtungen und baulichen Ergänzungen. In gleicher Weise folgt aus der systematischen Ordnung der Zweckbestimmung und Durchführung der Güterzüge eine Verringerung an Arbeit, abgesehen von dem Minderbedarf an baulichen Vorhaltungen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen durch die Beförderungs- und Güterzugfahrplandezernenten, soweit erforderlich unter Zuziehung der zuständigen Streckendezernenten, den veränderten Aufwand an Arbeit mit tunlicher Genauigkeit festzustellen suchen. Für den Vergleich ist der Zeitraum der letzten zwei Jahre zu wählen. Soweit nicht genügendes Material mit annähernder Zuverlässigkeit innerhalb dieser Zeit gefunden werden kann, kann ein anderer Zeitraum (tunlichst unter schätzungsweiser Übertragung auf die letzten zwei Jahre) zugrunde gelegt werden.

Bei der Prüfung ist zu ermitteln, wieviel Umladestationen bestanden haben (und zwar sämtliche Punkte, auf denen umgeladen wurde), und mit welchem Arbeitsaufwand, wieviel beseitigt, wieviel in ihrer Zuständigkeit eingeschränkt sind, welcher Arbeitsaufwand sich demgegenüber z. Z. ergibt, wobei der an einzelnen Sammelplätzen etwa größere Aufwand an Leistungen besonders erkennbar zu machen ist. (Läßt sich übrigens ohne besondere Schwierigkeiten ermitteln, wieviel Umladungen dem Gute in wichtigen Verkehrsverbindungen erspart sind, so ist solche Angabe ebenfalls von Interesse.) Ist zunächst das frühere und jetzige Maß an Arbeit festgestellt, so ist zu veranschlagen, welches Maß an Arbeitskraft gegenüber der früheren Arbeitsmenge nunmehr erforderlich sein würde. Insoweit alsdann der tatsächliche Verbrauch an Arbeitskraft z. Z. dieses Ergebnis etwa übersteigt, ist klarzulegen, weshalb die Einschränkung gegenüber der verminderten Arbeit nicht eingetreten ist oder sich nicht hat verwirklichen lassen. Allgemeine Angaben sind hierbei zu vermeiden, es ist vielmehr der etwaige Mehraufwand gegenüber dem rechnungsmäßigen Minderbedarf im einzelnen genau festzustellen. Sinngemäß sind in gleicher Weise in bezug auf die Durchführung des neueren Beförderungssystems im Fahrplan Ermittlungen anzustellen.

Die hiernach vorzunehmenden Untersuchungen geben den Direktionen eine erwünschte Gelegenheit, sich davon zu überzeugen, ob die zur Förderung des Güterverkehrs getroffenen Maßnahmen zweckdienlich durchgeführt sind, ob und welche finanzielle Erfolge damit erzielt und insbesondere auch ob zu-

gleich mit den für manche Dienststelle eingetretenen Entlastungen auch entsprechende Ersparnisse durch Verminderung der Arbeiterzahl usw. herbeigeführt sind.“ Dem Bericht, bei welchem auch der Etatsrat zu beteiligen ist, will der Herr Minister zum 1. Oktober d. J. entgegen sehen.

— **Beförderung von Postpaketen mit Schnellzügen auf den preußischen Staatsbahnen.** Die Handelskammer zu Coblenz hatte an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte gerichtet, die Anordnung, wonach die Beförderung von Postpaketen mit den Schnellzügen wesentlich beschränkt worden ist, in ihrer Allgemeinheit wieder aufzuheben. Auf die Eingabe, die von einer Anzahl von anderen Handelskammern unterstützt worden ist, ist nunmehr folgender Bescheid ergangen:

„Nach Art. 2 Abs. 3 des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875 soll die Mitbeförderung von Päckereien bei Zügen, deren Fahrzeit besonders kurz bemessen ist, beschränkt oder ausgeschlossen werden, wenn dies von der Eisenbahnaufsichtsbehörde zur Wahrung der pünktlichen und sicheren Beförderung der betreffenden Züge für notwendig erachtet wird und andere zur Mitnahme der Päckereien geeignete Züge auf der betreffenden Bahn eingerichtet sind. Demgemäß war seinerzeit mit der Reichspostverwaltung die Vereinbarung getroffen, daß in den in D-Züge eingestellten 12 m langen Postwagen Pakete überhaupt nicht befördert werden durften. Nachdem sich herausgestellt hat, daß eine Beförderung von Paketen aller Art gleichwohl in einzelnen dieser Wagen erfolgt ist, wodurch die pünktliche und sichere Beförderung der für den Personenverkehr besonders wichtigen D-Züge wesentlich gefährdet wurde, ist im Einverständnis mit der Postverwaltung seit dem 1. April d. J. die Beförderung gewöhnlicher Pakete in den gedachten Wagen und Zügen eingestellt worden. Auf Ersuchen der Reichspostverwaltung hat sich aber die Eisenbahnverwaltung bereit erklärt, die Beförderung dringender Pakete auch in diesen Postwagen zuzulassen. Abgesehen hiervon hat vereinzelt der Paketverkehr auch in anderen Schnellzügen nach Benehmen mit den Königlichen Eisenbahndirektionen und den Postbehörden eingeschränkt werden müssen, um diese Züge pünktlich und sicher durchführen zu können. Voraussetzung für jede derartige Einschränkung ist stets, daß andere zur Mitnahme der Päckereien geeignete Züge auf der betreffenden Bahnlinie verkehren. Sollten sich trotzdem durch diese Maßnahme für einzelne Versender ernstliche Unzuträglichkeiten herausgestellt haben, so muß ich ergebenst anheimstellen, sich deswegen an die zuständigen Postbehörden zu wenden.“

— **Bezirkseisenbahnrat für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.** In der am 12. d. M. in Königsberg i/Pr. unter dem Vorsitze des Eisenbahndirektionspräsidenten Simson - Königsberg abgehaltenen 18. ordentlichen Sitzung des Bezirkseisenbahnrats wurden folgende Beschlüsse gefaßt: 1. Der Antrag auf Ausgabe von Sonntagsfahrkarten von den Stationen der Strecke Vogelsang-Gutstadt, von den Stationen Königsberg i/Pr., Zinten, Heiligenbeil und Mühlhausen nach Braunsberg, von den Stationen Pr.=Holland, Grunau, Altfelde, Christburg, Marienburg, Dirschau, Pr.=Stargard, Danzig, Simonsdorf und Neuteich nach Elbing fand einstimmige Annahme, obgleich der Vertreter der Eisenbahndirektion Königsberg, Regierungsrat Engler, dessen Berücksichtigung durch die Eisenbahnverwaltung nicht in Aussicht stellen konnte, da der Herr Minister gegenüber der Einführung neuer Ausflugs- und Sonntagsfahrkarten eine grundsätzlich ablehnende Stellung einnehme. 2. Der Antrag auf eilgutmäßige Beförderung von Südfrüchten (Apfelsinen, Mandarinen und Zitronen) während der Wintermonate Dezember-März unter Erhebung des Frachtgutsatzes fand gleichfalls Annahme. Der Vertreter der Eisenbahndirektion hatte gegen den Antrag gesprochen, da es sich bei Apfelsinen u. dergl. nur um ein Genußmittel für die höheren Klassen handle, während von zwei Mitgliedern des Bezirkseisenbahnrats demgegenüber hervorgehoben wurde, daß diese Südfrüchte nicht ein höherwertiger Artikel, vielmehr heutzutage schon ein sehr wichtiges Volksnahrungsmittel seien. Der Import von Apfelsinen nach Bremen sei z. B. von 600 t im Jahre 1901 auf 7000 t im Jahre 1902 gestiegen. 3. Die in einer Vorlage der Eisenbahndirektion Danzig enthaltenen Anträge der Kaufmannschaft in Elbing betreffend Gleichstellung der Tarife für die Beförderung von Getreide und Mühlenerzeugnissen nach Elbing mit denen nach Danzig und Königsberg i/Pr. wurden nach einer langen eingehenden Debatte mit allen gegen drei Stimmen abgelehnt. (Die fraglichen Anträge wurden damit begründet, daß durch die nach Danzig, Königsberg und Memel bestehenden besonders ermäßigten Tarife der Elbinger Getreidehandel und das dortige Mühlengewerbe in empfindlichster Weise geschädigt werden. Die Eisenbahnverwaltung hatte sich bisher dagegen ablehnend verhalten, wünschte aber nun, unter eingehender Mitteilung des zwischen der Elbinger Kaufmannschaft einerseits und der Eisenbahndirektion Danzig bezw. dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten anderseits gepflogenen Schriftwechsel, eine gutachtliche Äußerung des Bezirkseisenbahnrats herbeizuführen.) 4. Der Antrag auf Einlegung eines neuen Schnellzuges auf der Strecke Berlin-Schneidemühl, der etwa 6.45 Vorm. in Berlin abgeht und um 11 Vorm. in Schneidemühl eintrifft zum Anschluß an den von dort nach 11 Vorm. in der Richtung nach Bromberg abgehenden Zug 243, wurde gegen die ablehnende Stellungnahme des Vertreters der Eisenbahndirektion Bromberg angenommen. 5. Der Antrag auf Schaffung von Gelegenheit für Personenbeförderung auf der Strecke Schneidemühl-Konitz-Dirschau in der Zwischenzeit von 7 Uhr Morgens bis 2 Uhr Nachmittags wurde mit großer Mehrheit angenommen, nachdem von dem Eisenbahndirektionspräsidenten Heinsius - Danzig eine wohlwollende Erwägung desselben zugesichert worden. 6. Bei der nun folgenden Besprechung des bestehenden Fahrplans der drei Direktionsbezirke wurden von verschiedenen Seiten Wünsche zum Ausdruck gebracht und dabei ein Antrag auf Einlegung dreier neuer Zugpaare auf der Strecke Lauenburg-Leba während der Monate Juli und August der Eisenbahndirektion Danzig zur Erwägung anheimgegeben, während ein weiterer Antrag auf Einführung von Sonderzügen mit mäßigen Fahrpreisen von Königsberg nach Berlin bezw. Bewilligung von Fahrpreisermäßigung für Züge aus dem Osten nach Berlin zum Anschluß an die Feriensonderzüge von Berlin nach dem Süden einstimmig angenommen wurde. Die nächste ordentliche Sitzung soll am 25. November d. J. in Bromberg abgehalten werden.

— **Feier zur Eröffnung der Eisenbahnlinie Pr.=Stargard-Skurz.** Aus Anlaß der am 14. d. M. erfolgten Eröffnung des Betriebs auf der Reststrecke Pr.=Stargard-Skurz der Nebenbahn Pr.=Stargard-Schmentau (früher Czerwinsk) fand am genannten Tage in Pr.=Stargard eine von dem dortigen Kreisausschusse veranstaltete Feier statt. Gegen 1 Uhr Mittags wurde in einem von der Eisenbahndirektion Danzig zur Verfügung gestellten, festlich geschmückten Sonderzuge die Fahrt vom Bahnhof Pr.=Stargard nach Skurz angetreten, an welcher außer den Herren Oberpräsident Delbrück, Regierungspräsident v. Jarotzky und Eisenbahn-Direktionspräsident Heinsius noch mehr als 100 Herren aus Stadt und Land teilnahmen. Im Zuge konzertierte die Kapelle des Feldartillerieregiments Nr 72 Hochmeister. An sämtlichen Haltestellen und Stationen, deren Gebäude Fahnen- und Laubschmuck trugen, fand festlicher Empfang statt. Gegen 2½ Uhr erfolgte die Rückfahrt von Skurz und nach der Ankunft in Pr.=Stargard fand im dortigen Schützenhause ein Festmahl statt, bei welchem der Oberpräsident Delbrück das Kaiserhoch ausbrachte. Er sagte dabei u. a.: „Was ein Land unlöslich mit dem Staat, dem es zugeschlagen ist, verbindet, ist die Kultur, und diese Kultur muß erhalten und vervollständigt werden. Westpreußen kann auf zwei Kulturperioden zurückblicken, auf die Kultur des deutschen Ritterordens und auf die Kultur des alten Fritz. Wenn man aber später einmal die Geschichte Westpreußens schreibt, wird man als eine dritte Kulturperiode die bezeichnen können, als man begann, dieses Land mit Eisenbahnen zu durchziehen, und was vor 20 Jahren begonnen ist, das hat unser Kaiser mit Rücksicht auf wirtschaftliche und politische Erfolge fortgesetzt, um diese Provinz wirtschaftlich und materiell zu heben.“ Nachdem Landrat Hagen den Staats- und Eisenbahnbehörden der Provinz für das Zustandekommen des Werkes gedankt und hierbei auch der Verdienste des verstorbenen Oberpräsidenten v. Goßler an der Verwirklichung des Bahnprojekts gedacht, toastete er auf den Oberpräsidenten, den Regierungspräsidenten und den Eisenbahn-Direktionspräsidenten. Der letztere dankte hierauf namens der eingeladenen Behörden und erwähnte in seinem Toaste auch die Stadt und den Kreis Pr.=Stargard, daß die Eisenbahndirektion Danzig mit diesem Tage noch ein Jubelfest feiern könne, denn sie sei die erste Direktion, die den Rekord erreicht habe, mit ihren Bahnlinien auf 2000 km zu kommen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** Die Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft genehmigte die Bilanz für 1902 und setzte die Dividende auf 6,25 % (im Vorjahre 6 %) fest, vom 15. d. M. ab zahlbar. Die ausgeschiedenen Ausschußmitglieder wurden wieder-, Bankdirektor Petersen in Hamburg neu in den Aufsichtsrat gewählt.

— **Westdeutsche Eisenbahngesellschaft zu Cöln.** Die Generalversammlung genehmigte die Verteilung einer Dividende von 4,5 % (wie im Vorjahre) und wählte Ministerialdirektor Hoeter-Berlin neu in den Aufsichtsrat. Von dem Vorsitzenden wurde mitgeteilt, daß sich der Betrieb einzelner Linien bisher in einer befriedigenden Entwicklung befinde, so daß voraussichtlich für dieses Jahr ein angemessenes Ergebnis zu erwarten stehe.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 5 Arbeitstagen 87 120 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 424 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 96 344 und auf den Arbeitstag 16 057 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 6 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 1367 mehr und im ganzen 9224 Doppelwagen oder 9,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der geringere Versand ist auf die gegen das Vorjahr um einen vollen Arbeitstag kürzere Arbeitszeit zurückzuführen.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt am 6. d. M. 17 909 Wagen gegen 16 731 am 7. Juni im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 14 529 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 48 sowie von anderen Gütern 37 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7 d. M. 19 043 offene Wagen gegen 18 606 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 437 oder 2,3 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Betriebsstörungen durch Wolkenbruch.** Durch den am 17. d. M. niedergegangenen wolkenbruchartigen Regen wurden die Eisenbahnstrecken Marienwerder - Freystadt und Marienwerder-Thorn zeitweilig gesperrt. Die Strecke Sedlinen-Marienwerder ist durch Dammunterspülung und Einsturz der Wegeunterführung bei Rospitz infolge Wolkenbruchs auf etwa 5 Tage gesperrt. Durchgangsverkehr wird über Graudenz, Laskowitz, Dirschau umgeleitet. Lokalverkehr wird zwischen Graudenz und Sedlinen und zwischen Marienwerder und Marienburg aufrechterhalten. Es wird ein Umsteigeverkehr an der eingestürzten Unterführung eingerichtet werden. Zuggefährdungen sind nicht entstanden.

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Auch im Monat Mai d. J. hat sich die günstigere Gestaltung der Betriebseinnahmen fortgesetzt. Nach vorläufiger Feststellung wurden in diesem Monat vereinnahmt: 4 222 510 ℳ im Personenverkehr (+ 178 920 ℳ gegen den gleichen Monat im Vorjahre) (hierbei ist jedoch zu beachten, daß vom diesjährigen Pfingstverkehr nur der Verkehr bis mit Pfingstsonntag in den Mai, der übrige Verkehr aber in den Juni fiel), 6 662 290 (+ 4 409 870) ℳ im Güterverkehr, im ganzen 10 884 800 ℳ (+ 588 790 ℳ = 141 ℳ auf 1 Bahnkm). In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. betrug die Einnahme: 15 683 057 ℳ im Personenverkehr (+ 715 294 ℳ gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres), 31 200 827 (+ 2 025 652) ℳ im Güterverkehr, im ganzen 46 883 884 (+ 2 740 946) ℳ Die Mehreinnahme beträgt im Durchschnitt 632 ℳ auf 1 km Bahnlänge.

— **Oberbau auf der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn.** Auf dieser hat man jetzt mit der Verlegung eines neuen Oberbaues zur Verminderung des Geräusches begonnen. Es war s. Z. berichtet, daß man eine Reihe von neuen Arten der Lagerung der Schienen versuchsweise auf der Strecke zwischen dem Halleschen Tor und der Möckernbrücke ausgeführt habe. Auch die Vertreter der zuständigen Behörden waren zugezogen worden, um sich ein Urteil über den etwaigen Erfolg der verschiedenen Maßregeln zu bilden. Man hat sich inzwischen entschlossen, einen größeren Versuch mit einer der damals verwendeten Anordnungen zu machen. Gewählt sind hölzerne Langschwellen von erheblicher Stärke und Länge, welche unter die Schienen parallel mit diesen verlegt werden. Sie werden auf der ganzen Strecke zwischen den Haltestellen Möckernbrücke und Hallesches Tor verlegt. Da man für die Ausführung der Arbeit in der Hauptsache auf die Betriebspausen während der Nacht angewiesen ist, so erfordert die Maßnahme verhältnismäßig viel Zeit.

— **Der Deutsche Eisenbahnbeamten-Verein** hielt am 24. und 25. Mai seine diesjährige Hauptversammlung in Kiel ab, an welcher 142 Abgeordnete aus den verschiedenen Ortsgruppen teilnahmen. Aus den in den „Deutschen Verkehrsblättern“ veröffentlichten Berichten entnehmen wir, daß der Verein jetzt eine Mitgliederzahl von rund 12 000 besitzt. Bei den Verhandlungen wurden die neuen Satzungen des Vereins sowie die Satzungen der Unfall- und Begräbnis-Beihilfskasse in ihrer neuen Fassung einstimmig angenommen.

— **Präsident Kieschke.** Der zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Posen ernannte Geheime Ober-Regierungsrat Dr Kieschke, der an die Stelle des verstorbenen Präsidenten Roepell tritt, wurde 1873 Referendar und 1878 Gerichtsassessor. Bald darauf trat er zur Staatseisenbahnverwaltung über und war dann bei den Betriebsämtern in Königsberg und Weißenfels tätig. 1886 kam er als Regierungsrat und ständiger Hilfsarbeiter zu dem Betriebsamt Berlin des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., 1888 als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover und 1891 als Direktor des Betriebsamts nach Neiße. Am 1. April 1895 wurde er zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt und in diesem drei Jahre später zum Geheimen Ober-Regierungsrat befördert. Er gehörte bis zu seiner Berufung nach Posen im Ministerium der V. (Finanz-) Abteilung der Eisenbahnverwaltung an.

— **70 jähriger Geburtstag des Geheimerats Wilhelm Simon.** Am 18. d. M. vollendet ein Veteran des deutschen Eisenbahnwesens, der Geheime Regierungsrat Wilhelm Simon in Berlin, sein 70. Lebensjahr. Ein geborener Cölner, wandte er sich nach der Erledigung der großen Staatsprüfung frühzeitig der Staatseisenbahnverwaltung zu, war Mitglied verschiedener Direktionen und zeichnete sich so aus, daß er in jungen Jahren als vortragender Rat in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen wurde. Als solcher wurde er im Jahre 1873 zum Vorsitzenden der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft gewählt, und an der Spitze dieser mächtigen Bahn blieb er bis zu ihrer Verstaatlichung im Jahre 1884. In dieser Tätigkeit hat er im deutschen Eisenbahnleben eine führende Stellung innegehabt. Insbesondere leitete er einige Jahre die Geschäfte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, da nach Verstaatlichung von Berlin-Anhalt die Direktion der Berlin-Hamburger Bahn zur geschäftsführenden Verwaltung dieses Vereins gewählt wurde. Seit 1884 lebt er in Berlin im Ruhestand, mit großem Eifer gemeinnütziger, politischer, kolonialer und industrieller Tätigkeit sich widmend.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ist dem Großherzoglich hessischen Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat Welcker, seither Oberregierungsrat bei der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, die Stelle des hessischen vortragenden Rats im Ministerium der öffentlichen Arbeiten verliehen worden.

Der Regierungs- und Baurat Breusing, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, ist zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten nach Berlin kommittiert.

Der Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Richard Willner aus Wüstewaltersdorf, Kreis Waldenburg i/Schles., ist zum Regierungsbaumeister ernannt.

Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Dr Paul Juliusburger in Breslau ist aus dem Staatsdienste ausgeschieden.

Der Geheime Regierungsrat Schmoeckel, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, ist gestorben.

Österreich.

— **Zoll- und Handelsbündnis zwischen Österreich und Ungarn.** Wie s. Z. mitgeteilt wurde, enthält das dem österreichischen Abgeordnetenhause in der Sitzung vom 28 Januar d. J. zur verfassungsmäßigen Beratung und Genehmigung vorgelegte, zwischen den beiderseitigen Regierungen abgeschlossene Zoll- und Handelsbündnis in den Artikeln VIII und IX wichtige, das Eisenbahnwesen betreffende Bestimmungen. Diese stehen in Österreich schon derzeit auf Grund einer im Jahre 1899 verlautbarten Ministerialverordnung in Kraft; von ihnen regelt Art. VIII die Vorschriften hinsichtlich des Baues und Betriebes der Hauptbahnen in beiden Ländergebieten, während Art. IX wechselseitige Verpflichtungen der beiden Staaten in bezug auf Eisenbahntariffragen festsetzt.

Gelegentlich der Beratung des Art. VIII des Zoll- und Handelsbündnisses im Ausgleichausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses wies der Eisenbahnminister darauf hin, daß die Fassung dieses Artikels aus dem im Jahre 1897 vereinbarten und im Spätherbste 1898 der Ausschußberatung unterzogenen Zoll- und Handelsbündnisse übernommen worden sei. Sie weiche von dem früheren Wortlaute nur insoweit ab, als unter den Normen, deren unveränderte Beobachtung beim Bau, Betrieb und der Verwaltung der beiderseitigen Hauptbahnen vereinbart worden ist, die Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 nicht wieder aufgenommen worden sei, und sei diesbezüglich die Eisenbahnbetriebsordnung, deren Bestimmungen vielfach überholt sind, durch die Signalordnung, die Grundzüge der Verkehrsvorschriften und die Tarifverlautbarungsvorschriften, dann durch die Bezugnahme auf das internationale Transportrecht sowie auf die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Gütertarifbestimmungen (Teil I) und der Güterklassifikation ersetzt. Alle diese Vereinbarungen sowie die Anwendung des Betriebsreglements auf den Wechselverkehr zwischen Österreich und Ungarn bedeuten einen unbestritten wertvollen Fortschritt. Die Ausscheidung der Bahnen niederer Ordnung von den nur im gegenseitigen Einvernehmen

abzuändernden Vorschriften sei bereits im früheren Ausgleiche enthalten gewesen.

Anschließend hieran bemerkte der Minister bezüglich der Schaffung einer direkten Bahnverbindung mit Dalmatien, daß die Regierung diesem Plane mit wahrer Sympathie gegenüberstehe und bereit sei, für die Sicherstellung der innerhalb Dalmatiens gelegenen Anschlußstrecke in geeignetem Zeitpunkte vorzusorgen und sich innerhalb der Grenzen ihrer Zuständigkeit die Verwirklichung des Planes, soweit es sich um die im Gebiete der anderen Reichshälfte gelegene Strecke handelt, einzusetzen. Wenn aber diese Wünsche zum Ausgangspunkte genommen worden seien, um eine Erweiterung der Bestimmung des Art. VIII in dem Sinne zu fordern, daß auch die Feststellung der Richtung neu auszuführender Bahnen künftig unter der Einflußnahme der anderen Reichshälfte stattzufinden habe, so stehen einer derartigen, mit dem Aufgeben der natürlichen Selbständigkeit beider Reichshälften in dieser Frage gleichbedeutenden Bindung denn doch gewichtige Bedenken entgegen. Die Erwägung, ob diese Bedenken durch die auf dem gedachten Wege allenfalls zu erreichenden Vorteile auch nur annähernd aufgewogen werden, führe jedenfalls zu keinem günstigen Ergebnisse. Das Festhalten an der bisherigen Form der besonderen Austragung dieser Fragen bedeute aber nicht den Verzicht auf diese Austragung. So sei der Wunsch nach Herstellung der Verbindung von Spalato über Arzano nach Bugojno inzwischen erfüllt worden, und werde die erste, auf dalmatinischem Gebiete liegende Teilstrecke dieser Linie bereits im Herbste dieses Jahres zur Eröffnung gelangen.

Gegenüber den Ausführungen eines Abgeordneten hinsichtlich einer gemeinsamen sozialpolitischen Reform der Eisenbahnbetriebsordnung erklärte der Minister auf seinem ablehnenden Standpunkte beharren zu müssen.

Hinsichtlich der neuerlich zur Sprache gebrachten Frage der Verstaatlichung der österreichischen Linien der Südbahngesellschaft wies der Minister darauf hin, daß der Eisenbahnausschuß sich ganz kürzlich in einer eingehenden Beratung mit den Verhältnissen dieser Bahn beschäftigt habe, wobei die vollkommen übereinstimmende Ansicht zur Geltung gelangt sei, daß es zunächst wünschenswert sei, die durch das Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern eingeleitete finanzielle Gesundung dieser Bahn nicht zu stören, ihr vielmehr die Möglichkeit zu bieten, mit den hierdurch bereitgestellten Mitteln den berechtigten Wünschen der an der Südbahn gelegenen Gebiete hinsichtlich der Ausrüstung der Linien und der Ausgestaltung des Verkehrs entgegenzukommen.

Auf die Bemerkung eines Abgeordneten hinsichtlich des Verlangens, die von der österreichischen Regierung für den internationalen Verkehr beantragte Erweiterung der Haftung der Eisenbahnen für die Wahl des Transportwegs zunächst wenigstens für den Bereich des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements zu übernehmen, sprach der Minister seine Bereitwilligkeit aus, die durch die vorbereitenden Arbeiten für die bevorstehende Revisionskonferenz bezüglich des Berner Übereinkommens gebotene Gelegenheit zu benutzen, um sich in dieser Richtung mit der ungarischen Regierung neuerlich ins Einvernehmen zu setzen.

Schließlich wurde der Art. VIII in der Fassung der Regierungsvorlage angenommen.

Was den Art. IX des Zoll- und Handelsbündnisses betrifft, so wurde bei seiner Feststellung dem Grundgedanken Rechnung getragen, daß die nahen Beziehungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten sich soweit als tunlich auch in eisenbahntarifarischen Fragen zu betätigen haben, da ein Zustand ausgeschlossen erscheine, in welchem es den beiderseitigen staatlichen Verkehrsanstalten möglich wäre, sich gegenseitig mittels der Eisenbahntarife zu bekriegen und auf solche Art die wohltätigen Wirkungen des gemeinsamen Zollgebiets ganz hinfällig zu machen oder doch erheblich abzuschwächen. Die wichtigen Bestimmungen des Art. IX lauten im Wortlaut wie folgt:

„Die beiderseitigen Staatsbahnen sind verpflichtet, für den über die Linien ihres Netzes nach dem Auslande transitierenden Güterverkehr des anderen Staates in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen.

Für solche direkte Tarife sollen für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses hinsichtlich jener Artikel und Relationen, für welche derzeit ermäßigte Anteile gegenüber dem normalen Tarife auf der betreffenden Strecke zur Tarifbildung gewährt werden, diese Anteile die Maximalanteile bilden.

Die ermäßigten Anteile bezw. die betreffenden Artikel und Relationen sind im Einvernehmen zwischen den beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen — vorbehaltlich der Genehmigung durch die Ressortministerien — festzustellen.

Geheime Tarifsätze bleiben auch weiterhin ausgeschlossen.

Im übrigen finden die im Schlußprotokoll zum Art. 15 des Handels- und Zollvertrages vom 6. Dezember 1891 zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reich enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr beider Staatsgebiete volle Anwendung.

Die für den Transit der Provenienzen des Auslandes auf den Staatsbahnlinien des einen Staatsgebietes der Monarchie gewährten Tarifermäßigungen und Nachlässe dürfen den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebietes auf der nach derselben Grenzstation zur Benutzung gelangenden Staatsbahnstrecke nicht vorenthalten werden, und ist der für die ausländische Provenienz nach der ganzen Länge der befahrenen Staatsbahnstrecke durchschnittlich ermittelte Einheitssatz dem Durchzugsverkehr des anderen Staatsgebietes zur Verfügung zu stellen.

Vorstehende Bestimmungen finden keine Anwendung auf solche Tarifmaßnahmen der österreichischen Staatsbahnen. welche hinsichtlich der zwischen den Grenzstationen Nowosielitza in der Bukowina und Moldau in Böhmen (diese Stationen inbegriffen) gelegenen Staatsbahnlinien getroffen werden, um Transporte russischer Provenienz im Transit nach Norddeutschland für die österreichischen Bahnen zu gewinnen.

Sollte jedoch der Exportverkehr Ungarns nach Norddeutschland in jenen Artikeln, für welche diese Begünstigungen gewährt werden, es erheischen, so werden die beiden Regierungen in der Richtung in Verhandlung treten, daß auch in diesen Relationen die Transportbegünstigungen beziehungsweise Einheitssätze für den Transport der gleichartigen Artikel ungarischer Provenienz jener der fremden Transporte gleichgestellt werden.“

Der Eisenbahnminister gab zu dem Inhalte des Art. IX, welcher in mehrfacher Richtung seitens einzelner Mitglieder des Ausgleichausschusses Anfechtung erfahren hatte, ebenso erschöpfende wie beruhigende Erklärungen. Er führte zunächst aus, daß dieser Artikel unverändert aus dem im Jahre 1898 eingebrachten und vom Ausgleichausschusse angenommenen Zoll- und Handelsbündnisse herübergenommen sei. Den Ausgangspunkt für seinen Inhalt bilden die auch auf den Wechselverkehr beider Reichshälften anzuwendenden Bestrebungen des Handels- und Zollvertrages mit dem Deutschen Reiche vom 6. Dezember 1891, Art. 15 und 16 sowie Schlußprotokoll zu Art. 15. Sie beruhen auf dem Grundgedanken der Förderung des gegenseitigen Verkehrs durch Herstellung direkter Gütertarife und des Ausschlusses differenzieller Behandlung der Güter nach dem nationalen Ursprung bei der Anwendung des Bahntarifes sowie bei dem Genusse von Tarifermäßigungen. Namentlich die Frage der Teilnahme an Tarifermäßigungen hatte vordem den Gegenstand vielfacher Streitigkeiten zwischen beiden Reichshälften gebildet. Diese Streitfrage sei nunmehr durch die Anwendung der Bestimmungen des deutschen Handelsvertrages, welche die gleich günstige Behandlung der beiderseitigen Sendungen rücksichtlich der Tarifsätze auf demselben Weg und in der gleichen Richtung sicherstellt, auf den Wechselverkehr zwischen Österreich und Ungarn behoben. Unter Aufrechthaltung des Grundsatzes, daß die beiden Reichshälften einander in bahntarifarischer Hinsicht keinesfalls ungünstiger als das Ausland behandeln sollen, seien die beiden Regierungen beim Abschlusse des Zoll- und Handelsbündnisses übereingekommen, dem hierdurch angebahnten engeren wirtschaftlichen Verhältnisse der beiden Reichshälften entsprechend eine gegenseitige Unterstützung und Mitwirkung der beiderseitigen Staatsbahnen in bezug auf die Förderung der dieselben durchziehenden Ausfuhr eines jeden Teiles nach dem Auslande durchaus gleichmäßig eintreten zu lassen. Die Ausführung dieses Gedankens bilde neben dem Verbote geheimer Frachtbegünstigungen den weiteren Inhalt des Art. IX. Gegen diese Gesichtspunkte könne wohl kaum ein Einwand erhoben werden, denn es liege augenscheinlich ebensowohl im Interesse jeder der beiden Reichshälften, als in jenem der Gesamtmonarchie, die Ausfuhr beider Staatsgebiete nach dem Auslande zu fördern und sie den eigenen Transportanstalten zu erhalten. Außerdem aber erscheine es besonders vom Standpunkte der landwirtschaftlichen Interessen der diesseitigen Reichshälfte gewiß wünschenswert, den Produktionsüberschüssen Ungarns den ungehemmten Abfluß nach dem Auslande offenzuhalten.

Zur Erreichung des angestrebten Zweckes werden im Art. IX bezüglich der Staatsbahnen für den über diese sich abwickelnden Ausfuhrverkehr der anderen Reichshälfte gegenseitig zugesichert:

die Zustimmung zur Aufstellung direkter Tarife (Abs. 1),

die Aufrechthaltung gewisser, in solchen direkten Tarifen gegenüber dem normalen Tarife derzeit gewährter ermäßigter Tarifanteile als Höchstanteile für die Dauer des Bündnisses (Abs. 2 und 3),

die Einräumung der für den Durchzug von Sendungen des Auslandes gewährten ermäßigten Einheitssätze bei der Beförderung nach derselben Grenzstation, vorbehaltlich der hinsichtlich des russischen Durchzugs durch Galizien nach Norddeutschland festgesetzten Ausnahmebestimmung (Abs. 6 und 7).

Gegen diese Bestimmungen können nach der Überzeugung der Regierung keine begründeten Bedenken erhoben

werden. Vor allem könne die Regierung den Standpunkt nicht teilen, daß die österreichische Reichshälfte die Erschwerung der ungarischen Ausfuhr nach dem Auslande als ein erwünschtes Mittel zur Durchsetzung österreichischer Forderungen nicht aus der Hand geben solle. Das Zoll- und Handelsbündnis solle ja, abgesehen von dem vorhin erwähnten Interessenstandpunkt bezüglich der Ausfuhr, für seine Dauer den wirtschaftlichen Frieden sichern, mit welchem ein verkehrspolitischer Kampfzustand unvereinbar sei. Die Regierung vermöge ferner den Grund nicht als triftig anzuerkennen, es sei Art. IX deshalb zu beanstanden, weil aus ihm für Ungarn größere Vorteile als für Österreich sich ergeben. Der Minister erörterte ausführlich den Wert, den der für eine Reihe von Jahren gesicherte Bestand unveränderter Transittarife über Ungarn für die österreichische Ausfuhr und den Handel nach den Balkanländern besitze, und gibt zu bedenken, daß das Zoll- und Handelsbündnis eine große Anzahl von Bestimmungen umfasse, die im ganzen den Ausgleich bilden, der als solcher zu beurteilen sei. Die vertragsmäßige gegenseitige Bindung beziehe sich nur auf den Durchzugsverkehr nach dem Auslande und lasse das freie Verfügungsrecht jedes der beiden Teile über die Lokaltarife seiner Staatsbahnen, über die Tarifierung im Wechselverkehr und die Begünstigung der eigenen Erzeugnisse im Rahmen der deutschen Handelsvertragsbestimmungen vollständig unberührt. Damit entfallen aber auch die Bedenken, welche gegen die Zugeständnisse vom Standpunkt des Fortganges der Verstaatlichung und der damit voraussichtlich verbundenen Regelung der Tarife des erweiterten Staatsbahnnetzes geltend gemacht werden. Eine solche Regelung, welche keine lineare sein kann, werde unbedingt wie bisher vor den Ausfuhr- und Durchfuhrtarifen sowohl aus volkswirtschaftlichen wie aus kommerziellen Rücksichten gegenüber dem Wettbewerb anderer Wege Halt machen müssen. Die Bindung von Höchstanteilen beziehe sich übrigens nach dem Wortlaut und Sinn der Abs. 2 und 3 nur auf die gegenwärtigen Staatsbahnen. Um in dieser Hinsicht jeden Zweifel auszuschließen, gab der Minister die Erklärung ab, daß die beiden Ministerien sich dahin geeinigt haben, daß Abs. 2 und 3 des Art. IX nur auf die gegenwärtigen, Abs. 1 und 6 dagegen auch auf die künftig hinzukommenden Staatsbahnen Anwendung finden. In Absicht auf die Anwendung des Abs. 6 auf die künftigen Staatsbahnlinien sei ungarischerseits übrigens, eine entsprechende wohlwollende Berücksichtigung der ungarischen Ausfuhrinteressen vorausgesetzt, die Bereitwilligkeit kundgegeben worden, den finanziellen Interessen der österreichischen Staatsbahnen in ähnlicher Weise Rechnung zu tragen, wie dies in Abs. 7 rücksichtlich des ehemaligen Staatsbahnnetzes in bezug auf den russischen Durchzugverkehr durch Galizien geschehen sei. Es könne daher auch vom eisenbahnfinanziellen Standpunkte gegen die fragliche Bestimmung ein Anstand nicht erhoben werden. Der finanzielle Wert der gebundenen Tarifanteile und übertragenen Einheitssätze werde vielfach überschätzt. Der ganze Betrag dieser Ermäßigungen gegenüber den normalen Tarifen erreiche beim Getreide knapp 150 000 Fr. jährlich. Diese Ziffer stelle übrigens wegen des in Betracht kommenden Wettbewerbs anderer Wege kein materielles Opfer dar.

Sonach glaube die Regierung, nachgewiesen zu haben, daß die Bestimmungen des Art. IX dem gewiß zutreffenden Gedanken einer verkehrspolitischen Annäherung der beiden Reichshälften behufs gegenseitiger Unterstützung der Ausfuhr durch die Staatsbahnen in sachlich zutreffender Form Ausdruck geben. Sie bieten beiden Reichshälften wertvolle Vorteile, ohne die Selbständigkeit der Tarif- und Eisenbahnpolitik zu beschränken. Die Regierung glaube daher, auch diese Bestimmungen der unveränderten Annahme seitens des Ausschusses empfehlen zu können.

Die Beratung über den Art. IX wurde in der letzten, am 16. d. M. abgehaltenen Sitzung des Ausgleichausschusses noch nicht zum Abschluß gebracht.

— **Schiedsgericht bezüglich der Nordbahntarife.** In dem bekannten, zwischen der österreichischen Staatsverwaltung und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anhängigen, die Tarife der letzteren betreffenden Rechtsstreite hat der Oberste Gerichtshof in der am 26. Mai d. J. abgehaltenen Vollversammlung die Hofräte Bernaczek, Hawlath und Berka als Mitglieder des Schiedsgerichtes entsendet. Dem genannten Schiedsgerichte, welches nunmehr vollzählig ist, gehören außer den Genannten die von der Staatsverwaltung ernannten Dr Krall v. Krallenberg und Hof- und Gerichtsadvokat Dr v. Schneider sowie die von der Gesellschaft ernannten Dr Mikosch und Professor Dr Freiherr v. Schey an. Das Schiedsgericht dürfte nunmehr seine Tätigkeit bald beginnen.

— **Eine Abwehr der Nordbahn.** In einer am 7. d. M. in Proßnitz abgehaltenen Versammlung der Bürgermeister sämtlicher an der Nordbahn gelegenen czechischen Städte Mährens hat ein Teilnehmer an der Versammlung die Notwendigkeit der sofortigen Verstaatlichung damit begründet, daß die Verwaltung nur einzelnen Unternehmungen Begünstigungen gewähre, jeder Erbauung einer neuen Bahn in ihrem Bereiche entgegentrete und sich gegen die Czechen geradezu feindselig benehme. Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erklärt alle diese Behauptungen für vollkommen unrichtig. Wahr sei vielmehr, daß die Verwaltung alle Begünstigungen, die sie gewähre, in Gemäßheit der konzessionsmäßigen Verpflichtungen öffentlich kundmache, ohne daß eine persönliche Bevorzugung einzelner Unternehmungen stattfinde, und daß sie daher unter gleichen Umständen jedermann zur Verfügung stehen, daß sie ferner zahlreiche neue Bahnen in ihrem Gebiete, ohne dazu verpflichtet gewesen zu sein, auf ihre Kosten ausgeführt und den Betrieb mehrerer anderer, von dritten Personen gebauten übernommen habe, daß sie endlich in allen nationalen Angelegenheiten eine vollkommen neutrale Haltung bewahre.

— **Eisenbahnbauten.** Am Schlusse des Monats April d. J. verblieben an Hauptbahnlinien 270,8 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 405,8 km in Bauausführung. Der Sohlstollenvortrieb ist bis zum 30. April d. J. beim Tauerntunnel Nordseite auf 626,0 m (gegen 612 m im Vormonate), Südseite auf 454,6 m (gegen 445,8 m im Vormonate), beim Karawankentunnel Nordseite auf 1694,4 m (gegen 1526,2 m im Vormonate), Südseite auf 1441,8 m (gegen 1339,8 m im Vormonate), beim Wocheiner Tunnel Nordseite auf 1902,1 m (gegen 1834 m im Vormonate), Südseite auf 1604,7 m (gegen 1483,7 m im Vormonate), beim Boßrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite auf 984,8 m (gegen 941 m im Vormonate), Südseite auf 639,3 m (gegen 603,5 m im Vormonate) vorgeschritten.

— **Investitionsausgaben der Staatseisenbahngesellschaft.** Der Gesamtbetrag der Aufwendungen, welche in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April d. J. von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung für Investitionszwecke bewirkt wurden, beziffert sich auf 28 071 951 Kr., wobei die Gebarungsergebnisse für die ersten drei Monate endgültig, für den Monat April vorläufig ermittelt sind. Von dieser Summe entfallen 20 328 485 Kr. auf die im Investitionsprogramm vorgesehenen Kredite (und zwar 9 997 115 Kr. auf Staatseisenbahnbau und 16 331 370 Kr. auf Staatseisenbahnbetrieb); ferner entfallen zu Lasten der außerordentlichen Kredite des Staatsvoranschlages für das Jahr 1903 teils für Bau-, teils für Betriebszwecke 930 446 Kr. und zu Lasten der Kredite zur Fahrparkbeschaffung für Lokalbahnen 813 020 Kr. Von der Gesamtsumme in der Höhe von 28 071 951 Kronen wurden für Fahrparkbeschaffung bisher 11 954 030 Kr. verausgabt.

— **Die Kohlenlieferung für die österreichischen Staatsbahnen.** Die Staatsbahnen schreiten jetzt zur Deckung ihres Kohlenbedarfes für das Jahr 1904. Die Kohlenmenge, welche vergeben wird, ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

	1904	gegen 1903
	Tonnen	
Steinkohle	730 000	— 75 000
böhmische Braunkohle	900 000	+ 34 000
verschiedene Kohle	328 000	— 10 000
zusammen	1 958 000	— 51 000

Der Kohlenbedarf der Staatsbahnen ist also etwas geringer als im Vorjahre, weil insbesondere in Steinkohle noch größere Vorräte bestehen, die erst aufgebraucht werden müssen. Alle hervorragenden österreichischen Firmen haben auch diesmal Angebote gemacht. Außerdem erfolgte eine lebhafte Beteiligung ungarischer und deutscher Kohlenwerke, und es sind sogar Angebote englischer und russischer Firmen vorhanden. Die Frist für die Einreichung der Angebote ist kürzlich abgelaufen. Der Zuschlag der Lieferungen dürfte in einigen Wochen erfolgen.

Ungarn.

— **Betriebsergebnisse der Arader und Csanáder vereinigten Eisenbahnen im Jahre 1902.** Die Betriebsergebnisse dieser größten unter den selbständig verwalteten Vizinalbahnen in Ungarn, deren eigene Linien 379,6 km lang sind (Betriebslänge 390,5 km) und deren Bahnnetz samt den verwalteten Vizinalbahnen 475,8 km Betriebslänge (Baulänge 465,15 km) umfaßt, waren im Jahre 1902 die folgenden: Einnahmen aus dem Personenverkehre 850 188 Kr., aus dem Frachtenverkehre 2 313 223 Kr., verschiedene Einnahmen 434 367 Kr., daher Gesamteinnahmen 3 597 778 Kr., Gesamtausgaben 2 163 020 Kr., Betriebsüberschuß 1 434 758 Kr. Der Betriebskoeffizient betrug also 60,12 % (im Vorjahre 58,45 %). Auf ein Bahnkilometer entfallen: Gesamteinnahmen 9213 Kr., Gesamtausgaben 5539 Kr. und Überschuß 3674 Kr. (im Vorjahre 9276 bezw. 5422 und 3853 Kr.). Von den Transporteinnahmen fallen auf den Personenverkehr 29,69,

auf den Frachtenverkehr 70,31 %. Befördert wurden 1 053 092 (996 000) Personen, und zwar in der I. Klasse 0,97 %, in der II. Klasse 15,10 %, in der III. Klasse 81,63 % und Militär 2,30 %. Jeder Reisende zahlte im Durchschnitt 80,7 (83,0) Heller und legte einen durchschnittlichen Weg von 29,18 (30,84) km zurück. An Frachten wurden 713 896 (698 857) t befördert und betrug die Einnahme für jede Tonne 3,27 (3,42) Kr.; der durchschnittliche Beförderungsweg war 90,92 (96,08) km. Auf jedes Tonnenkilometer berechnet sich eine durchschnittliche Einnahme von 3,31 (3,37) Hellern. Der Fahrbetriebsmittelstand zeigt 37 Lokomotiven, 53 Personenwagen, 35 Pack- und Postwagen, 1426 verschiedene Lastwagen, 6 Dampfheizkesselwagen und 3 Schneepflüge. Die Lokomotiven haben insgesamt 1 126 927 Lokomotivkilometer zurückgelegt, daher durchschnittlich jede Lokomotive 30 457 Lokomotivkm; die Wagen haben auf eigenen Linien 34 541 062 Achskm durchlaufen, und zwar fremde Personenwagen 6204, fremde Lastwagen 2 241 094, eigene Personenwagen 7 088 444, eigene Lastwagen 25 205 320 Achskm. Die eigenen Lastwagen haben auf fremden Bahnen 24 809 976 Achskm zurückgelegt. Auf einen eigenen Lastwagen fallen durchschnittlich 36 485 Achskm. Vom Reinerträgnis wurden nach 64 733 Stück Prioritätsaktien je 6 %, nach 61 600 Stück Stammaktien je 5 % an Dividende verteilt.

Aus den angeführten Zahlen erhellt, daß die in Rede stehende Vizinalbahn hinsichtlich ihrer Betriebsergebnisse und Leistungen wohl mancher Hauptbahn den Rang ablaufen kann und schon deshalb allgemeine Beachtung verdient. M.

— **Bau- und Betriebslänge der ungarischen Eisenbahnen Ende 1902.** Diesbezüglich teilen wir auf Grund einer amtlichen Nachweisung folgendes mit:

	Baulänge zusammen	Baulänge hiervon zweigleisig	Betriebslänge
	Kilometer		
I. Ungarische Staatsbahnen:			
eigene Linien	7 341,110	935,714	7 367,978
gemeinsam benutzte fremde Linien und in Betrieb übernommene ausländische Anschlußstrecken .	—	—	147,796
zusammen	7 341,110	935,714	7 515,774
II. Gesellschaftliche Hauptbahnen	1 320,101	20,697	1 339,279
Hauptbahnen insgesamt	8 661,211	956,411	8 855,053
III. Vizinalbahnen	8 744,404	27,801	8 968,032
IV. Stadt- und Straßenbahnen	226,107	108,430	222,886
I—IV insgesamt	17 631,722	1092,642	18 045,971

Außerdem gehören ungarischen Eisenbahnverwaltungen im Auslande 7,491 km (Baulänge) bezw. 5,150 km (Betriebslänge) und stehen 33,358 km (Betriebslänge) Linien ansländischer Eisenbahnen in Verwaltung von ungarischen Eisenbahnen.

Gegenüber dem Vorjahre zeigt sich als Vermehrung:

	Kilometer		
bei der Gruppe I . . .	2,232	26.593	2,900
„ „ „ II . . .	0,047	—	—
„ „ „ III . . .	139,844	—	143,141
„ „ „ IV . . .	6,844	3,986	6,866
zusammen	148,967	30,579	152,907

Eröffnet wurden nämlich: bei den ungarischen Staatseisenbahnen die zum Borstenviehmarkte in Budapest führende Linie am 1. Mai (Baulänge 1,479, Betriebslänge 1,078 km), ferner das zweite Gleis zwischen Acs und Györ am 10. November 1902; bei den Vizinalbahnen: die Pápa-Bánhidaer Vizinalbahn am 12. September (Baulänge 90,971, Betriebslänge 93,145 Kilometer) und die Kúnszentmiklós-Dunapatajer Vizinalbahn am 22. Oktober (Baulänge 49,135, Betriebslänge 49,566 km); schließlich bei den Stadt- und Straßenbahnen: die zum Farkastaler Friedhofe führende Linie der Budapester Straßenbahn (elektrischer Betrieb) am 4. Dezember (2,621 km) und die Teilstrecke Mexikóstraße - Hajtsárstraße der Linie Erzsébet Királyné (Königin Elisabeth)-Straße derselben Gesellschaft am 24. Dezember 1902 (Bau- und Betriebslänge 1,600 km); die zum Borstenviehschlachthause führende Linie der Budapester elektrischen Stadtbahn (Bau- und Betriebslänge 1,339 km) und die Linie Vitézgasse der Pozsonyer städtischen elektrischen Eisenbahn (Baulänge 389, Betriebslänge 350 m). Die noch verbleibenden Differenzen beziehen sich auf Regelungen der Längen infolge von Umgestaltungen bezw. von neueren Nachmessungen.

Wir ersehen aus dem Gesagten, daß die Bautätigkeit auf dem Gebiete der Eisenbahnen sich im Jahre 1902 noch immer zwischen engen Grenzen bewegte. M.

— **Elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Zwischen dem Konzessionsinhaber für diese Bahn und der Staatseisenbahngesellschaft sind derzeit Verhandlungen wegen Benutzung des Bahngleises der letzteren für den elektrischen Betrieb im Zuge. Es liegen zwei Vorschläge vor, von welchen sich der eine auf Benutzung des Bahngleises in der ganzen Strecke Wien-Preßburg, der zweite nur auf die Gleisbenutzung in den Teilstrecken Kleinschwechat-Fischamend und Petronell-Hainburg bezieht. Die Entscheidung hängt von der Höhe des Entschädigungsanspruches ab. Die Stromlieferung für die Strecke Wien-Schwechat haben die Wiener städtischen Elektrizitätswerke übernommen. Für den anderen Teil der Strecke wird seitens der Unternehmung eine eigene Kraftanlage erbaut.

— **Ungarische Malzrefaktie.** Der Verein ungarischer Malzfabrikanten hat an den ungarischen Handelsminister eine Adresse gerichtet, in welcher er für das der ungarischen Malzindustrie gegenüber bekundete Wohlwollen Dank sagt; der Minister habe das ungarische Malz wieder konkurrenzfähig im Auslande gemacht, indem er den heimischen Fabrikanten auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen Begünstigungen gewährte, durch welche der Verlust, den sie durch den Ausschluß vom Genuß der Frachtermäßigungen auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen erlitten haben, zum Teil wettgemacht wurde.

Übrige europäische Länder.

— **Prozeß betreffs Pariser Stadtbahn und Pariser Verkehrsmonopol.** Ein treffendes Beispiel von den Mißständen, welche ein auf lange Zeit verliehenes Verkehrsmonopol mit sich bringen kann, bietet die Stadt Paris. Während der alte Omnibusbetrieb längst größtenteils erst den von Pferden gezogenen Trambahnen und dann dem elektrischen Zug Platz gemacht hat, beherrscht heute noch den Pariser Verkehr, dem Namen und der Sache nach, die alte „Omnibusgesellschaft“, die allerdings später die Trambahnen schuf oder übernahm. Jetzt schwebt vor dem Seinegericht ein Prozeß, den diese Gesellschaft gegen die Stadt Paris angestrengt hat, weil durch die Stadtbahn ihre vertragsmäßigen Befugnisse unrechtmäßig eingeschränkt würden. Soeben veröffentlichen die Pariser Blätter die „Konklusionen“, zu welchen der Vertreter der Staatsanwaltschaft gekommen ist. Er erachtet, daß der Vertrag (von 1860!) zu gunsten der „Compagnie générale des Omnibus“ ein wirkliches Monopol organisiert hat, welches in dem ausschließlichen Recht besteht, Wagen mit der Ermächtigung zu Stationen auf den öffentlichen Wegen umlaufen zu lassen, und daß dieses Privileg nicht nur die eigentlichen Omnibus-, sondern auch die Trambahnen umfaßt. Infolgedessen erachtet der „Substitut“ des Tribunals, daß, was die Seilbahn von Belleville, die Trambahn von Romainville und die anderen sogenannten „Penetrations“-Trambahnen angeht (die besonders zu dem Zweck errichtet wurden, um das Monopol der Omnibusgesellschaft zu umgehen bezw. hinfällig zu machen), die Stadt Paris für den Wettbewerb, den sie der Omnibusgesellschaft mache, verantwortlich und zum Schadenersatz für den ihr daraus erwachsenen Verlust zu verurteilen ist. Betreffs der Stadtbahn (métropolitain) aber ist der Bericht der Ansicht, daß hier eine wirkliche Eisenbahn von lokalem Interesse ist, die nicht von den Bestimmungen des Vertrags von 1860 betroffen wird, und die einem Omnibus- oder Trambahnbetrieb nicht gleichgestellt werden dürfe. Er schließt also, daß die Stadt Paris rechtmäßig die Stadtbahn hat genehmigen können und dabei keinerlei Fehler begangen hat, welche die Stadt gegen die Omnibusgesellschaft ersatzpflichtig machen würde. Die Omnibusgesellschaft hat sogar die Auflösung des Vertrags verlangt, weil nach ihrer Meinung der Gegenstand der Konzession durch die Tatsache des ihm von der Stadtbahn gemachten Wettbewerbs aufgehört habe zu bestehen. Der Bericht erklärt, diese Auflösung könne weder tatsächlich noch rechtlich ausgesprochen werden. Wenn es wahr sei, daß die Omnibusgesellschaft bedeutende Verluste aus der Tatsache der Errichtung der Stadtbahn erleide, so könne man doch nicht sagen, daß der Vertrag von 1860 aufgehört habe zu bestehen, denn die Gesellschaft habe noch immer dieselben Rechte, welche ihr zu jener Zeit verliehen worden seien, und sie fahre fort, ihre Wagen auf den öffentlichen Straßen verkehren zu lassen und aufzustellen. Man dürfe nicht das Ergebnis mit dem Gegenstand der Konzession selbst vermischen. Die Wagnisse des Vertrags hätten lästiger werden können, das sei die „Alea“ des Betriebs, aber man könne in der gegenwärtigen Lage nicht eine vollständige „Denaturalisation“ des Vertrags sehen, und unter diesen Bedingungen könne das Verlangen der Gesellschaft auf Auflösung des Vertrags nicht angenommen werden. Der Gerichtshof vertagte sein Urteil auf 8 Tage.

— **Erhöhung der Tarifsätze für die Güter der I. Klasse auf den russischen Eisenbahnen.** Im Laufe der letzten Monate haben wir schon mehrfach Gelegenheit gehabt, darauf hinzu-

weisen, daß eine Bewegung beobachtet werden kann, die eine Erhöhung der bestehenden Tarifsätze zum Ziele hat. Gegenwärtig kann ein weiteres Glied in der Reihe dieser Bestimmung angereiht werden. In der Nr 102 der amtlichen „Torgowo-Promyschlennaja Gaseta“ wird folgendes mitgeteilt: „Die Konferenz, bestehend aus Gliedern des Tarifkomitees, hat es grundsätzlich für zulässig erklärt, daß die Eisenbahntarife für Güter der I. Klasse erhöht werden, und zwar im Durchschnitt um 4 Kop. für ein Pud bei mittlereren Entfernungen, mit entsprechender Ermäßigung des Tarifes bei weiten Entfernungen (über 5000 Werst = 5335 km). Dieser Tarif soll als Höchsttarif für die Güter der vorbezeichneten Klasse gelten, da es sehr wohl möglich ist, daß bei einer eingehenden Durchsicht der Nomenklatur sich die Notwendigkeit ergeben könnte, einzelne Güter, die in diese Klasse gehören, in eine niedrigere zu setzen. Die endgültige Entscheidung der Frage über die Erhöhung der Sätze der ersten Tarifklasse steht dem Eisenbahnrate zu.“

Genehmigt der Eisenbahnrat die Erhöhung des Tarifes — und daran kann wohl kaum gezweifelt werden, daß er sich den Anträgen des Tarifkomitees anschließen wird —, so ist wiederum eine Erhöhung zu verzeichnen, die, wenn sie auch nicht die großen Bedarfsartikel trifft, immerhin aber einen Schritt weiter in der einmal eingeschlagenen Richtung bedeutet. Offenbar sollen die Bahnen endlich auch dem Staate Überschüsse bringen. Es fragt sich nur, ob die bisher hierfür gewählten Transportartikel wirksam genug sein werden.

— **Zur Frage der russischen Nordbahn.** Die beim Finanzministerium gebildete Kommission, die die Aufgabe hatte, die Frage zu prüfen, an welchem Punkte am geeignetsten der Anschluß an die schon vorhandenen Linien hergestellt werden solle, hat sich dahin ausgesprochen, daß nach Beendigung des Baues der Nordbahn die Richtung über Tscheljäbinsk und weiterhin die Permbahn als Hauptlinie für den Frachtverkehr zwischen Sibirien und Petersburg sowie den Ostseehäfen und Moskau zu betrachten sein wird. Um eine Stauung von Getreidefrachten zu vermeiden, soll die Permbahn zu diesem Zweck ausgebaut und parallel der Permbahn eine neue Linie gebaut werden, die von der Station Kurgan der Westsibirischen Bahn über Schadrinsk, Jekaterinburg und Krassnoufimsk bis zur Station Tschepza der Permbahn führen soll. Die neue Bahnlinie wird eine Länge von 950 Werst (= 1013,7 km) haben und 70 000 000 R. kosten. Die neue Bahn wird also gewissermaßen ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den asiatischen und den europäischen Besitzungen Rußlands bilden.

Fremde Weltteile.

— **Der Bau der Baikalbahn** soll so beschleunigt werden, daß die Bahn noch im Jahre 1904 und nicht erst in der ersten Hälfte des Jahres 1905 vollendet wird. Die Bauunternehmer, deren Verträge auf Fristen des Jahres 1905 lauten, beeilen sich zunächst, wie die St. Petersb. Ztg. erfahren haben will, nicht, in der Erwartung, daß ihnen eine Sondervergütung für die vor der Frist zu übergebenden Arbeiten bewilligt wird und daß diese Vergütung um so größer sein wird, je weniger Arbeiten zu dem Tage, wo die Sondervergütung beschlossen wird, fertiggestellt sind.

— **Eisenbahnen in China.** Im englischen Oberhause erklärte der Minister des Auswärtigen Lord Lansdowne auf eine Anfrage, es sei richtig, daß die Russen die Konzession zu einer von der chinesischen Regierung garantierten Eisenbahn von T s c h i n g t i n g f u, an der künftigen Bahnlinie Peking-Hankau, nach T a y u e n f u, der Hauptstadt von Schansi, erhalten haben. Von der englisch-chinesischen Korporation und dem deutschen Syndikat werde jetzt gemeinschaftlich mit China wegen Gewährung einer Bahnkonzession von T i e n t s i n nach dem Y a n g t s e unterhandelt. Ein Teil der Konzession, an der das deutsche Syndikat beteiligt sei, umfasse den Bau einer Zweiglinie von Tetschou am Großen Kanal nach Tschingtingfu und von Jentschou in Schantung nach Kaifuengfu, der Hauptstadt von Honan. Sie arbeite aber der englischen Gesellschaft nicht entgegen, sondern, wie die Regierung zu wissen glaube, im Einvernehmen mit ihr. Ferner suchten die englische Korporation in Peking und das Syndikat Bahnkonzessionen westlich von dem englischen Teil von Tientsin an der Yangtsebahn zu erlangen, was die englische Regierung durchaus unterstütze. Die Regierung glaube auch zu wissen, daß das Syndikat der Peking-Hankaubahn die Konzession zum Bau einer Bahn von Kaifueng nach Hankau erlangte, doch bestreite die chinesische Regierung, die Verlängerung der Linie nach Singanfu bewilligt zu haben. Die englische Regierung habe über das Verhalten Chinas bezüglich der Konzessionsanträge ernstlich zu klagen und werde nachdrückliche Vorstellungen erheben.

Allgemeines.

— **Über die Bestrebungen auf Erhöhung der Tragfähigkeit von Güterwagen** bringt Nr 18 der berg- und hüttenmännischen Zeitschrift „Glückauf“ einen Aufsatz des Bergmeisters Engel zu Essen, der in seiner Einleitung kurz auf die vielbesprochenen Gefahren hinweist, die das reißend schnelle Emporblühen der nordamerikanischen Eisenindustrie für das Erwerbsleben der europäischen Industriestaaten bietet. Der Verfasser knüpft hierbei an ein im Auftrage britischer Eisen- und Stahlindustrieller neu erschienenes umfassendes Werk an: „American Industrial Condition and Competition“, dessen erster, allgemeiner Teil aus der Feder des Sekretärs der „Iron and Steel Association“, Stephen Jeans, stammt und die Herstellung der Rohstoffe, das Verkehrswesen und die Erzeugungskosten der amerikanischen Eisen- und Stahlindustrie und deren wahrscheinliche Wettbewerbsfähigkeit auf fremden Märkten erörtert. Hierbei wird namentlich auf die billigeren Frachtsätze hingewiesen, die den Amerikanern bei Massentransporten auf einzelnen Hauptbahnen, z. B. der Pennsylvaniabahn, gewährt und die großenteils dadurch ermöglicht werden, daß dort Wagen von erheblich höherer Tragkraft verwendet werden. Die hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse sind noch kürzlich wiederholt von uns besprochen worden (s. Nr 76 S. 1139 Jahrg. 1902, Nr 14 S. 197 und Nr 23 S. 345 ff. d. Ztg.). Wir glauben von einem Eingehen auf die hierbei in Betracht kommenden tarifarischen Fragen zur Zeit absehen zu sollen, da diese u. E. erst in zweiter Linie stehen dürften. Einen für die ganze Angelegenheit sehr wesentlichen Gesichtspunkt berührt aber der Verfasser in den nachstehenden Ausführungen, die das Interesse aller beteiligten Kreise verdienen dürften:

„Unzweifelhaft bedingt“, so sagt er, „die Erhöhung der Tragkraft Vorrichtungen für die rasche B e - und E n t l a d u n g der Wagen. Für die Entladung ist das besonders wichtig, einmal weil diese an sich überhaupt umständlicher in der Behandlung ist und ferner, weil die Beladung zum großen Teil, soweit Bergwerksprodukte in Frage kommen, sich ohnedies prompt vollzieht. Ohne Vorrichtungen für die Entladung wird der Zweck bei der Einführung tragkräftigerer Wagen vereitelt, nämlich die Sicherstellung eines genügend schnellen Wagenumschlages aufgehoben. Wenn man von der Eisenbahnverwaltung erwartet, daß sie die Frachtinteressenten an den Vorteilen teilnehmen läßt, so sind auch diese gehalten, von ihrer Seite aus alles zu tun, um der Eisenbahn ihre Aufgabe zu erleichtern, und hierzu gehört in erster Linie die möglichste Beschleunigung des Wagenumschlages. Gegenwärtig wird nur ein Teil der Abnehmer in der Lage sein, auf einmal eine große Menge, z. B. 40 t, zu beziehen, und von diesen wird wiederum nur ein Teil schon jetzt geeignete Vorrichtungen besitzen, eine Selbstentladung der Wagen vorzunehmen. Es ist deshalb zur Klärung dieser Frage an das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat und die Königliche Eisenbahndirektion Essen a/Ruhr mit der Bitte herangetreten worden, festzustellen, wie diese vorstehend behandelten Verhältnisse tatsächlich liegen.“

Die hier angeregte Frage ist in Nr 11 S. 149 d. Ztg. durch den Oberbaurat Hoffmann-Dresden in eingehender Weise besprochen worden; wir können es nur mit Freude begrüßen, wenn die dort entwickelten Gedanken jetzt auch in den Kreisen des Bergwesens und der Industrie entgegenkommende Beachtung finden.

— **Der Motorwagenverbindung zu Grevenbrück im Lennetale,** über die wir in Nr 40 S. 629 d. Ztg nähere Mitteilung machten, ist neuerdings eine Anerkennung ihrer Brauchbarkeit und Leistungsfähigkeit dadurch zu teil geworden, daß, wie wir der berg- und hüttenmännischen Zeitung „Glückauf“ entnehmen, der westfälische Provinziallandtag in seiner Sitzung vom 6. Mai d. J. den Beschluß gefaßt hat, sich an einem von Gemeindeverbänden zu unterstützenden Unternehmen dieser Art zu beteiligen.

— **Die Rückwirkung der verschiedenen Berufsarten auf die Erkrankungsverhältnisse** wird in der N. Fr. Presse durch Alfred v. Lindheim in einem interessanten Aufsatze besprochen. Der Verfasser, der sich auf diesem Gebiete bereits durch eine Bearbeitung der Tuberkulosefrage verdient gemacht hat, stellt jetzt aus der Statistik der österreichischen Krankenkassen, soweit solche ihm zugänglich geworden ist, die Zahl derjenigen Beteiligten, die im Eisenbahnbetriebe und im Betriebe von Elektrizitätswerken während der Jahre 1897/1901 beschäftigt gewesen sind, denjenigen Krankenkassenmitgliedern gegenüber, welche in anderen Berufszweigen tätig waren. Wenn er hierbei die durchschnittliche Zahl der ersteren auf 98 400, die der letzteren auf rund 388 000, die Verhältnisziffer der ersteren zur Gesamtzahl also auf 1 : 5 feststellt, so müssen wir ihm allerdings die Verantwortung für die Richtigkeit und Zuverlässigkeit dieser Zahlen

überlassen. Jedenfalls war es ein verdienstliches Werk, wenn der Verfasser sich der Mühe unterzogen hat, auf der so gewonnenen Grundlage die Verhältnisziffern zu ermitteln, in denen die Erkrankungen an rheumatischen und an nervösen Leiden bei den beiden erstgenannten Berufsarten gegenüber den übrigen Erwerbszweigen stehen. Die österreichische Krankenkassenstatistik, soweit sie hier in Betracht kommt, unterscheidet 17 Krankheitsgruppen, und aus der Gesamtzahl der von ihr verzeichneten Krankheitsfälle ergibt sich, daß in dem gedachten fünfjährigen Zeitraum bei den beiden erstgedachten Berufsarten die Zahl der Erkrankungen an Rheumatismus und ähnlichen Leiden sich auf 14,7 % stellte, während sie beim Durchschnitt aller Versicherten nur 10,5 % betrug. In derselben Zeit war die Zahl der Erkrankten, die von Nervenkrankheiten befallen wurden, bei den Bahnbetrieben und Elektrizitätswerken 5,2 %, im Durchschnitt aller Erwerbstätigen aber nur 4 %. An die ersteren Zahlen knüpft der Verfasser sodann die folgende Betrachtung:

„Selbstverständlich ist es eine längst bekannte Tatsache bei der sehr tüchtigen Eisenbahnsanitätsbehörde, daß viele Eisenbahnbedienstete an Rheumatismen leiden, und der Ministerialbericht erwähnt, daß im Jahre 1901: 134 (gegen 103 im Jahre 1900) nach Bad Pistyan gesendet wurden. Nichtsdestoweniger ist der Vergleich mit den anderen Versicherten ein erschreckender. Bedenkt man, daß in der Wiener Bezirkskrankenkasse am 1 Januar 1900 etwa 35 000 Maurer, Gerüster und Taglöhner beschäftigt waren, die doch auch den ganzen Tag den Unbilden der Temperatur ausgesetzt waren, und daß das Erkrankungsverhältnis an Rheumatismen doch nur 7,94 % betrug, während es bei den Bahnen 12,2 % erreichte, so müssen wir uns wohl die Ursache in den Berufsstellungen der Bediensteten jener Betriebe erklären und müssen die Erkrankung an Rheumatismus als eine ausgesprochene Berufskrankheit der Eisenbahnbediensteten erklären.“

Die ernsteste Beachtung aber dürfte die vom Verfasser festgestellte Tatsache verdienen, daß die Verhältniszahl der an Nervenleiden — namentlich Neuralgie, Neurasthenie, Herzneurose und Geistesstörungen – Erkrankenden sich bei Bahnbetrieben und Elektrizitätswerken gegenüber dem Gesamt durchschnitte wie 52:40, also annähernd wie 4:3 stellt. Es geht aus diesen Zahlen nur allzu deutlich hervor, welch aufreibende Wirkung der körperlich anstrengende und geistig aufregende Bahndienst auf den Gesundheitszustand übt.

— **Über die Verantwortlichkeit der Eisenbahn bei Beförderung ihrer Benachrichtigungsschreiben (Avise) durch die Post** bringt das III. Heft von Egers „Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen“ einen Aufsatz des Dr W. Hertzer in Straßburg i/Els., in welchem dieser ausführt, daß nach deutschem Rechte bei etwaigem Verspäten oder Verlorengehen derartiger Schreiben der Empfänger der betreffenden Güter berechtigt sei, den ihm auf diese Weise entstehenden Schaden von der Eisenbahn ersetzt zu verlangen. Der Verfasser gründet diese Ansicht auf § 278 des B. G.-B., welcher bestimmt, daß ein Verpflichteter ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, in gleichem Umfange zu vertreten hat, wie eigenes Verschulden. Die Berner „Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport“ widmet diesem Aufsatze eine längere Besprechung, ohne jedoch zu einem bejahenden oder ablehnenden Ergebnis zu gelangen, indem sie sich vielmehr vorbehält, auf die Sache zurückzukommen. Wir möchten jedoch bei der weitgehenden Bedeutung, welche diese Frage für den Güterverkehr hat, unsere Auffassung dahin festlegen, daß wir den Ausführungen Dr Hertzers nicht beipflichten können. Nach § 68 Z. 1 der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung ist die Bahn durch den Frachtvertrag verpflichtet, den Empfänger eines auf der Empfangsstation eingegangenen Gutes schriftlich zu benachrichtigen, falls sie nicht die Zuführung des Gutes an dessen Behausung vorzieht. Zur Beförderung jener Benachrichtigungsschreiben ist sie berechtigt, sich der Post oder eigener Boten zu bedienen; mit Absendung dieser Schreiben aber hat sie ihren aus dem Frachtvertrage entspringenden Verpflichtungen endgültig genügt. Selbstredend haftet sie für etwaige von ihren eigenen Boten bei der Bestellung begangene Nachlässigkeiten und Verschulden, schon deshalb, weil ihr der § 9 der Verkehrsordnung eine solche Verpflichtung unbedingt auferlegt. Daß sie aber auch bei der Beförderung durch die Post für etwaige den Postbeamten zur Last fallende Handlungen und Unterlassungen aufkommen soll, ist ein den heutigen Rechtsanschauungen nicht entsprechender Gedanke. Durch die Übergabe eines Schreibens an die Post, also an eine in der Hand des Reiches liegende öffentliche Anstalt, hat der Absender den denkbar sichersten Weg der Beförderung gewählt, und wenn dieser im einzelnen Falle versagt, so stellt sich dies als ein Vorkommnis dar, welches im Verkehrsleben etwa mit unabwendbarem Zufall gleichwertig zu erachten ist. Dafür aber den Absender ohne weiteres ersatzpflichtig machen zu wollen, widerspricht allen Regeln der Billigkeit.

Elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

Die Tagespresse hat an meinen Aufsatz in der vorigen Nummer d. Ztg. flugs einige Bemerkungen geknüpft. So lese ich folgendes:

„Über die Fortführung der Untergrundbahn vom Knie weiter nach Charlottenburg schreibt die amtliche Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nach einer angeblich gut unterrichteten Quelle, daß auch jetzt noch nicht abzusehen sei, was aus der Angelegenheit werde. ‚Der Widerstand der Grundstücksbesitzer am Wilhelmsplatz hat sich nachdrücklichst dagegen gerichtet, daß die Seitenlinie nach dem Wilhelmsplatz in Wegfall komme, und diesen Interessen entspricht es auch, daß die Meinung verbreitet wurde, die Bahn könne, gleichviel, ob mit oder ohne Verzweigung, im großen und ganzen doch gleich günstig gebaut und betrieben werden. Es ist merkwürdig, daß selbst behördliche Kreise in diesen Glauben versetzt werden konnten, während der Betriebstechniker am Beispiel des Gleisdreiecks trotz der Umgestaltung, die dieses gegen den ursprünglichen Plan erfahren hat, sich genugsam überzeugen kann, was es mit Kunststücken dieser Art auf sich hat.‘ Diesen Angaben gegenüber können wir darauf hinweisen, daß über die Fortführung der Untergrundbahn durch die Bismarck-, Sesenheimer- und Spreestraße nach dem Wilhelmsplatz eine verträgliche Vereinbarung zwischen den städtischen Behörden Charlottenburgs und der Gesellschaft bereits vor Monatsfrist dahin getroffen worden ist, daß mit dem Bau der Untergrundbahn sofort nach Freilegung des Straßengeländes in der neu zu regulierenden Bismarckstraße begonnen, und daß die Strecke Anfang 1906 eröffnet wird. Die Spezialprojekte sind in einen neurevidierten Vertrag aufgenommen, dessen formelle Bestätigung durch die Stadtverordnetenversammlung demnächst erfolgen wird.“

Das ist im wesentlichen, wenn auch nicht in den Einzelheiten, richtig. Der Leser wird aber schwerlich sehen, wo der Widerspruch meiner Ausführungen, wenn er sie im ganzen liest, mit dem Vorstehenden liegen soll. Ich habe auf die Tatsache der bestehenden Verpflichtungen der Hochbahngesellschaft ja ausdrücklich hingewiesen und nur die Schäden betont, die dem Unternehmen technisch wie wirtschaftlich erwachsen, wenn nach beiden Richtungen, nach dem Wilhelmsplatz und nach Westend, gleichzeitig gebaut wird. Technisch wird die Ausführung auf Charlottenburger Gebiet, wenn es zur Ausführung beider Linien kommt, dauernd ein Wahrzeichen bleiben, wie man etwas nicht machen soll. Und was das Wirtschaftliche betrifft, so wird nicht von Charlottenburg allein angenommen, daß ein Unternehmer froh sein müsse, überhaupt nur Bahnkonzessionen, gar Schnellbahnkonzessionen, sei es auch in unbesiedeltes Gebiet hinaus, zu erhalten. Ähnliche Anschauungen kommen aus Wilmersdorf, Grunewald, wo man sich ebenfalls um das Zustandekommen von Untergrundbahnen bemüht. Aber ein Unternehmer, der in Vororte Untergrundbahnen hinausführt, die auf eigenen Füßen stehen sollen, wird sich wohl in diesen Zeiten nicht mehr leicht finden, denn Zuschüsse in einer Höhe, daß sie solche Vorort-Untergrundbahnen ermöglichen könnten, dürften schwer zu beschaffen sein. Mit Schnellverkehrsmitteln billigerer und billigster Art, die oberhalb der Erdoberfläche liegen, wollen sich indessen die Gemeinden nicht befreunden, und so wird den Vororten denn im allgemeinen nichts weiter übrig bleiben, als auf neue Schnellbahnen überhaupt zu verzichten, insoweit sie solche als Privatunternehmungen auf eigenes Risiko ausgeführt zu haben wünschen.

Kemmann.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

In der am 28. April d. J. unter dem Vorsitz des Geheimen Oberbaurats Wichert abgehaltenen Versammlung hielt Oberingenieur Dr Büttner einen eingehenderen Vortrag über die Verwendung des Akkumulators in den elektrischen Anlagen des Verkehrswesens.

Die wichtigsten Vorzüge, die dem Akkumulator eine ausgedehnte Verbreitung verschafft haben, bestehen in der Möglichkeit, durch ihn Kraft aufzuspeichern, in der ausgleichenden Wirkung auf die Belastung der Betriebsmaschinen und auf die Spannungsschwankungen im Leitungsnetz, sowie ferner in der Eignung zu einer zeitweiligen Betriebsreserve, welche dem Anlagebesitzer das Gefühl der Sicherheit gegen Betriebsstörungen gibt. So verleiht denn auch der Akkumulator dem Gleichstrom einen festen Halt gegen den vordringenden Wechsel- und Drehstrom und zwingt bei Anlagen

der letzteren Art vielfach zur Umformung, um seine Vorteile ausnutzen zu können.

Der Vortragende besprach die wichtige Rolle, die der Akkumulator auf dem Gebiete des Verkehrswesens spielt und die weniger allgemein bekannt ist. Was hiervon weiteren Kreisen bekannt geworden ist, betrifft fast ausschließlich das ungünstige Verhalten des Akkumulators im Straßenbahnbetrieb. Tatsächlich aber steigert sich die Bedeutung des Akkumulators für das Verkehrswesen von Jahr zu Jahr; er besitzt wesentliche wirtschaftliche und technische Vorzüge und ermöglicht in vielen Fällen überhaupt erst die Verwendung der Elektrizität.

Der Akkumulator findet Anwendung im Straßenbahnbetriebe, zum Betriebe von Lokomotiven, von Automobilen und von Boten, ferner für die Beleuchtung von Fahrzeugen, von Eisenbahnwagen, Schiffen, Kutschwagen, endlich in Schwachstromanlagen für die Telegraphie und Telephonie.

Im Hinblick auf diese Vielseitigkeit seiner Verwendung muß auch die Konstruktion des Akkumulators eine verschiedene, dem besonderen Zweck angepaßte sein. Während er in seiner Anwendung auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens hauptsächlich als Pufferbatterie zum Ausgleich der Maschinenleistung in Frage kommt und als solche dauernd in Gebäuden Aufstellung findet, wobei er Beschränkungen hinsichtlich Rauminanspruchnahme und Gewicht nicht unterworfen ist, gestalten sich die Verhältnisse bei den weiter genannten Verwendungsarten wesentlich anders. Hier erfordern die Umstände eine Beschränkung sowohl im Gewicht, wie in der Raumbeanspruchung, woraus dann notwendigerweise ein wesentlicher Einfluß auf die Konstruktion und Aufstellung ausgeübt wird.

Besonders eingehend besprach der Vortragende die Verwendung des Akkumulators als Pufferbatterie sowie den Straßenbahnbetrieb mit Akkumulatoren, hierbei auch den Akkumulatorenbetrieb von Vollbahnen in den Kreis seiner Erläuterungen und Mitteilungen ziehend. Unter den in der letzten Zeit gemachten Vorschlägen für den Bau von Akkumulatoren hat besondere Aufmerksamkeit der A. Edisonsche Akkumulator erregt. Trotzdem bereits drei Jahre seit dessen erster Ankündigung vergangen sind, sind doch nur sehr wenige zuverlässige Angaben über dessen Wesen in die Öffentlichkeit gedrungen. Dieser Akkumulator besteht aus feinem Nickeloxyd für die positive Platte, welches bei der Ladung in Nickelsuperoxyd verwandelt wird, und aus feinem verteilten Eisen auf der negativen Platte. Die Vorzüge des Edisonschen Akkumulators sollen angeblich folgende sein: Unempfindlichkeit gegen unsachgemäße Behandlung, große Haltbarkeit, Aufladung und Entladung mit hohen Strömen, keine Lokalaktion auf den Platten, so daß Selbstentladung ausgeschlossen ist, und schließlich: geringes Gewicht.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Juli d. J. wird auf dem Haltepunkt Ursprung (Linie Höhlteich-Wüstenbrand), der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, beschränkter Stückgutverkehr eingeführt.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Schwebda-Treffurt zwischen den Stationen Schwebda und Wanfried gelegene, bisher nur für Personen- und Stückgutverkehr eingerichtete Haltepunkt Frieda ist am 15. Juni dieses Jahres als Haltestelle auch für den Güterverkehr in Wagenladungen sowie für den unbeschränkten Tierverkehr eröffnet worden.

Vereins-Kilometerzeiger.

Zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr 4 ist der XVI. Nachtrag, zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr 110 der III. Nachtrag erschienen.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Verzeichnisse Nr 43, 73 und 79 sind neu ausgegeben worden. Zu dem Verzeichnis Nr 8 ist der II. Nachtrag und zu der Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen der VIII. Nachtrag erschienen. Aufgehoben wurden die älteren Verzeichnisse Nr 20, 43, 73 und 79.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 239 vom 13. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betr. Vorlage der geschäftsführenden Verwaltung wegen Entscheidung der Frage, ob die Preise der von der Dänischen Staatsbahn für den I. Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen angemeldeten neuen Fahrscheine den Voraussetzungen entsprechen, unter denen dieser Verwaltung die Teilnahme am Vereinsreiseverkehr zugestanden worden ist (abgesandt am 17. Juni d. J.).

Nr I 240 vom 13. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betr. Erörterung über die Zulässigkeit eines für den I. Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen angemeldeten Fahrscheins Warnemünde-Gjedser a. F. (abgesandt am 15. Juni d. J.).

Nr I 241 vom 13. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betr. Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Einbeziehung verschiedener Strecken der Société Générale de Transports Maritimes à vapeur in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 15. Juni d. J.).

Nr II 218 vom 12. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Vornahme von Bremsversuchen (abgesandt am 17. Juni d. J.).

Nr II 219 vom 12. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. den Schriftwechsel mit einigen vom technischen Ausschuß eingesetzten Unterausschüssen (abgesandt am 17. Juni d. J.).

Nr II 220 vom 13. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Antrag der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft auf Abänderung der bestehenden Faltenbalgverbindung, § 140 (5) der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 17. Juni d. J.).

Nr II 222 vom 12. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Antrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Prüfung der Vorschriften in den technischen Vereinbarungen, die Sicherheitskupplung (Kupplung D) der Eisenbahnfahrzeuge anlangend (abgesandt am 17. Juni d. J.).

Nr III 377 vom 10. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Antrag auf Änderung der §§ 13 und 14 der Anlage VI zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 17. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Juli d. J. wird die im Bau begriffene normalspurige Nebenbahn Bublitz-Pollnow mit den Stationen Oberfier, Drawehn, Gerfin, Gutzmin und Pollnow dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Diese Stationen dienen mit Ausnahme von Oberfier und Gerfin, welche nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtet sind, dem Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist nur in Pollnow gestattet. Sprengstoffe können auf keiner Station ver- bezw. entladen werden. Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden diese Stationen

in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif sowie den Staatsbahn-Tiertarif einbezogen. Oberfier und Gerfin sind für den Viehverkehr nicht eingerichtet.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Danzig, den 12. Juni 1903. (1538)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 14. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Pr.=Stargard-Schmentau zwischen den Stationen Pr.=Stargard und Gr.=Jablau — und zwar 3,5 km von Pr.=Stargard und 4,9 km von Gr.=Jablau — eingerichtete Personenhaltepunkt Pr.=Stargard Vorstadt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Es halten daselbst sämtliche auf der Strecke verkehrenden Züge.

Danzig, den 12. Juni 1903. (1539)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Infolge Wolkenbruchs ist seit dem 17. d. M. die Strecke zwischen den Stationen Marienwerder und Sedlinen voraussichtlich auf 5 Tage gesperrt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen, der Güterverkehr durch Umleitung über die Nachbarlinien aufrecht erhalten.

Die Strecke Marienwerder-Freystadt ist für den gesamten Verkehr voraussichtlich auf 5 bis 6 Tage gesperrt.

Danzig, den 18. Juni 1903. (1540)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Schlesisch-sächsischer Tierverkehr.

Mit dem 20. d. M. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Myslowitz (Direktionsbezirk Kattowitz) und der Station Warnsdorf der sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Über die Höhe derselben geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 16. Juni 1903. (1541)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Am 1. Juli d. J. tritt für Ton, auch Schieferton des Ausnahmetarifs Nr 30 unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen von Järischau nach Ternitz S. B. ein direkter Frachtsatz von 141 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 18. Juni 1903. (1542)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Im sächsisch - schweizerischen Güterverkehr über Lindau werden am 20. Juni 1903 für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von 10 000 kg von Rositz nach einer Anzahl schweizerischer Stationen Ausnahmefrachtsätze eingeführt. Sie sind nur auf Sendungen anwendbar, welche ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sind und nicht in das Gebiet des Deutschen Reichs zurückkehren. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Stationen und unser Verkehrsbureau hier (Wienerstraße 4).

Dresden, den 18. Juni 1903. (1543)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, Ergänzungen der Tariftabellen und der Ausnahmetarife, Ergänzungen und Berichtigungen, sowie Änderungen von Stationsnamen.

Aufgehoben werden durch den vorbezeichneten Nachtrag die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der am 1. April d. J. in den Verwaltungsbereich der Königlichen Eisenbahndirektion Posen übergegangenen Strecken Fürstenwalde (ausschl.)-Sommerfeld (ausschl.), sowie Guben (ausschl.)-Cottbus (ausschl.) einerseits und den Stationen der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Berlin-Stettin-sächsischen und Magdeburg-Halle-sächsischen Gütertarife anderseits. Soweit Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis 15. August in Wirksamkeit.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Dienststellen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben.

Breslau, den 15. Juni 1903. (1544)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Genehmigung des Königl. Finanzministeriums treten im Binnenverkehre der sächs. Staatsbahnen am 1. September 1903 neue Bedingungen für die regelmäßige Beförderung von Milch in Kraft. Näheres ist durch die Dienststellen zu erfahren.

Dresden, den 18. Juni 1903. (1545)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch - schweizerischen Güterverkehre über Lindau treten am 20. Juni 1903 Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern zwischen Siegmar und einer Anzahl schweizerischer Stationen in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Stationen und unser Verkehrsbureau hier (Wienerstr. 4).

Dresden, am 18. Juni 1903. (1546)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Gruppentarife V, VI, VII und VIII und Wechseltarife zwischen diesen Gruppen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Artikel Maronen und frische Nüsse in die besondere Tarifvorschrift unter Abschnitt II B 1 a der Tarife aufgenommen. Letztere erhält deshalb folgende Fassung:

„Bier (in Fässern), Maronen und frische Nüsse werden, wenn als Frachtgut aufgegeben, mit den Personen- oder Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert, soweit die Verwaltung nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge für zulässig erklärt.

Nüsse werden nur dann als frisch angesehen, wenn sie aus der laufenden Ernte herrühren und in der Zeit vom 1. August bis 15. Oktober aufgeliefert werden."

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Cöln, den 15. Juni 1903. (1547)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Verkehr. Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verkehr. Süddeutscher Privatbahn-Verkehr.

Für Holz der Spezialtarife II und III in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre nach und von den Stationen der Kleinbahn Höchst-Königstein werden vom 15. Juni d. J. ab die in oben bezeichneten Verkehren bestehenden Frachtsätze der Station Höchst a/M. um 2 ₰ für 100 kg gekürzt.

Frankfurt a/M., den 13. Juni 1903. (1548)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb treten mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. ab nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

von Barmen=Heubruch nach Dortmunderfeld 0,16 ℳ,
von Barmen=Heubruch nach Ruhrort Rhein 0,18 ℳ
für 100 kg.

Essen, den 15. Juni 1903. (1549)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.

Am 1. Juli d. J. tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr 14 B (Glaubersalz) zwischen Roßlau (Anhalt) — Königliche Eisenbahndirektion Halle — einerseits und Schwaz=Kuttowitz A. T. E. anderseits in Höhe von 83 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 16. Juni 1903. (1550)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.

Am 1. Juli d. J. tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Ichtershausen A. I. E. einerseits, Unter=Polaun k. k. St. B. anderseits in Höhe von 127 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 17. Juni 1903. (1551)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1903 wird für die Beförderung von Sand in Wagenladungen auf der Lokalbahn Wilhermsdorf-Markt Erlbach der Zuschlag von 0,06 ℳ für 100 kg aufgelassen.

München, den 14. Juni 1903. (1552)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden einzelne Stationen der Brohlthal-Eisenbahn in den Ausnahmetarif 5 b für Basalt usw. einbezogen.

Gleichzeitig erhalten einige Stationen des Direktionsbezirks Berlin, der Reinickendorf - Liebenwalde - Gr. = Schönebecker Eisenbahn direkten Verkehr mit der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, mehrere Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Stettin direkten Verkehr mit der Holländischen Eisenbahn, die Station Alsfeld (Oberhessen) des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. direkte Sätze mit der Brölthaler Eisenbahn und Cleve des Direktionsbezirks Cöln mit Bentheim der Holländischen Eisenbahn.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 12. Juni 1903. (1553)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Demminer Kleinbahnen einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Cassel, Erfurt, Essen, Halle, Hannover, Kattowitz, Magdeburg und Stettin, sowie Hamburg L. B. anderseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Kartoffeln und Rüben etc. des Rohstofftarifs, ferner Düngemittel, Kohlen, Koks und Briketts bei Beförderung in Ladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 15. Juni 1903. (1554)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli 1903 wird die Station Clötze des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in den Magdeburg-Halle-sächsischen Tierverkehr einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, den 16. Juni 1903. (1555)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr mit Österreich.

Für Ausn.-Tarif Nr 38, Chilisalpeter etc., treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen in Kraft.

Zwischen
Frättingsdorf, Ladendorf,
Schleinbach, Wolframitz
und Frischau
und

Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	113 ₰
Aussig=Landungsplatz	111 „
Schönpriesen=Umschlag	108 „
Dresden=Elbkai	135 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen = Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig=Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 13. Juni 1903. (1556)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr mit Österreich.

Für Ausn.-Tarif Nr 4, B und 4, C (Düngemittel) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen 4 B	4 C
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz		
nach Frättingsdorf	99 ₰	81 ₰
„ Kanitz=Eibenschitz	99 „	75 „
„ Ladendorf	99 „	81 „
„ Lettowitz	99 „	67 „
„ Raitz	99 „	70 „
„ Schleinbach	99 „	81 „
„ Skalitz=Boskowitz	99 „	68 „
„ Wolframitz	99 „	77 „
Von Aussig=Landungsplatz		
nach Frättingsdorf	94 ₰	78 ₰
„ Kanitz=Eibenschitz	94 „	73 „
„ Ladendorf	94 „	78 „
„ Lettowitz	94 „	65 „
„ Raitz	94 „	66 „
„ Schleinbach	94 „	78 „
„ Skalitz=Boskowitz	94 „	65 „
„ Wolframitz	94 „	75 „

Im Verkehr mit Schönpriesen=Umschlag ermäßigen sich die Frachtsätze für Laube um 5 ₰ für 100 kg, im Verkehr mit Dresden=Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze für Laube um 22 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen = Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig=Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 13. Juni 1903. (1557)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft.
Tarif für den internationalen Lokalgüterverkehr.

Im Verkehr zwischen Station Ahaus und den Stationen Arnheim, Duiven, Lage=Zwaluwe und Westervoort sind ermäßigte Frachtsätze zur Einführung gelangt.

Amsterdam, den 16. Juni 1903. (1558)
Die Generaldirektion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 7./20. Juni alten/neuen Stils d. J. ab werden zwischen den Stationen Thorn und Zjechozinsk einfache und Rückfahrkarten für die II. und III. Wagenklasse, sowie direkte Gepäckabfertigung eingeführt.

Das Nähere ist bei der Station Thorn zu erfahren.

Bromberg, den 15. Juni 1903. (1559)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Nachtrag I zum Binnentarif für den Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann=Saarbrücken Teil II, Heft A vom 1. August 1900 auf Seite 7 unter II Ziffer 3 (2. Abs.) und 4 aufgeführten, in Cochem und Saarbrücken aufliegenden Umwegskarten, die den Fahrkarten des Weges Gerolstein-Liblar Gültigkeit zur Fahrt über Coblenz bezw. Bingerbrück beilegen, werden mit Ausnahme der Umwegskarten zu Militärfahrkarten am 1. August d. J. eingezogen, da infolge ungenügender Benutzung ein Bedürfnis zu ihrer ferneren Beibehaltung nicht mehr besteht.

Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgabestellen der genannten beiden Stationen.

Die Aufhebung der Umwegskarten ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

St. Johann=Saarbrücken, 13. Juni 1903.
Königliche Eisenbahndirektion. (1560)

---

6. Lieferfristen.

Mit Genehmigung des Kgl. Finanzministeriums wird wegen außergewöhnlicher Güteranhäufung bis auf weiteres 1. die Lieferfrist für die nach Plauen=Neundorf i/V. aufgegebenen Güter um 10 Tage verlängert; 2. das Wagenstandgeld für die in Plauen=Neundorf i/V. nicht rechtzeitig entladenen Wagen auf das doppelte des tarifmäßigen Satzes festgesetzt.

Dresden, den 16. Juni 1903. (1561)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Auf Bahnhof Öls i/Schl. stehen 26 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Zentralbureau hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 30. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Angebotsformulare und Bedingungen können von uns in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Gartenstraße Nr 106, Zimmer 41, gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar) bezogen werden.

Breslau, im Juni 1903. (1562)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 48. | 24. Juni 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 18 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Zur Frage über die Neuordnung des Betriebs der italienischen Bahnen.

In diesen Tagen wurde im italienischen Abgeordnetenhause die Frage des Systems, welches die Grundlage des Betriebs der italienischen Bahnen nach Ablauf der jetzigen, bereits beiderseitig gekündigten Betriebsverträge (30. Juni 1905) bilden soll, einer eingehenden, lebhaften Erörterung unterzogen; damit die Leser einen klaren Überblick in der verwickelten Angelegenheit haben, ist es daher angezeigt, jetzt einen kurzen, möglichst vollständigen Bericht über den gegenwärtigen Stand der Sache zu geben; diese ist in den allgemeinen Grenzen, in denen sie sich gegenwärtig bewegt, nicht nur für Italien von größter Wichtigkeit, sondern bietet sicher auch Interesse für alle anderen Länder, in denen die Frage der vorteilhaftesten Betriebsart ihrer Bahnen Gegenstand von immer wiederkehrenden Erörterungen bildet.

Die Grundzüge und die Wirkungen der jetzt zwischen dem italienischen Staate und den drei großen Gesellschaften Mediterranea, Adriatica und Sicula bestehenden Betriebsverträge wurden an dieser Stelle bereits im Jahre 1901 in ihren Hauptzügen eingehend auseinandergesetzt; die damals ausgesprochenen Schlußfolgerungen, daß nämlich die Fortdauer der jetzigen Verträge mit Rücksicht auf die geschaffene Sachlage nach dem Ablauf der ersten 20 jährigen vertragsmäßigen Betriebszeit ein Ding der Unmöglichkeit und daß die Kündigung der Verträge unvermeidbar geworden ist, haben ihre volle Bestätigung in den Tatsachen gefunden, welche zu den jetzigen Verhandlungen führten. Wir berichten zunächst kurz über alles das, was in diesem letzten Lebensabschnitte der bestehenden Verträge und im gegenwärtigen Zeitraume regierungsseitig an vorbereitenden Studien und Verhandlungen für die künftige Beordnung der Bahnen zutage gekommen ist.

Im Monat Februar wurden beinahe gleichzeitig im Senate und im Abgeordnetenhause zwei Anfragen an das Ministerium gerichtet, von denen die eine Aufschluß darüber verlangte, ob die Regierung mit Rücksicht auf die kurze Zeit bis zur vertragsmäßigen Kündigungsfrist der Verträge (30. Juni) bereits in der Angelegenheit Stellung genommen habe, während die zweite eine Erklärung darüber wünschte, ob bereits von den bestehenden Gesellschaften oder von anderer Seite wegen Fortführung oder Neuübernahme des Betriebs der Bahnen Vorschläge gemacht seien, und wann die Regierung in der Lage sein werde, dem Parlamente bestimmte Vorschläge über die Lösung der wichtigen Angelegenheit zu unterbreiten.

Der Minister und der Unterstaatssekretär für die öffentlichen Arbeiten versicherten in Beantwortung dieser Anfragen, daß die Regierung die Frage der Kündigung der Verträge geprüft und über sie bereits schlüssig geworden sei; aber sie könne ihre Entschlüsse nicht vor Veröffentlichung des Berichts der seit dem Jahre 1898 tagenden, zum Studium der Neuordnung der Bahnen eingesetzten Kommission kundgeben. Das Parlament würde jedoch rechtzeitig über die Angelegenheit befragt werden.

Die Sache ruhte nun bis zum März. In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. März wurden von der äußersten Linken neue Anfragen auf die Tagesordnung gebracht, welche Aufklärung darüber heischten, ob die aufgetauchten und in allen Tagesblättern wiedergegebenen Gerüchte über Verhandlungen mit den Gesellschaften wegen Verlängerung der bestehenden Verträge begründet seien; zugleich drangen diese Anträge darauf, daß dem Parlamente ohne Verzug von der Regierung die Frage zur grundsätzlichen Entscheidung vorgelegt werde, ob auch künftig der Privatbetrieb der Bahnen beibehalten werden solle. Der Arbeitsminister Balenzano beantwortete die Anfragen in einer bedeutenden Rede, aus welcher die Stellungnahme des Ministeriums zur Frage deutlich hervorgeht und welche deshalb in ihren Hauptzügen hier wiedergegeben werden möge: Aus den bestehenden Verträgen haben die Gesellschaften nicht die Vorteile gezogen, welche sie erwarteten, dem Staate jedoch seien schwere Nachteile erwachsen; der Betrieb wickle sich in einer Weise ab, welche niemandem eine Fortdauer der gegenwärtigen Zustände wünschenswert erscheinen lasse, und deshalb sei die Möglichkeit einer Verlängerung der Verträge über das Jahr 1905 hinaus entschieden ausgeschlossen. Das

jetzige Ministerium sei jedoch der Ansicht, daß in den Grenzen der Möglichkeit der Staatsbetrieb vermieden werden solle; es sei Absicht der Regierung, mit so viel als möglich Gesellschaften und Personen zu verhandeln und unter Benutzung der hervorragendsten Gutachten und unter Zugrundelegung der gemachten Erfahrungen ein möglichst vollständiges Material zu sammeln, um die bestmöglichen, neuen Verträge abschließen zu können. Es würden also der Kammer genaue und bestimmte Vorschläge unterbreitet werden; sie möge diese dann ablehnen oder annehmen. Aber es wäre weder angezeigt noch notwendig, daß das Parlament sich vorher zu gunsten des Staats- oder Privatbetriebs ausspräche. Der Minister schloß seine Rede mit folgenden Worten: „In den Kabinettsregierungen ist es nicht angängig, daß in den wichtigsten Fragen, welche die Regierung beschäftigen, ein Minister eine andere Meinung habe als der Präsident des Ministeriums, dessen Stellungnahme zu den bedeutendsten Fragen des Landes den Wegweiser für das gesamte Ministerium bildet. Nun hat der Ministerpräsident Zanardelli, sowohl von der Ministerbank als von seinem Abgeordnetensitze aus, häufig und auch jüngst erklärt, wenig Vorliebe für die jetzigen Verträge und sehr wenig für den Staatsbetrieb zu haben, und diese geringe Sympathie für die Verträge und die noch geringere für den Staatsbetrieb wird auch den Arbeitsminister in seinen Bestrebungen und Studien zur Lösung der Frage leiten."

Im Verlaufe der Sitzung wurde sodann dem Ministerium anheimgestellt, beide Betriebssysteme genau zu prüfen unter Berücksichtigung der Möglichkeit des Staatsbetriebes; andere empfahlen größte Behutsamkeit, um keine für den Staat gefährlichen Bedingungen einzugehen, bis endlich der sozialdemokratische Abgeordnete Pantano den Antrag stellte, daß das Parlament sich über die grundsätzliche Lösung der Eisenbahnfrage auszusprechen habe, bevor überhaupt Verhandlungen angeknüpft oder irgendwelche Verbindlichkeiten eingegangen werden können. Und gerade über diesen Antrag Pantano wird in diesen Tagen im Parlament verhandelt. Vorerst muß aber noch zweier wichtiger Vorkommnisse Erwähnung getan werden, welche sich seit Ende März ereignet haben. Dies sind 1. die inzwischen wirklich erfolgte Kündigung der Betriebsverträge, 2. die endlich erfolgte Veröffentlichung des Berichtes der Kommission für das Studium der Neubeordnung der Bahnen.

In Übereinstimmung mit den oben gebrachten Erklärungen des Arbeitsministers wurden am 28. April die bestehenden Betriebsverträge gekündigt. Die bezüglichen Akten wurden in Rom unterfertigt vom Ministerpräsidenten, von dem Handelsminister, Arbeitsminister und vom Minister für den Staatsschatz einerseits und von den Generaldirektoren der drei großen Gesellschaften anderseits. Der Kündigungsakt unter Berufung auf den Art. 6 des Vertrages, welcher die allfällige Lösung der Übereinkommen nach Ablauf der ersten 20jährigen Betriebszeit gegen vorhergehende zweijährige Kündigung vorsieht, stellte in erster Linie fest, daß „aus verschiedenen Gründen" die Regierung und die Bahngesellschaften beabsichtigen, von obiger Vertragsklausel Gebrauch zu machen, und der Akt enthält weiter die Kündigungsformel, welche wörtlich übersetzt folgendermaßen lautet:

„Die Regierung tut der Gesellschaft ausdrücklich kund, daß sie gesonnen ist, am 30. Juni 1905 den durch das Gesetz vom Jahre 1885 genehmigten Vertrag aufhören zu lassen; die Gesellschaft ihrerseits macht der Regierung die gleiche Erklärung, und beide Teile nehmen davon ausdrücklich Kenntnis."

Der Bericht der Kommission, der für die künftige Entwicklung der Frage von weittragender Bedeutung sein dürfte und die Haltung der Regierung in der Lösung der Angelegenheit unmittelbar beeinflussen wird, wurde begreiflicherweise von allen, Regierung, Gesellschaften und Abgeordneten, mit Ungeduld erwartet. Und lange genug mußte man warten, da die Kommission bereits im Jahre 1898 mit dem Auftrage ernannt war, die Wirkungen der Betriebsverträge vom Jahre 1885 zu prüfen, Vorschläge für die geeignetste Neuordnung der Bahnen nach dem Jahre 1905 auszuarbeiten und innerhalb des Jahres 1901 ihren Bericht vorzulegen. Aber wie erwähnt, kam der Bericht erst am 20. Mai 1903 heraus. Er füllt einen Band von 600 Seiten aus und die dazu gehörigen Beilagen weitere Bände von gleichem Umfange.

Wir fassen hier die Schlußfolgerungen, zu denen der sehr eingehende und sorgfältige Bericht gelangt, kurz zusammen: Nachdem in grellen Farben die Nachteile, die der Mangel einer zielbewußten, guten Eisenbahnpolitik zur Folge hatte, geschildert sind, wird die Frage aufgeworfen, ob es angezeigt sei, den Betrieb neuerdings Privatgesellschaften anzuvertrauen oder ihn durch den Staat selbst führen zu lassen; um darauf antworten zu können, wird vorerst die Frage der Neuordnung der Bahnen unter beiden Gesichtspunkten geprüft.

Was den Privatbetrieb der Bahnen anlangt, so verwirft der Bericht ohne weiteres die Möglichkeit der Abtretung des Eigentums und des Betriebes der bestehenden Staatslinien und spricht sich dafür aus, wieder Betriebsverträge ähnlich den bestehenden einzugehen und diese in jenen Teilen, welche sich als mangelhaft erwiesen haben, zu verbessern; der Bericht erwähnt in dieser Hinsicht, daß die für den Betrieb an den Staat zu leistende Vergütung auf zweckmäßiger Grundlage festgesetzt, daß die Tarife, die Transportbedingungen, die Bestimmungen über die Zugdichte, Fahrpläne usw. vervollkommnet und daß endlich Vorschriften geschaffen werden müssen, um die genaue Erfüllung der Verträge seitens der Gesellschaften zu sichern.

Zum Staatsbetriebe übergehend, gibt der Bericht der Notwendigkeit einer von der übrigen Staatswirtschaft unabhängigen Verwaltung der Bahnen Ausdruck, welche geführt werden könne mit durchaus industriellen Grundsätzen, ohne beeinträchtigende Verbindung mit den Erfordernissen der Staatsfinanzen, unter Wahrung der möglichsten Freiheit der Tätigkeit und Initiative der zur Leitung berufenen, verantwortlichen Persönlichkeiten und unter Ausschluß aller schädlichen, politischen Einflüsse.

Da ja die Tatsachen bewiesen, daß der Staat seine Bahnen ebenso gut betreiben kann, wie es anderswo von Privatgesellschaften geschieht, so bleibe nur übrig, zu sehen, welche Betriebsform insbesondere für Italien die geeignetste sei. „Unglücklicherweise befindet sich Italien", so sagt wörtlich der Bericht, „nicht in den sozialpolitischen Verhältnissen derjenigen Länder, in denen die Bahnen vom Staate betrieben werden, und schwerlich dürfte es Italien gelingen, dafür eine Verwaltung so organisch richtig einzurichten und mit solcher Befähigung und mit solchem zielbewußten Nachdrucke zu leiten, wie sie ganz besonders der preußische Staat im Betriebe seines ausgedehnten Bahnnetzes betätigt." Also sei der Privatbetrieb vorzuziehen, und zwar, wie bereits gesagt, in der heute bestehenden, jedoch verbesserten Form, mit folgenden Grundbedingungen: die Betriebskosten zu Lasten der Gesellschaften; die Auslagen auf Kapitalrechnung zu Lasten des Staates durch die Gesellschaften; Dauer der Verträge nicht über 20 Jahre; Längsteilung der festländischen Linien, wie bisher, in zwei Bahnnetze unter kleinen Verschiebungen einzelner Linien und Vereinigung der Bahnen Siziliens in einer Hand. Der Bericht will Erhöhung der bisher als ungenügend erwiesenen Beiträge in die Spezialfonds für Erhaltung und Vermehrung des Bahnvermögens; ferner sollen die Kapitalausgaben aus den Betriebseinnahmen jährlich gedeckt werden; der Betrieb müsse somit mit seinen Mitteln für alle Erfordernisse aufkommen, auch für die nötige Instandsetzung und Verbesserung der Linien und des Materials nach Ablauf der jetzigen Verträge; der Staat müsse eine Einnahme aus den Bahnen frei von allen Lasten beziehen. Es wird sodann die Notwendigkeit einer Tarifreform betont, unter Herabsetzung der Tarife für Personen und für minderwertige Güter, aber ohne bei der Ermäßigung bis an die Selbstkostengrenze herunterzugehen, um den Staat nicht weiter zu beschweren und nicht den bereits unerträglich gewordenen Steuerdruck noch durch neue Lasten zu vermehren.

Der Bericht stellt ferner in bezug auf das Bahnpersonal fest, daß die Ausgaben dafür auf den drei Netzen die Summe von 125 000 000 L. übersteigen und 56,5 % der Roheinnahme ausmachen, und er berührt die im Vorjahre von der Regierung und den Gesellschaften bewilligte Gehaltsregelung und die weiteren, von den Angestellten nach dem Jahre 1905 erhofften Zugeständnisse; er hält es für ganz „unerläßlich, daß jeder Versuch oder Zwang zu nicht gerechtfertigten Ausgaben zurückgewiesen, daß die Verwaltung von jeder unrechtmäßigen Einmischung freigehalten und daß nach gesunden und strengen Grundsätzen vorgegangen werde. Die Bahnen sollen und dürfen kein vom Personal oder von politischen Cliquen auszunutzendes Feld abgeben. Sollte das eintreten, so wäre es ein wahres finanzielles und wirtschaftliches Unheil für das Land."

Der Bericht empfiehlt sodann die Ausdehnung des Kleinbahnbetriebes auf einen großen Teil der Linien.

Die dem Staate zu leistende Vergütung sollte unter Aufgabe der dafür jetzt bestehenden Form einheitlich für die Linien des Haupt- und Nebennetzes festgesetzt werden und aus zwei Faktoren bestehen: einem festen, nach der kilometrischen Ausdehnung des Netzes bemessenen, und einem veränderlichen, durch einen verhältnismäßigen Anteil an den Roheinnahmen gegebenen. Die Kommission gibt jedoch nicht an, wie hoch diese Vergütung und die einzelnen Faktoren zu bemessen wären.

Das Kapital der Gesellschaften, das einerseits aus den von ihnen für den Ankauf des notwendigen Betriebsmaterials und der beim Vertragsabschluß vorhandenen Vorräte verwendeten Summen und anderseits aus dem dem Staate als Kaution für das bestehende Material zu hinterlegenden Betrage gebildet würde, sollte nach dem Zinsfuß der Staatsanleihen verzinst werden. Die Beteiligung des Staates an dem Betriebsgewinn hätte erst dann stattzufinden, wenn letzterer obige Verzinsung übersteige; er müßte anfangs gering bleiben und erst bei einer 6 % überschreitenden Verzinsung des Gesellschaftskapitals die Hälfte des Überschusses ausmachen. Bei Annahme dieser Vorschläge ist die Kommission der Ansicht, daß der künftige Betrieb der Bahnen dem Staate keine neuen Lasten auferlegen würde; der Staat müßte seinerseits dafür Sorge tragen, daß die staatliche Aufsicht über die Verwaltung, die technische und finanzielle Gebarung der Bahnen ununterbrochen, tatkräftig und wirksam ausgeübt werde.

Der Bericht bespricht dann den Bahnbau in Italien, und indem er darauf hinweist, daß Italien in bezug auf den Ausbau seines Bahnnetzes noch weit hinter den meisten europäischen Ländern steht, rät die Kommission zur Ausführung des Baues neuer Linien, aber unter Rückkehr zum System der vollen Konzession gegen Bewilligung von Beihilfen, ein System, das unbedingt dem des Baues der Linien durch den Staat selbst vorzuziehen sei. Die größte Sparsamkeit in den Auslagen müsse beobachtet und die dem zu erwartenden Verkehre und den lokalen Verhältnissen entsprechende Bauart und Spurweite gewählt werden.

Die von der Kommission befürworteten Grundzüge der allgemeinen Eisenbahnpolitik wären aber: für die neu zu erbauenden Linien volle Konzession des Eigentums und des Betriebes; für das bestehende Staatsbahnnetz Vergebung des bloßen Betriebes und Ankauf der als notwendig oder vorteilhaft erwiesenen, noch im Privateigentum befindlichen Linien durch den Staat. Die Kommission verhehlt sich nicht, daß ihre Vorschläge viele Einwürfe und viel Widerstand finden werden, sei es aus politischen Gründen oder aus Parteirücksichten, sei es wegen der vielfach vorhandenen Vorurteile, sei es endlich auch wegen einer gewissen Nachahmungssucht für alles, was außerhalb Italiens geschehe, wobei nicht genügend berücksichtigt werde, daß bei der Lösung wichtiger Fragen, die mit der Politik, mit der Finanz, mit der Volkswirtschaft des Landes eng verknüpft sind, nur das verhältnismäßig Beste erreichbar ist und dieses je nach Land und Verhältnissen wechsle.

Die Verhandlungen in der italienischen Kammer haben vom 26. Mai bis 6. Juni d. J. gedauert. Mehr als 20 der bedeutendsten Vertreter aller Parteigruppen und eine Anzahl der angesehensten Eisenbahnfachleute waren zum Worte gemeldet. Namens der äußersten Linken hatte der Führer der Republikaner Dr Ed. Pantano eine Resolution eingebracht, die die Ersetzung des Privatbahnbetriebs durch den Staatsbetrieb verlangte. Der Führer des Zentrums Baron Sonnino enthielt sich mit seinen Freunden der Abstimmung, während ursprünglich von diesen beabsichtigt war, für die Resolution einzutreten. So wurde schließlich die Resolution Pantano mit 225 gegen 52 Stimmen (bei etwa 100 Stimmenthaltungen) abgelehnt und ein Antrag der Rechten unter Führung di Rudinis angenommen, die ganze Frage bis 30. November d. J. zu vertagen, bis wohin man die Regierungsvorschläge erwarte. Der Ministerpräsident Zanardelli, dessen Erklärungen man mit Spannung entgegensah, gab sich erneut als unbedingten grundsätzlichen Anhänger des Privatbetriebes zu erkennen. Er meinte, der Staatsbetrieb in der Schweiz und in Belgien habe entmutigende (! ?) finanzielle Ergebnisse gezeitigt, selbst in Deutschland, dem klassischen Lande des Staatsbetriebes, gebe dieser zu nicht wenig Klagen Anlaß. Die Hoffnungen auf Tarifermäßigungen seien dort vergeblich geblieben (! ?) und auch in Deutschland hätte man unter der Herrschaft des Staatsbetriebes über ungerechtfertigte Tarifermäßigungen zu klagen, die den großen Spediteuren gewährt würden (! ?). In der Tat eine höchst verwunderliche Entdeckung. Zanardelli versprach übrigens unparteiische Prüfung. Die Regierung werde den Staatsbetrieb zu vermeiden suchen. Sollte es aber im Verlauf der Verhandlungen sich als unmöglich herausstellen, mit den Betriebsgesellschaften vorteilhafte Verträge über die Weiterführung des Betriebes abzuschließen, so werde die Regierung ihre Pflicht tun und dem Parlament den Staatsbetrieb empfehlen. Der Ministerpräsident schloß unter lebhaftem Beifall mit der Versicherung, daß sich die Regierung bei ihren Entschließungen ohne Vorurteile nur von dem Gedanken an das Wohl des Vaterlandes werde leiten lassen.

Inzwischen ist bekanntlich in Italien aus Anlaß der Budgetberatung eine Ministerkrisis ausgebrochen; der Ministerpräsident Zanardelli hat seine Entlassung angeboten, wird aber vermutlich im Amte bleiben.

Entscheidende Beschlüsse in der Eisenbahnfrage sind jedenfalls erst im Spätherbst zu erwarten. Die große Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß mit den großen Betriebsgesellschaften neue Vereinbarungen über die Weiterführung des Betriebes durch sie zustande kommen werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Staatsminister Budde**, der sich Anfang Mai einer klinischen Behandlung hatte unterziehen müssen, ist erfreulicherweise so weit wieder hergestellt, daß er am vorigen Sonnabend die Leitung der Geschäfte des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wieder übernommen hat.

— **Staatsminister Budde und die Sozialdemokratie.** Wie die Kreuzzeitung meldet, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten Staatsminister Budde den Königlichen Eisenbahndirektionen folgende Verfügung zugehen lassen: „Berlin, den 19. Juni 1903. In sozialdemokratischen Zeitungen und Flugblättern ist die Behauptung verbreitet worden, ich wünschte, daß die Eisenbahnbediensteten sozialdemokratisch wählen möchten. Wenngleich den Königlichen Eisenbahndirektionen auf Grund meiner Ausführungen im preußischen Landtage und im Reichstage bekannt ist, daß solche Behauptung unwahr ist, so nehme ich doch Veranlassung, dies hierdurch ausdrücklich festzustellen und die Königlichen Eisenbahn-

direktionen zu ersuchen, die Eisenbahnbediensteten in geeigneter Weise über die vorerwähnte unwahre Behauptung aufzuklären."

In derselben Angelegenheit schreibt die Nordd. Allgem. Zeitung: Durch die Zeitungen geht die Mitteilung, daß ein Flugblatt der sozialdemokratischen Organisation den Eisenbahnangestellten unter Hinweis auf eine Äußerung des Herrn Ministers Budde die Eisenbahnbediensteten aufgefordert habe, sozialdemokratisch zu wählen. Es handelt sich um die vom Herrn Minister am 24. Februar d. J. im Abgeordnetenhause gegenüber dem Abgeordneten Krieger gebrauchte Wendung: „Ich protestiere dagegen, daß ich irgendwie jemandem seine Stimmabgabe bei den Wahlen vorschreiben möchte; die Bediensteten können wählen wie sie wollen, auch Sozialdemokraten, dagegen habe ich gar nichts." Der „Vorwärts" hatte kurz vor der Wahl der Wiedergabe dieser Worte die Aufforderung an die Eisenbahnbediensteten vorausgeschickt: „Wählt sozialdemokratisch, Budde will es." Es lag in diesem Falle eine jener bewußten Entstellungen der Wahrheit vor, mit denen der „Vorwärts" unausgesetzt operiert. Aus dem ganzen Zusammenhange, in dem der Minister die angeführten Worte gebraucht hat, ist ersichtlich, daß es ihm lediglich darauf ankam, in schärfster Form auszusprechen, daß ihm jede B e e i n f l u s s u n g der S t i m m a b g a b e seitens seiner Untergebenen durchaus f e r n l i e g e. Daß General Budde die Sozialdemokratie und ihre Bestrebungen verurteilt und demnach die Wahl von Sozialdemokraten nicht wünschen kann, geht aus derselben Rede vom 24. Februar d. J. mit aller Deutlichkeit hervor, in deren weiterem Verlauf General Budde die Sozialdemokraten als Umsturzpartei bezeichnete. Dieser Sachverhalt ist dem „Vorwärts" sicherlich genau bekannt, er hat sich aber dadurch nicht abhalten lassen, auch in diesem Falle die Wahrheit auf den Kopf zu stellen.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monat Mai d. J.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Übersicht dieser Betriebsergebnisse ergibt für 76 Bahnen, die schon im Mai 1902 im Betriebe waren, folgendes:

Gesamtlänge: 46 222,66 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Mai 1903					
aus dem Personenverkehr	50 394 731	+ 1 525 969	1114	+ 16	+ 1,46
aus dem Güterverkehr	98 934 673	+ 6 370 002	2148	+ 104	+ 5,09
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Mai 1903					
aus dem Personenverkehr	81 687 391	+ 5 115 752	2109	+ 99	+ 4,93
aus dem Güterverkehr	169 946 798	+ 6 450 028	4308	+ 92	+ 2,18
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai 1903					
aus dem Personenverkehr	28 542 306	+ 1 542 467	4404	+ 175	+ 4,14
aus dem Güterverkehr	57 341 603	+ 3 987 327	8686	+ 463	+ 5,63

Eröffnet wurden am 1. Mai Königshütte-Chorzow, 3,12 km (Direktionsbezirk Kattowitz), und am 28. Mai Ratingen West-Wülfrath, 17,22 km (Direktionsbezirk Elberfeld).

Hiernach dauert die günstige Aufwärtsbewegung der Eisenbahneinnahmen fort. Besonders erfreulich ist die hohe Mehreinnahme im Güterverkehr.

— **Herstellung von staatseigenen Mietwohnungen für die unteren Bediensteten aus Mitteln der Kleinwohnungsgesetze.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Anschluß an einen früheren Erlaß bestimmt, daß für die Folge bei der Feststellung des Bedarfs an staatseigenen Mietwohnungen und bei der Vergebung solcher Wohnungen vorzugsweise die in weiter Entfernung von ihren Dienststellen wohnenden Rangierarbeiter und andere durch ihre Dienstverrichtungen besonders stark angestrengte Unterbeamte und Arbeiter zu berücksichtigen sind. Die Bestimmungen des früheren Erlasses betreffend die Heranziehung der Dienststellenvorsteher bei Vergebung der Dienstwohnungen sowie bei der Aufsicht über ihre Benutzung (s. Nr 32 S. 501 d. Ztg. unter dem Stichwort: Wahrnehmungen der sogen. Überraschungskommissionen) sind gleichmäßig auf die staatseigenen Mietwohnungen anzuwenden.

— **Lokomotivdrehscheiben.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist, um den Vorspann bei den Schnellzügen möglichst einzuschränken, in Aussicht genommen, mit der Beschaffung von 2/5-gekuppelten Schnellzuglokomotiven zunächst für die westlichen Eisenbahndirektionen weiter vorzugehen. Es kommt dabei in Frage, ob für diese Lokomotiven die Drehscheibe von 16 m Nutzlänge genügt oder ob für die Stationen, auf denen diese Lokomotiven untergebracht und gedreht werden müssen, Drehscheiben von größerem Durchmesser notwendig werden.

Über diese Frage soll der Lokomotivausschuß alsbald beraten. Gegebenenfalls bleibt zu prüfen, welchen Durchmesser die Lokomotivdrehscheibe würde erhalten müssen, um den jetzigen und auch später zu stellenden Anforderungen zu genügen, und ob und inwieweit die Drehscheibe von 16 m Nutzlänge sich verlängern läßt.

— **Eine Sitzung des preußischen Landeseisenbahnrats** ist auf Sonnabend, den 27. d. M. nach Berlin einberufen. Die Tagesordnung ist folgende:

1. Tarif für Manilahanf von Bremen und Hamburg nach binnenländischen Bedarfsplätzen; 2. Tarif für Grubenholz von Oberschlesien nach dem Ruhrbezirk und den Nordseehäfen; 3. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife.

Außerdem mehrere von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vorberatene, für die Beschlußfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinerem Interesse zu den allgemeinen Tarifvorschriften usw. des deutschen Eisenbahngütertarifs, betreffend:

allgemeine Tarifvorschriften für Privatgüterwagen, Tarifierung von Montagewagen für elektrische Bahnen, von Holzstoffpapier zum Bekleben von Strohpackpappen und von Papierhülsen.

— **Eine Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die Direktionsbezirke Hannover und Münster** findet am 24. d. M. in Münster i W. statt. Aus der Tagesordnung sind außer den regelmäßigen Gegenständen folgende Punkte erwähnenswert:

5. Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover, betreffend Aufnahme von Seehafenplätzen als Versandstationen in die Ausnahmetarife für Schiffsbaueisen.
6. Reform der Personentarife.
7. Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover, betreffend Ausnahmetarife für Griffel, Märbel und Schiefertafeln.
8. Beratung der eisenbahnseitig für den Winterfahrplan 1903/04 in Aussicht genommenen Änderungen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. dieses Monats in 11½ Arbeitstagen 198 721 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 280 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 195 247 und auf den Arbeitstag 16 271 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1009 und im ganzen 3474 Doppelwagen oder 1,8 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 27 353 Doppelwagen gegen 29 030, in Oberschlesien 64 671 Doppelwagen gegen 66 305 und in den drei Bezirken zusammen 290 745 Doppelwagen gegen 290 582 und war demnach im Saarbezirk 1677 Doppelwagen oder 5,7 % niedriger, in Oberschlesien 1634 Doppelwagen oder 2,5 % niedriger und in den drei Bezirken zusammen 163 Doppelwagen oder 0,1 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt am 6. d. M. 17 909 Wagen gegen 16 731 am 7. Juni im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 39 235 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 120 sowie von anderen Gütern 77 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 45 677 offene Wagen gegen 37 170 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in diesem Jahre 8507 oder 22,9 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Die Einnahmen der badischen Bahnen** betrugen im M a i d. J. nach geschätzter Feststellung aus dem Personenverkehr 2 521 610 ℳ (gegen die geschätzte Einnahme des Jahres 1902 + 276 280 ℳ), aus dem Güterverkehr 3 898 550 (+ 286 240) ℳ, aus sonstigen Quellen 497 660 (— 200 410) ℳ, zusammen 6 917 820 (+ 362 110) ℳ, Januar bis mit Mai 29 752 620 (+ 1 556 130) ℳ.

— **Veränderte Bezeichnung der obersten Verkehrsbehörde in Württemberg.** Die für die Behandlung der Verkehrsangelegenheiten bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten bestehende Abteilung führt künftig die Bezeichnung „Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung“ (bisher Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten).

— **Die Herstellung der Cölner städtischen Werftbahn,** die eine direkte Verbindung des Deutzer Hafens mit der Staatsbahn in Cöln-Deutz (B.-M.) bildet, ist in ihrer ganzen Ausdehnung fertiggestellt. Die landespolizeiliche Abnahme dieser Linie hat am 9. d. M. stattgefunden und die Strecke ist städtischerseits in Betrieb genommen worden. Hiermit ist nun auch endlich der seit so langer Zeit erstrebte Anschluß der städtischen rechtsrheinischen Hafenanlagen an die Staatsbahn verwirklicht.

— **Der Ankauf der Kleinbahn Cöln-Frechen durch die Stadt Cöln** ist durch die beiderseitigen Gemeindevertretungen genehmigt. Der Vertrag bestimmt, wie die Köln. Ztg. mitteilt, u. a. folgendes: Die Gemeinde Frechen überträgt an die Gemeinde Cöln zu vollem Eigentum die ihr gehörige Kleinbahn Cöln-Frechen (von Cöln nach Benzelrath) mit allen dazu gehörigen Sachen und Rechten sowie Verpflichtungen zum 1. Januar 1904. Der für die Übertragung von der Stadt Cöln zu zahlende Kaufpreis setzt sich zusammen: a) aus einer an die Gemeinde Frechen jährlich zu zahlenden festen Rente, die für das Etatsjahr 1904: 50 000 ℳ, und so für jedes Jahr um 1000 ℳ steigend, für das Etatsjahr 1914: 60 000 ℳ beträgt; in Höhe dieser 60 000 ℳ soll die Rente alljährlich so lange weiter gezahlt werden, bis sie durch die Stadt Cöln durch eine Kapitalabfindung in Höhe des 25 fachen Betrages in bar abgelöst wird. Die Stadt Cöln kann vom 1. Januar 1923 ab mit einjähriger Kündigung die Rente im ganzen in der oben bezeichneten Weise ablösen; b) aus einer Gewinnbeteiligung der Gemeinde Frechen in Höhe von einem Drittel des Reingewinnes der Bahn. Die Summe der Rente und der Gewinnbeteiligung soll 100 000 ℳ im Jahre nicht überschreiten. Die Gemeinde Frechen sichert der Gemeinde Cöln dauernde Freiheit von Gemeindeabgaben zu, soweit sie sich auf den Bau und Bahnbetrieb beziehen, und räumt ihr das dauernde und ausschließliche Recht zur Benutzung ihrer Gemeindestraßen ein.

— **Elberfelder Schwebebahn.** Die Arbeiten auf der Schwebebahnstrecke Kluse-Elberfeld bis Barmen-Rittershausen sind jetzt, wie die Köln. Ztg. meldet, soweit fertig gestellt, daß die landespolizeiliche Abnahme am 22. d. M. erfolgen sollte. Ergeben sich hierbei keine Ausstellungen, so soll die Strecke sofort dem Betriebe übergeben werden. Nach Eröffnung des Betriebes auf der Barmer Strecke wird insofern eine Neuerung getroffen, als die bisherige erste und zweite Wagenklasse zur zweiten und dritten Klasse umgeändert wird. Die ganze Strecke von Vohwinkel bis Barmen-Rittershausen ist in sechs Teilstrecken eingeteilt worden, und zwar Vohwinkel-Sonnborn, Schillerstraße, Döppersberg, Kaiserbrücke, Rathauserbrücke und Rittershausen. Die Fahrt auf je zwei Teilstrecken kostet in der dritten Klasse 10, in der zweiten 15 ₰, auf drei Teilstrecken in der dritten Klasse 15, in der zweiten Klasse 20 ₰ usw. Für die gesamte Strecke wird somit ein Fahrpreis von 30 bezw. 40 ₰ erhoben. Weitere Neuerungen bestehen darin, daß fortan statt Züge mit zwei Wagen solche mit drei Wagen fahren dürfen, und daß die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit auf 40 km in der Stunde erhöht worden ist. Über die erfolgte Eröffnung liegen zur Zeit (23. d. M.) Meldungen noch nicht vor.

— **Abschiedsfeier.** Zu Ehren des nach 45 jähriger Dienstzeit und nach 15 jährigem Wirken als Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld aus dem Amte scheidenden Eisenbahndirektions - Präsidenten Dieck wird von der Handelskammer eine Abschiedsfeier veranstaltet, die am Sonntag, den 28. d. M., Nachmittags 3 Uhr, im Festsaale der Gesellschaft „Verein“ stattfindet. Eisenbahndirektions-Präsident Dieck tritt, wie schon früher gemeldet, am 1. Oktober d. J. in den Ruhestand. Auf seinen Wunsch ist er aber bereits vom 1. Juli ab beurlaubt worden.

Österreich.

— **Einlösung der österreichischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 18. d. M. hat die Regierung einen Gesetzentwurf betreffend die Einlösung der österreichischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn durch den Staat eingebracht.

Im Sinne des eingebrachten Gesetzentwurfs soll die Regierung in Gemäßheit der mit dem Gesetze vom 25. Mai 1889 genehmigten Übereinkommen vom 20. und 22. Dezember 1888 zur Einlösung der vorgedachten Bahnlinien, welche sich auf Grund dieser Übereinkommen bereits längst in staatlichem Besitz und Betrieb befinden, ermächtigt werden, wobei der Staat die gesellschaftlichen Prioritätsobligationen zur Selbstbezahlung zu übernehmen und die 5 prozentige Prioritätsanleihe der Ungarischen Westbahn zurückzuzahlen oder zu konvertieren hätte.

Die erforderliche Kapitalbeschaffung soll durch Ausgabe von Kronenrente bewerkstelligt werden. Die Ausübung des Einlösungsrechts würde die Möglichkeit bieten, die dermalen einer 5 prozentigen Dividende entsprechende Jahreszahlung des Staats an die Aktionäre beider Gesellschaften um 1 % zu ermäßigen. Nach den erwähnten Übereinkommen hat nämlich die Staatsverwaltung die Berechtigung, die gesellschaftlichen Aktien gegen Staatstitres zum Durchschnittskurse des vorausgegangenen Halbjahrs einzulösen. Die auf diese Weise zu erzielende Ersparnis kann mit Rücksicht auf die Höhe der Aktienkapitalien und den Stand der 4 prozentigen Staatstitres bei der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn mit etwa 145 000 Kr., bei der Ungarischen Westbahn mit etwa 55 000 Kr., zusammen mit 200 000 Kr. jährlich beziffert werden.

— **Erklärung des Eisenbahnministers über die Tarifvereinbarungen mit Ungarn.** Der Eisenbahnminister hat in der am 18. d. M. abgehaltenen Sitzung des Ausgleichausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses, in welcher die Beratung über Artikel IX des Zoll- und Handelsbündnisses mit Ungarn betreffend die Regelung der Eisenbahntariffragen fortgesetzt wurde (vergl. Nr 47 S. 736 ff. d. Ztg.), folgende Erklärung über den Inhalt des zwischen den beiden Regierungen hinsichtlich der Tragweite der Bestimmungen des Artikels IX erzielten Einvernehmens abgegeben: „1. Die Bestimmungen der Absätze 4 und 5 des Artikels IX sollen für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses sowohl für die gegenwärtigen und künftigen Staatsbahnlinien, als auch für die Privatbahnen in beiden Staatsgebieten gelten. 2. Die Bestimmungen des Absatzes 2 und 3 desselben Artikels gelten nur für jene Linien, welche zur Zeit des Abschlusses des Zoll- und Handelsbündnisses zu den Staatsbahnlinien gehören. 3. Die Bestimmungen des Absatzes 1 gelten sowohl für die gegenwärtigen als für die während der Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses den Staatsbahnnetzen zuwachsenden Linien. 4. Ebenso sollen die Bestimmungen des Absatzes 6 nicht nur auf die gegenwärtigen, sondern auch auf die während der Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses den Staatsbahnnetzen zuwachsenden Linien Anwendung finden, wobei in Aussicht genommen wird, daß bei Inanspruchnahme der für die ausländischen Durchzugsendungen gewählten Einheitssätze hinsichtlich der neu hinzukommenden österreichischen Staatsbahnlinien die finanziellen Interessen der österreichischen Bahnen, insoweit diese ohne Nachteil für die ungarische Ausfuhr gewahrt werden können, unter ähnlichen Verhältnissen, wie solche bei dem Verkehrsgebiete des Absatzes 7 vorliegen, innerhalb der durch die volkswirtschaftlichen Interessen gezogenen Grenzen nach Tunlichkeit in gleicher Weise Berücksichtigung finden sollen, wie dies durch die Bestimmung des Absatzes 7 für das dort bezeichnete Verkehrsgebiet geschehen ist. Auch wurde einverständlich anerkannt, daß bei Regelung der Tariffragen der neu hinzukommenden Staatsbahnlinien die gegenseitigen Verkehrsinteressen eine dem Geiste des Zoll- und Handelsbündnisses entsprechende wohlwollende Berücksichtigung finden sollen.“

— **Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Am 16. d. M. hat im Eisenbahnministerium eine Besprechung mit den Vertretern der Privatbahnen stattgefunden, in welcher die bereits vom Staatseisenbahnrat begutachteten, von österreichischer Seite bei der nächsten Revisionskonferenz zum Berner Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr zu stellenden Abänderungsanträge zur Erörterung gelangten. Auf Grund der erzielten Verständigung wird demnächst mit dem ungarischen Handelsministerium das Einvernehmen gepflogen und sodann auch mit der deutschen Regierung in Absicht auf ein gleichmäßiges Vorgehen der beiden Reiche in der nächsten Revisionskonferenz Fühlung genommen werden.

— **Tarifierung von Hohlglaswaren.** Mit 1. April d. J. trat eine Zusatzbestimmung zum Tarifteil I, Abteilung A in Kraft, durch welche alle leicht zerbrechlichen Artikel, darunter auch Glas in unverpacktem Zustande, von der Beförderung als Stückgut auf den österreichischen Bahnen ausgeschlossen wurden. Der Bund österreichischer Industrieller übernahm es, dem Eisenbahnminister eine von nahezu 200 Glasfabriken gefertigte Eingabe zu überreichen, in welcher um Aufhebung dieser Transporterschwernis gebeten wird. Zur Unterstützung dieses Ansuchens sprach eine Abordnung beim Eisenbahnminister vor. Die Glasindustriellen legten eingehend „die schädliche Rück-

wirkung der neuen Frachtberechnung auf ihre ohnehin hart kämpfende Industrie dar und verwiesen insbesondere auf deren Benachteiligung gegenüber Ungarn, wo auf Grund von Ausnahmetarifen nach wie vor Hohlglaswaren in unverpacktem Zustande als Stückgut befördert werden. Der Eisenbahnminister versicherte der Abordnung, daß die in Beschwerde gezogene Tarifbestimmung voraussichtlich in der nächsten Zeit, zumindest für die Staatsbahnen, aufgehoben werden wird, und sich auch die Privatbahnen diesem Vorgang anschließen dürften.

— **Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen.** Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften umfaßte am Schlusse des Jahres 1902 zusammen 5814 Lokomotiven, 4531 Tender, 343 Schneepflüge, 14829 Personen- und 137144 Güterwagen. Von diesen Fahrbetriebsmitteln waren 26 Personenwagen und 4626 Güterwagen nicht Eigentum der Bahnverwaltungen, sondern gehörten fremden Parteien. Außerdem hatten die Eisenbahnen am Ende des bezeichneten Jahres zusammen 1416 Güterwagen teils von den österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, teils von fremden Leihgesellschaften bezw. Eisenbahnunternehmungen entlehnt. Die Vermehrung im Laufe des zweiten Halbjahres betrug 99 Lokomotiven, 84 Tender, 258 Personenwagen und 2086 Güterwagen.

— **Reichenberg-Tannwalder Eisenbahn.** Der für das Jahr 1902 vorgelegte Bericht des Verwaltungsrates hebt hervor, daß die Gesellschaftsbahn nunmehr das Glied einer internationalen Verbindung für den Frachtverkehr geworden ist, und gibt der Erwartung Ausdruck, daß sie als Touristenbahn für den immer steigenden Verkehr nach der herrlichen Gegend des Riesengebirges von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnen werde. Der Bericht bringt zur Kenntnis, daß der Verwaltungsrat nunmehr mit der Staatsbahndirektion Prag ein Abkommen über die Betriebsführung auf den Gesellschaftslinien getroffen hat, welches bis zum 30. Juni 1907 Gültigkeit hat. Der Bahnbetrieb wurde bisher bekanntlich von der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn geführt. Nach diesem Abkommen zahlt die Gesellschaft für alle den Betrieb als solchen treffenden Ausgaben einen Jahresbetrag von 360000 Kr. und 50 % desjenigen Betrages, um welchen die Roheinnahmen die Summe von 1040000 Kr. im Jahre übersteigen. Der Bericht macht schließlich noch Mitteilungen über bereits durchgeführte sowie noch durchzuführende Bauten, Herstellungen und Anschaffungen, welche einen Geldbedarf von rund 925000 Kr. beanspruchen dürften. Die Generalversammlung erteilte dem mit der Staatsbahndirektion Prag getroffenen Übereinkommen in betreff der Betriebsführung ihre Zustimmung und ermächtigte den Verwaltungsrat, vierprozentige Prioritätsobligationen bis zum Betrage von 1200000 Kr. auszugeben. Die Prioritätsaktien erhalten eine fünfprozentige, die Stammaktien Lit. A eine einprozentige Dividende.

— **Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehrs im Jahre 1902.** Dem von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn alljährlich herausgegebenen Bericht über den böhmischen Braunkohlenverkehr sind für das Jahr 1902 folgende Angaben zu entnehmen: Die Kohlenförderung sank gegen das Vorjahr, in dem sie 18283499 t betrug, auf 18217813 t (0,359 %). Die Gesamtkohlenaufgabe der Schächte an die nordwestböhmischen Eisenbahnen betrug:

	1902	gegen 1901
	Tonnen	
bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn .	8100617	— 448373
bei der Buschtěhrader Eisenbahn . .	1877961	— 19
bei den österr. Staatsbahnen	5551456	+ 338919
zusammen	15530034	— 109573

Der Ausfall in der Kohlenverfrachtung in den nordwestböhmischen Revieren im Jahre 1902 gegenüber dem Vorjahre entspricht einer Verkehrsabnahme von 0,7 %. Dieser Ausfall ist auf die Wirkungen der ungünstigen industriellen Verhältnisse und auf das teilweise Verdrängen der böhmischen Braunkohle in Nord- und Süddeutschland durch andere Kohlenmarken und Briketts zurückzuführen. Von der Jahresförderung im Jahre 1902 fanden Verwendung: im Auslande 7806717 t oder 43 %, im Inlande 10411096 t oder 57 %.

— **Lokalbahnbau in Galizien.** Der galizische Landeseisenbahnrat hat kürzlich beschlossen, den Landesausschuß um Feststellung eines Programms für Vervollständigung des galizischen Lokalbahnnetzes anzugehen.

— **Eisenbahn-Wohltätigkeitslotterie.** Der anläßlich des 50jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers vom österreichischen Eisenbahnbeamtenverein gegründeten Kurstiftung für österreichische Eisenbahnbeamte sowie den Unterstützungs- und Rechtsschutzvereinen der Lokomotivführer und Kondukteure der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen ist vom österreichischen Finanzministerium die Bewilligung zur gemeinsamen Veranstaltung einer Effektenlotterie erteilt worden. Der Reinertrag dieser Lotterie wird zur Bildung von Kurstipendien für hilfsbedürftige kranke österreichische Eisenbahnbeamte und zur Unterstützung notleidender sowie im Dienste verunglückter Lokomotivführer und Kondukteure, dann für Witwen und Waisen von solchen Bediensteten verwendet.

Übrige europäische Länder.

— **Kongo-Eisenbahn.** Die belgische Abgeordnetenkammer hat am 18. d. M. mit 82 gegen 26 Stimmen bei 7 Stimmenenthaltungen den zwischen der belgischen Regierung und der Kongo-Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag genehmigt, durch welchen das Rückkaufsrecht des belgischen Staates bis zum Jahre 1916 aufgeschoben, also der Gesellschaft so lange der Besitz gesichert wird, unbeschadet des Rückkaufsrechts des Kongostaates. Die Erörterung ging aber nicht ohne schwere Vorwürfe gegen den ausbeuterischen Betrieb der Kongo-Eisenbahngesellschaft ab. So wurde von sozialistischen Abgeordneten getadelt, daß die Gesellschaft zu viel Verwaltungsräte habe: 17 mit je 30000 Fr Gehalt! Das sei ein netter „Freßtopf“. Ein Abgeordneter rief: „besser bezahlt als die Minister!“, ein anderer: „Es ist ein Skandal“ und ein dritter: „Es ist ein Diebstahl!“

— **Die Pensions- und Unterstützungskasse der französischen Eisenbahner** (association fraternelle des employés et ouvriers de chemins de fer français) hielt dieser Tage in Paris ihr großes Jahresfest mit Bankett, Konzert, Theatervorstellung und Ball ab. An dem Bankett nahmen über 1000 Personen, auch viele Damen teil. Der Vorsitzende des Verwaltungsrats des Verbandes, Herr Cazalbon, dankte dem Minister der öffentlichen Arbeiten, Herrn Maruéjouls, für sein Erscheinen und sein Wohlwollen. Der Verband zählt gegenwärtig 106000 Mitglieder und 1500 Ehrenmitglieder und besitzt ein Kapital von 29000000 Franken. Der Vizepräsident des Verwaltungsrats der Nordbahngesellschaft, Herr Griollet, rühmte den Geist der Solidarität bei dem Unternehmen, ebenso erging sich Minister Maruéjouls in Worten höchster Anerkennung; er sagte u. a.: „Sie sind es, die an den ehrbaren häuslichen Herden, deren es noch so viele in Frankreich gibt, in einer unaufhörlichen und gewissenhaften Weise den Wollstrumpf stricken, den berühmten (fameux) Wollstrumpf, der stärker und mächtiger ist, als die größten Banken, den Wollstrumpf, aus dem das Lösegeld für die Niederlage und der Preis der Befreiung hervorgegangen ist (Beifall), der Wollstrumpf, der ein so großes Triebmittel der Arbeit ist, daß wir mit Vertrauen die schärfsten Krisen überstehen können. Sie sind es, die an ihren Herden die Zukunftsvorsorge und die Ersparnis vertreten.“ Der Minister verteilte dann eine Reihe von Orden und Auszeichnungen.

— **Postpaketbeförderung und Eisenbahngesellschaften in Frankreich.** Wegen der Beförderung der Postpakete werden in Frankreich andauernd Beschwerden laut. So wurde jetzt in der Abgeordnetenkammer beantragt, daß die ordentlichen Gerichte (Friedensrichter) in der Berufungsinstanz über Entschädigungen wegen Verlust, Beschädigung und Beraubung der Postpakete und wegen verspäteter Ablieferung entscheiden sollten. Von anderer Seite wurde entgegengehalten, daß eine solche Bestimmung augenscheinlich im Widerspruch mit Art. 11 des internationalen Vertrags über die Postpakete stehe. Bisher seien die Beschwerden wegen der Postpakete auf dem Verwaltungswege geregelt worden, und dieses System habe sich bewährt. Unterstaatssekretär Bérard erklärte zur Sache, daß die Regierung mit den großen Eisenbahngesellschaften wegen eines neuen Vertrages betreffs der Postpakete in Unterhandlung stehe; das Einvernehmen werde voraussichtlich bald erzielt sein und die Neuregelung würde die vorgebrachten Wünsche befriedigen.

— **Prozeß wegen der Pariser Stadtbahn und des Verkehrsmonopols der Omnibusgesellschaft.** In dem seinem Inhalt nach geschilderten Prozeß hat der Pariser Gerichtshof zu gunsten der Pariser Stadtbahn bezw. der Stadt Paris entschieden. Die Omnibusgesellschaft hatte später die Trambahnen übernommen und beansprucht laut Konzessionsvertrag von 1860 eine Art Verkehrsmonopol in Paris. Das Urteil erklärt, die Stadtbahn (métropolitain) sei keine Trambahn; sie sei konzessioniert unter dem Titel einer Lokalbahn (chemin de fer d'intérêt local) und sie müsse tatsächlich unter diese gerechnet werden, da ihr Gleis keinen öffentlichen Weg in Anspruch nehme und dem Verkehr von Wagen und Fußgängern nicht zugängig sei; auch die Wagen der Stadtbahn

nehmen keine öffentlichen Wege in Anspruch. Die Stadt Paris habe also mit der Stadtbahn keinen Eingriff in die Konzession der Omnibusgesellschaft begangen, welche kein allgemeines Verkehrsmonopol habe, sondern nur ein ausschließliches Vorrecht der Aufstellung (stationnement) von Wagen, die der Beförderung von Personen dienen, auf den öffentlichen Wegen. Auf Grund dieses Vorrechts wird übrigens die Stadt Paris zur Entschädigung an die Omnibusgesellschaft betreffs verschiedener konzessionierter Trambahnlinien verurteilt, welche als dem vertragsmäßigen Privileg Abbruch tuend erklärt werden. Betreffs der sogenannten, von außerhalb kommenden Pariser „Penetrations"-Trambahnen wird die Klage der Omnibusgesellschaft abgewiesen, weil diese nicht Sache der Stadt, sondern des Staates seien. Die klagende Omnibusgesellschaft wurde in drei Viertel, die Stadt Paris in ein Viertel der Kosten des ganzen Prozesses verurteilt. Das Verlangen der Omnibusgesellschaft auf Auflösung ihres Vertrags wegen angeblichen Bruchs der Bedingungen wurde abgewiesen.

— **Geschäftsbericht der Gotthardbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1902 bezifferten sich die Einnahmen auf 10 546 938 Fr (im Vorjahre 10 243 551 Fr.), wozu beitrugen der Vortrag 248 162 (417 282) Fr., der Überschuß der Betriebseinnahmen 9 472 072 (9 085 745) Fr., der Ertrag verfügbarer Kapitalien 211 435 (264 960) Fr., der Zins für zum Bau neuer Linien verwandter Kapitalien 60 665 (785) Fr. und die Zuschüsse aus den Sonderbeständen 554 602 (474 774) Fr. Da Zinsen in laufender Rechnung und Gebühren 21 675 (17 067) Fr., Anleihezinsen 4 135 700 (4 144 912) Fr. sowie Tilgung und Abschreibung 1 390 278 (1 370 000) Fr. erforderten und 1 088 005 (1 063 409) Fr. in die Sonderrücklagen eingelegt wurden, bleiben noch 3 911 278 (3 648 162) Fr. zur Verfügung der Aktionäre übrig. Es wird vorgeschlagen, hiervon 3 400 000 Fr. als 6,8 prozentige Dividende (wie im Vorjahre) zu verteilen und den Rest von 511 278 (248 162) Fr. vorzutragen. Bei unveränderter Betriebslänge von 276 km betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 8 118 180 (8 006 230) Fr. und aus dem Güterverkehr 20 386 812 (19 771 906) Fr. Einschließlich der Nebeneinnahmen ergab sich eine Gesamteinnahme von 21 344 225 (20 727 930) Fr. Das Betriebsjahr hat demnach ein befriedigendes Ergebnis geliefert. Alle Verkehrsabteilungen weisen gegenüber dem Vorjahre Mehreinnahmen auf, die sich im ganzen auf 614 906 Fr. oder 3,11 % belaufen. Zu dem Dividendenvorschlag sagt der Bericht, es sei weder zu einem Mehr noch zu einem Weniger irgend ein Anlaß vorhanden. Was die Erhöhung des Vortrags betrifft, so mahnen die vielen Bauten der Gesellschaft mit ihren Abschreibungen sowie die Mehrausgaben infolge der Lohnbewegung zur Vorsicht. Die finanzielle Tragweite der mit den Angestellten hinsichtlich der Löhne getroffenen Vereinbarungen liege zwar noch nicht klar zutage, doch sei als sicher anzusehen, daß dadurch die Ausgaben namhaft gesteigert werden. Auch an anderer Stelle des Berichts wird betont, daß das neue Gehalts- und Lohnregulativ, über das die Verhandlungen im April 1903 zum Abschluß gelangten, von bedeutender finanzieller Tragweite für die nächsten Jahre sein werde. Im Prozesse betreffend den Erneuerungsfonds sind infolge der Verstaatlichung nunmehr auch die vereinigten Schweizerbahnen aus der Streitgenossenschaft ausgetreten; die Jura-Simplonbahn werde demnächst folgen, so daß das Bundesgericht nur noch in Sachen der Gotthardbahn zu entscheiden haben werde. Bekanntlich hat die Gesellschaft die für die Jahre 1896, 1897 und 1898 zu gunsten des Erneuerungsfonds mit 1 894 983 Fr. verlangten Rückstellungen unter besonderem Titel in den Passiven der Bilanz aufgeführt, was der Bundesrat durch Genehmigung der Bilanz gebilligt habe. In gleicher Weise sei die Gesellschaft nun auch für 1901 verfahren, doch der Bundesrat habe jetzt verlangt, daß der Betrag unter „Spezialfonds, sonstige Fonds" eingestellt werde. Da die Gesellschaft aus verschiedenen Gründen diesem Verlangen nicht entsprechen möchte, so hat sie die richterliche Entscheidung angerufen; einstweilen hält sie auch für 1902 an ihrer Auffassung fest.

— **Die Zinsfußherabsetzung der schweizerischen Bundesbahnobligationen und die Abhängigkeit vom Ausland.** Das eidgenössische Parlament hat die Regierungsvorlage, welche zur Umwandlung von fast 400 000 000 Fr. 3,5 prozentiger Bundesbahnobligationen in 3 prozentige ermächtigt, genehmigt. Der Berichterstatter im Ständerat erklärte u. a.: Bei der Verstaatlichung sagte man, wir müssen die Bahnen aus dem Eigentume des Auslandes, vor allem Deutschlands, befreien; das sei nun erreicht worden. Dafür würde die Schweiz freilich an Frankreich verschuldet. Deutschland könne als Abnehmer der schweizerischen Eisenbahnpapiere nicht mehr in Frage kommen, so lange preußische Konsols so viel tiefer ständen, als die schweizerische Bundesrente. Es habe auch die deutsche Presse geglaubt, ihr Bedauern über die Abhängigkeit der Schweiz gegenüber Frankreich aussprechen zu müssen. Der Ton sei aber hier mehr auf „Frankreich" als auf die Abhängigkeit zu legen. Ausschlaggebend für das schweizerische Parlament und die schweizerische Regierung war u. a., daß jetzt schon bei dem höheren Zinsfuß drei Viertel aller Bundesbahnobligationen im Ausland sind. Es könne also durch Festhalten an dem höheren Zinsfuß diesem Übelstand doch nicht abgeholfen werden. Seitens der Regierung bezw. der Verwaltung der Bundesbahnen wurde geltend gemacht, daß letztere schwere Jahre durchzumachen haben würde; die Erhöhung der Löhne, die vielfach gesteigerten Ansprüche zwängen zur Sparsamkeit und Ausnutzung aller Finanzmittel. Die Gegnerschaft berief sich besonders darauf, daß der schweizerische Mittelstand durch das Herabdrücken des Zinsfußes auf unnatürlichem Wege mit Hilfe des Auslandes schwer geschädigt werde usw. Die fiskalischen Rücksichten waren schließlich auch im Parlament maßgebend. In der schweizerischen Presse, im Publikum und namentlich in Bank- und Börsenkreisen begegnet aber die als übereilt angesehene Umwandlung starker Kritik.

— **Überfüllung in den schweizerischen Schnellzügen.** Bei der Beratung des Nachtragsetats für die schweizerischen Bundesbahnen, der durch die Übernahme der Jura-Simplonbahn erforderlich geworden ist, wurde im eidgenössischen Parlament von der betreffenden Kommission Klage geführt, daß die direkten Schnellzüge der Bundesbahnen oft sehr stark überfüllt sind; das Publikum würde hier eine Abhilfe sehr begrüßen. Der Präsident des Verwaltungsrats v. Arx gab zu, daß diese Beschwerden durchaus berechtigt seien. Der Grund liege vor allem in dem ganz bedeutend vermehrten Verkehr, aber auch in der Rückständigkeit des Materials. Die Bundesbahnen bemühten sich, Abhilfe zu schaffen; die Neuanschaffungen von Wagen in jüngster Zeit würden die Sitzplätze um 1500 vermehren. Von heute auf morgen könnten die Übelstände nicht behoben werden, die von den Privatbahnen durch zu geringe Beschaffung von Material verschuldet worden seien. Auf die Anregung, es sollten nicht nur dreiachsige, sondern auch vierachsige Wagen für die großen Durchgangslinien geschaffen werden, erklärte Herr v. Arx, es sei auch die Meinung der Bundesbahnbehörden, daß solche Wagen angeschafft werden müssen, doch nur in beschränkter Anzahl. Man müsse erst weitere Erfahrungen sammeln. Es sei wohl möglich, daß man für die gewöhnlichen Wagen auf die zweiachsigen wieder zurückkehre. Das tote Gewicht bei den vierachsigen Wagen sei sehr groß, es vermindere die Fahrgeschwindigkeit.

— **Über Schnellzugbeförderung ohne Aufenthalt in England** brachten wir in Nr 39 S. 616 d. Ztg. verschiedene Angaben, denen wir auf Grund einer weiteren im „Engineering" gebrachten Mitteilung folgendes nachfügen können. Auch die Große Nordbahn ist bestrebt, durch Herstellung von Anlagen, welche die Wasserentnahme in voller Fahrt ermöglichen, die Fahrzeit ihrer Schnellzüge abzukürzen. Jedoch wird die Strecke London-Exeter der Großen Westbahn mit 310 km wohl bis auf weiteres die längste bleiben, die ohne jeglichen Aufenthalt durchfahren wird. Dagegen will die Große Nordbahn jetzt einen ihrer Schnellzüge in der Weise verkehren lassen, daß er die Strecke von Wakefield nach Kings Cross, also 282 km, ohne Aufenthalt zurücklegt und somit unter den „non-stop-runs" die zweite Stelle einnehmen wird. Ebenso beabsichtigt sie zwei ihrer Schnellzüge von London bis Doncaster, also auf eine Entfernung von 250 km, ohne Aufenthalt durchzuführen, so daß also auch diese Fahrstrecke der in unserer früheren Mitteilung erwähnten 253 km langen Nordwestbahnstrecke Euston-Crewe ziemlich nahe kommt. Demgegenüber bereiten die am Verkehr längs der Ostküste beteiligten Gesellschaften eine Beschleunigung ihres berühmten Schnellzuges „Flying Scotchman" in der Weise vor, daß er vom 1. Juli ab auf der ganzen Strecke zwischen London und Newcastle nur noch in Doncaster halten soll und also eine Entfernung von 432 km mit nur einem einzigen Aufenthalt zurücklegen wird.

— **Merseytunnel-Eisenbahn.** Im Jahre 1865 wurden die ersten Schritte unternommen, den mächtigen Merseyfluß zwischen Liverpool und Birkenhead zu unterfahren, 1879 der erste Spatenstich getan, acht Jahre später ein Probeschacht getrieben, um die Gesteinsart des Flußbettes zu untersuchen, und nachdem das bedeutende Kapital herbeigeschafft war, der Bau begonnen, Ende 1885 vollendet und die Linie anfangs 1886 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Sie bildet ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den großen Eisenbahnen von London und Wales einerseits und den Mittellandgrafschaften anderseits.

Vom Liverpool Terminus, der sich gerade unterhalb der Zentralstation der Cheshirelinien befindet, fällt die Linie stark ab, erreicht die Tunnelstation Jamesstraße, 30 m unter dem Straßenpflaster; drei Druckwasseraufzüge von je 6 m Länge und 5 m Breite, 150 Personen fassend, vermitteln den Auf- und Abstieg der Reisenden; in noch stärkerem Gefälle (1:30 bis

1:27) wird die Gerade 45,8 m unter dem Strommittel erreicht, dann in der Steigung von 1:30 die Hamilton Square-Station in Birkenhead, um bei Birkenhead Park wieder zutage zu treten. Der Dampfbetrieb erwies sich als äußerst kostspielig, die Fahrt durch den 8 m hohen und 5,8 m breiten Tunnel war infolge des Rauches und der Stickluft, wie jedem erinnerlich, der sie einmal gemacht, sehr belästigend; mehrere, 9 bis 12 m im Durchmesser haltende, durch Dampfmaschinen betriebene Fächer sollten für eine reichliche Lüftung sorgen, die Luft wurde aber nicht verbessert.

Die bedeutenden Ausgaben wuchsen noch mehr an, während die Einnahmen stetig sanken, und die Anteilscheinbesitzer sahen viele Jahre hindurch keinen Heller; so geriet das Unternehmen in die Hände eines Verwalters.

Zum Zweck der Umwandlung des Dampfbetriebes in den elektrischen beschaffte im Juli 1901 die Traction & Power Securities Cie das nötige Kapital und schloß einen Bauvertrag mit der British Westinghouse Electric Cie. Alle Arbeiten: Erneuerung des Oberbaues, Legung der Leitschienen, Anlage elektrisch betriebener Pumpen und Ventilatoren usw., wurden ohne die mindeste Störung des Betriebes durchgeführt. Am 3. Mai d. J. verließen die letzten Dampfzüge in der Station Birkenhead Park die Schienen der Tunnelbahn und der elektrische Betrieb mit einer Zugfolge von 3 Minuten und einer Fahrgeschwindigkeit von 32 km trat in Tätigkeit Schon die erste Betriebswoche brachte eine um 45 % erhöhte Einnahme.

— **Manchester Schiffskanal.** Am 22. Mai d. J. traten die Direktoren des Manchester Schiffskanals zusammen, um einen Plan für die finanzielle Gesundung dieses Riesenunternehmens in Erwägung zu ziehen. Nach langen Beratungen wurde beschlossen, dem Lord Mayor von Manchester, das zu gunsten des Unternehmens schwer belastet ist und schon große Opfer gebracht hat, nachstehenden Vorschlag zu unterbreiten:

Das Kapital der Anteilscheine im Betrage von 80 000 000 M. wird auf 40 000 000 M. herabgesetzt, wobei die Besitzer von Vorzugsaktien im Betrage von 80 000 000 M. auf ihre Vorrechte Verzicht leisten.

Der Vorsitzende glaubt, daß die Gesellschaft im Jahre 1908 imstande sein werde, 4 200 000 M. aus ihren Einnahmen an die Stadtgemeinde abzuführen, daß aber in den vier Jahren 1904 bis 1907 einschl. die Einnahmen hinter der Summe von 16 800 000 M., die nötig ist, um auch die Jahresrente von 4 200 000 M. an die Stadt begleichen zu können, zurückbleiben werden.

Die 6 000 000 M. zur gänzlichen Befreiung der Stadt von der Schiffahrtskanalsteuer sowie die weiteren 9 000 000 M. für den Betrieb und die Ausgestaltung, also zusammen 15 000 000 M., sollen von den Anteilscheinbesitzern beschafft werden, wogegen sie Schuldscheine im Betrage von 100 000 000 M. in Empfang nehmen, die erst nach 43 Jahren Zinsen tragen, wenn die Kanalanleihe aus dem Rücklagenfonds getilgt wird.

— **Statistische Mitteilungen über die Eisenbahnen Großbritanniens.** Im Anschluß an die Mitteilungen in Nr 32 Jahrgang 1903 S. 505 d. Ztg. entnehmen wir „Railr. Gaz." noch folgendes: Die Bruttoeinnahmen betrugen im Jahre 1902: 109 534 000 £ (= 2 190 680 000 M.) gegen 106 615 753 £ (= 2 132 315 060 Mark) im Jahre 1901 und 104 858 723 £ (= 2 097 174 460 M.) im Jahre 1900 Die Gesamtausgaben beliefen sich im Jahre 1902 auf 67 907 000 £ (= 1 358 140 000 M.) gegen 67 546 677 £ (= 1 350 933 540 M.) im Jahre 1901 und 64 800 385 £ (= 1 296 007 700 Mark) im Jahre 1900. Der Betriebsüberschuß betrug 41 627 000 £ (= 832 540 000 M.) im Jahre 1902, 39 069 076 £ (= 781 381 520 M.) im Jahre 1901 und 40 058 338 £ (= 801 166 760 M.) im Jahre 1900.

— **Von Bailow=Myss (Vorgebirge) nach Ssabuntschi (Kaukasus)** soll eine elektrische Bahn gebaut werden, deren Bauplan soeben die Kommission zur Begutachtung neuer Bahnen beschäftigt hat. Die Orte, die mit einander verbunden werden sollen, liegen bei Baku. Zur Zeit befinden sich die beiden Hauptfundstätten von Naphtha etwa 18 km weit von einander getrennt, und zwar das Quellengebiet von Balachani, Ssarachani und Ssabuntschi im Norden von Baku und dasjenige von Bibi=Eibat im Süden der Stadt. Während das erstere Gebiet mit der Stadt Baku, dem Mittelpunkte der ganzen Naphthaindustrie, durch eine Zweigbahn der Transkaspibahn und damit zugleich mit dem Eisenbahnnetze überhaupt verbunden ist, fehlt dem Quellengebiete von Bibi=Eibat bisher eine derartige Verbindung. Dieses Gebiet, das von Jahr zu Jahr immer größere Bedeutung für die Naphthaproduktion gewinnt, weil es außerordentlich reiche Naphthaquellen besitzt, ist z. Z. auf die Abfuhr seiner Produkte mit Lastfuhrwerken angewiesen. Teils wegen der Unvollkommenheit des Verkehrsmittels, teils wegen der Kostspieligkeit der Beförderung mittels Fuhrwerkes, da es sich um Massentransporte handelt, soll die Eisenbahnverbindung hergestellt werden. Die Bahn soll elektrisch betrieben und zweigleisig erbaut werden und sowohl Güter als auch Personen befördern. Die Gesamtlänge wird 16,27 Werst (= 17,35 km) betragen, von denen 1/3 auf den Straßen der Stadt liegen soll, während der Rest von 2/3 der Gesamtlänge außerhalb des Stadtgebietes liegen wird. Nur dieser Rest unterliegt der Begutachtung durch die vorbenannte Kommission, während der innerhalb der Stadt zu erbauende Teil der Bahn durch die Stadtverwaltung zu genehmigen ist. Soweit die Zuständigkeit der Kommission reicht, hat sie den Plan unter der Bedingung genehmigt, daß in zwei Jahren der Bau beendet ist und die Bahn dem Betriebe übergeben werden kann, daß die Konzessionsfrist 50 Jahre dauert, daß aber schon nach 20 Jahren dem Staate das Recht des Auskaufes zustehen soll und daß der Betrag der Fahrkartensteuer im Laufe von 10 Jahren der Staatskasse zufließen soll. Dem Unternehmen wird das Recht der Zwangsenteignung erteilt. Das Anlagekapital wird auf 1 800 000 R. festgesetzt.

Fremde Weltteile.

— **Bagdadbahn.** Die Frankf. Ztg. meldet aus Konstantinopel: Wie aus Paris hierher telegraphiert wird, erzielte Direktor Auboyneau in Berlin volles Einvernehmen in der Bagdadbahnfrage. Es wurde beschlossen, ein sechsgliedriges Direktorium zu bilden, dessen Mitglieder drei Deutsche und drei Franzosen sein sollen. Das Aktienkapital der Bagdadbahngesellschaft wurde endgültig folgendermaßen verteilt: 40 % dem deutschen Syndikat, worin die statutarisch den anatolischen Bahnen zustehenden 10 % inbegriffen sind, 40 % dem französischen Syndikat, 10 % der Türkei und 10 % Österreich und der Schweiz. Die französischen Unterhändler heben die große Loyalität des deutschen Syndikats hervor.

— **Zum Frachtverkehr auf der Sibirischen Bahn.** Die Frage der Bezeichnung von Stationen für Unterwegslagerung von Tee auf der Sibirischen Bahn ist auf einer vor kurzem unter dem Vorsitz des Geheimerats v. Perl stattgehabten Konferenz, wie die St. Petersburger Zeitung mitteilt, entschieden worden. Zu solchen Stationen sind Irkutsk und Sretensk bestimmt worden, wobei auf der erstgenannten Station bei Teesendungen nur in dem Falle die einem mit Unterwegslagerung beförderten Gute zukommende Vergünstigung gewährt werden soll, wenn die betreffende Ladung bis zu einer der Stationen der Sibirischen Bahn bezw. nicht über Tscheljäbinsk hinaus zur Beförderung gelangt. Gleichzeitig wurde auch die Frage der Regelung des Verkehrs zwischen dem russischen Bahnnetz und der Ussuribahn zum Abschluß geführt. Da mit der Eröffnung des regelmäßigen Güterverkehrs auf der Chinesischen Ostbahn das ganze russische Eisenbahnnetz durch die letztere sowie durch die Dampferlinie Amur eine Anknüpfung an die Ussuribahn und an die am Amur gelegenen Punkte Pokrowskaja, Blagoweschtschensk und Michailowo=Ssemjonowskaja erfahren hat, so beabsichtigt das Tarifkomitee, die Eisenbahnfrachtanteile der russischen Bahnstrecken von und nach Mandshuria oder Sretensk einerseits und den Anteil der Ussuribahn von und nach der Station Pogranitschnaja und Chabarowsk anderseits nach dem Tarif der Bahnen I. und II. Gruppe sowie nach den Tarifen für einzelne Güter besonders zu berechnen, bei der Beförderung auf der Chinesischen Ostbahn aber für die nach Klassen zu tarifierenden Güter die Sätze ohne jegliche Ermäßigung anzuwenden, den nach Differentialsätzen zu berechnenden dagegen den ursprünglichen Differentialsatz unter einer Ermäßigung zugrunde zu legen, die nicht weniger als 1,40 Kop. für 1 Pud und 1 Werst beträgt. Die Konferenz stimmte diesem Tarifplan vollständig zu, wobei sie noch beschloß, bei der Tarifierung der im direkten russisch-chinesischen Verkehr von Rußland nach ermäßigten Tarifsätzen ausgeführten Güter diese im Ussuri-Amurverkehr folgendermaßen zu berechnen:

1. Die Güter, die im Küsten- und Amurgebiet keiner Verzollung unterliegen (zu diesen Gütern gehören: Zement, Eisen, Stahl, Gußeisen, Blech, Eisen- und Stahlwaren, Butter, Drogenwaren, Fensterglas, Flaschen), sollen nach den Sätzen für den direkten russisch-chinesischen Ausfuhrverkehr tarifiert werden mit dem Vorbehalt, daß bei der Weiterbeförderung dieser Güter auf der Ussuribahn die Frachtanteile der russischen Eisenbahnen und der Ussuribahn von Pogranitschnaja oder Chabarowsk besonders berechnet werden.

2. Falls verzollte Güter aus Rußland über die Zollämter in Pokrowskaja, Blagoweschtschensk oder Michailowo=Ssemjonowskaja zur Beförderung gelangen, so sollen ihnen auf der ganzen Bahnstrecke bis Sretensk die für den direkten russisch-chinesischen Ausfuhrverkehr geltenden ermäßigten Tarifsätze zugrunde gelegt werden mit der Bestimmung, daß ein zollamtliches Zeugnis über die Ausfuhr dieser Güter ins Ausland vorgewiesen wird.

Für den Verkehr mit der Ussuribahn sind dieselben Transportbedingungen angenommen, welche dem kaukasisch-transkaspischen Verkehr zugrunde gelegt sind.

Schließlich wurde auf der Konferenz beschlossen, den im Ochotskischen Meere verbreiteten Fisch Keta im Verkehr auf der Eisenbahn von Nikolajewsk über Chabarowsk, Pogranitschnaja und Mandshuria auf den russischen Bahnen nach der 4. Klasse zu tarifieren.

— **Japanische Staatseisenbahnen.** Wir entnehmen hierüber „Railr. Gaz." folgende Angaben. Am 31. März 1902 betrug die Länge der Staatseisenbahnen in Japan 874 engl. Meilen (= 1407 km), 87 engl. Meilen (= 140 km) mehr als im Vorjahre. Es wurden 716 959 023 Personenmeilen gefahren, mithin etwa 820 319 Personenmeilen auf die Betriebsmeile. Das beweist den ungeheuer dichten Personenverkehr in Japan, da beispielsweise in den Vereinigten Staaten von Amerika nur 91 000 Personenmeilen, in Belgien, das den dichtesten Personenverkehr aller festländischen Staaten hat, nur 662 113 Personenmeilen auf die Betriebsmeile entfallen. Die Einnahmen der japanischen Staatsbahnen aus dem Personenverkehr betrugen annähernd 5 546 206 D. (= 22 184 824 ℳ); nur 1 % aller Reisenden benutzten die I., weniger als 10 % die II. Klasse. Es wurden 211 594 630 Tonnenmeilen, die 2 406 468 D. (= 9 625 872 ℳ) Bruttoeinnahmen brachten, gefahren. Im Vergleich zum Vorjahre ist im Personenverkehr eine Zunahme, im Güterverkehr eine Abnahme zu verzeichnen, die ihren Grund in einem allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang in Japan hat, doch ist in bezug auf die Einnahmen die Abnahme im Güterverkehr reichlich durch eine Erhöhung der Tarife aufgewogen worden. Die Gesamteinnahmen betrugen 8 167 154 D. (= 32 668 616 ℳ), die Ausgaben 3 968 934 D. (= 15 875 736 ℳ), der Überschuß 4 189 211 D. (= 16 756 844 ℳ). Es ist interessant, aus dem Jahresbericht zu entnehmen, daß der höchstbesoldete eingeborene Beamte, der Generaldirektor, mit dem Rang eines „Chokunin" 166 D. (= 664 ℳ) monatlich erhält, während ein ausländischer, im Generalsekretariat angestellter Beamter 650 D. (= 2600 ℳ) oder 484 D. (= 1936 ℳ) mehr als sein Vorgesetzter bekommt.

— **Anatolische Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1902 weist das Ergebnis einen Überschuß von 2 352 832 Fr. auf, wovon 113 025 Fr. dem Reservefonds, 200 000 Fr. der außerordentlichen Reserve überwiesen, eine Dividende von 5 % zur Verteilung gelangen und 121 057 Fr. vorgetragen werden sollen. Die Zunahme der kilometrischen Einnahmen betrug 1066 Fr. für die Stammlinie und 1310 Fr. für das Ergänzungsnetz. Die Bruttoeinnahme für das Gesamtnetz weist mit 11 204 119 Fr. eine Vermehrung von 52 482 L. T. = 1 192 767 Fr. oder 11,91 % auf; davon entfallen auf die Stammlinie 615 869 Fr. = 8,22 %. Die Betriebsausgaben betrugen 4 070 580 Fr. (3 826 403 Franken im Vorjahre). Der Betriebskoeffizient auf dem ganzen Netze belief sich auf 36,3 % gegen 38,2 % im Vorjahre. Die türkische Regierung hatte der Gesellschaft für die Strecke Haidar-Pascha-Angora 92 138 Fr., für die Strecke Eskischehir-Konia 131 745 L. T. kilometrische Garantien zu zahlen, welche Beträge von der Dette Publique voll ausgezahlt wurden. Über die Bagdadbahn äußert sich der Bericht: „Die Kaiserlich ottomanische Regierung hat unserer Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt, 10 % des Aktienkapitals von 15 000 000 Fr. der neuen Gesellschaft, die am 13. April als ‚Société Impériale ottomane du chemin de fer de Bagdad' konstituiert wurde, dauernd zu behalten; ferner dürfte es für unsere Gesellschaft vorteilhaft sein, einen mäßigen Anteil an der Gesellschaft zu nehmen, welcher der Bau der ersten Teilstrecke der Bagdadbahn von 200 km übertragen werden soll. Endlich hatte sich bekanntlich unsere Gesellschaft der Kaiserlich ottomanischen Regierung gegenüber zu verpflichten, die zur Ermöglichung der Einführung des Eilzugverkehrs auf unseren alten Linien erforderlichen Verbesserungen bis zu einer mittels Annuitäten rückzahlbaren Höchstausgabe von 8 000 000 Fr. vorzunehmen. Über die weiteren in Ausführung der erteilten Konzession und der Beschlüsse der vorjährigen Generalversammlung zu treffenden Maßnahmen, welche sämtlich in das neue Berichtsjahr fallen, wird einer künftigen Generalversammlung weiteres zu berichten sein. Inzwischen hält es der Verwaltungsrat für angezeigt, gegenüber den oben angeführten, mit dem Bagdadgeschäft zusammenhängenden Investierungen auf die Beschaffung neuer Mittel bedacht zu sein, um die Liquidität unserer Gesellschaft tunlichst auf dem jetzigen befriedigenden Stande zu erhalten. Von dem Rechte, das Aktienkapital um weitere 7 500 000 Fr. zu erhöhen, soll daher nach Vorschlag der Verwaltung die Generalversammlung Gebrauch machen." Der Betrieb im Hafen Haidar-Pascha ist eröffnet worden. Von den neuen 8 000 000 Fr. 5 prozentiger Obligationen der Hafengesellschaft gelangte vorläufig die Hälfte zur Begebung. Die Gesellschaft der anatolischen Bahnen hat für Kapital und Zinsen dieser Obligationen die Garantie übernommen. Über die sonstigen finanziellen Verhältnisse der anatolischen Eisenbahngesellschaft ist noch hervorzuheben, daß das Obligationenkapital sich Ende 1902 auf 159 043 000 Fr. vermindert hat. Auf den gelegentlich der Erteilung der Bagdadkonzession der türkischen Regierung im ersten Vierteljahre 1902 gewährten Vorschuß von 400 000 L. T. waren Ende 1902 noch 306 000 L. T. ausstehend, von dem dem Marineministerium gewährten Vorschuß von 120 000 L. T. waren Ende 1902: 84 511 L. T. abgehoben.

— **Neue Bahnen in Südostafrika.** Der Bau des portugiesischen Teils der Swasilandbahn ist nach Mitteilung von „Railr. Gaz." genehmigt und das Geld von der Regierung bewilligt worden. Die Linie wird von Matolla, 16 engl. Meilen von Lorenzo Marquez an der Delagoabahn, nach dem Teil von Transvaal geführt, der, jenseits der portugiesischen Grenze liegend, gewöhnlich Swasiland genannt wird. Die Regierung von Transvaal soll der portugiesischen Regierung die Weiterführung der Linie von der Grenze bis Ermelo, einer 160 engl. Meilen (= 257,60 km) in gerader Richtung von Matolla liegenden Stadt, zugesichert haben. Eine Privatgesellschaft baut eine Eisenbahn von Machadodorp an der Delagoabahn in südwestlicher Richtung nach Ermelo, und die Central South African Railway Conference hat die Summe von 4 705 905 D. (= 18 823 620 ℳ) zum Bau einer 135 engl. Meilen (= 217,35 km) langen Bahn ausgesetzt, die Springs, eine Station dicht bei Johannesburg, mit Ermelo verbinden soll; mit dem Bau soll sofort begonnen werden. (Siehe Nr 23 S. 356 Jahrg. 1903 d. Ztg.) Die alte Delagoa-Eisenbahn geht durch ausgedehnte Kohlenlager und hat dort einen so großen Verkehr zu bewältigen, daß die Notwendigkeit einer Parallelbahn sehr fühlbar wurde. Die neue Bahn Machadodorp-Ermelo-Springs wird die Delagoa-Eisenbahn in ihrem westlich von Machadodorp gelegenen Teile entlasten und Lorenzo Marquez auf einem anderen Wege mit Johannesburg verbinden. Die Central South African Conference hat außerdem die Summe von 2 433 250 D. (= 9 733 000 ℳ) zum Bau einer Bahn bewilligt, die Rustenburg, das westlich von Prätoria mitten in einem landwirtschaftlich reichen Gebiete liegt, mit den Hauptlinien verbinden soll; doch ist noch nicht entschieden, ob diese Verbindung in Prätoria oder Krügersdoorp erfolgen soll. Die neuen Linien werden tatsächlich Teile des Delagoabainetzes sein und hauptsächlich eingeführte Waren vom Hafen nach den durch Landwirtschaft und Bergbau wichtigen Mittelpunkten Transvaals bringen. Sie werden in die Industrieplätze Kohlen aus den Bergwerken, nach der Küste Felle, Wolle und Kohlen befördern.

— **Bau einer neuen Eisenbahn in Kanada.** Die Grand Trunk-Eisenbahngesellschaft in Kanada beabsichtigt den Bau einer das ganze Dominium durchquerenden Bahn. Die Gesellschaft verkörpert neben der Canadian Pacific Railway das größte Eisenbahnnetz Kanadas, das sich jedoch bisher auf den Osten Kanadas und dessen Verbindung mit den Vereinigten Staaten beschränkt und auch seinen östlichen Endpunkt am Atlantischen Ozean auf amerikanischem Gebiete (Portland) hat. Sie will nunmehr, wie der Reichsanzeiger einem Berichte des Kaiserlichen Konsulats in Montreal entnimmt, ihr Netz bis zum Pacifischen Ozean ausdehnen und hat bereits den Antrag auf Verleihung des erforderlichen Charter gestellt.

Gegenwärtig ist die Canadian Pacific Railway die einzige kanadische Bahn, die von Ozean zu Ozean reicht; bis vor kurzem war sie auch die einzige Bahn, die für die Beförderung der Produkte des Nordwestens in Betracht kam. In jüngster Zeit begann ihr die Canadian Northern Railway Konkurrenz zu machen. Auch diese Bahn soll die Ausdehnung über Prince Albert und Edmonton bis zum Stillen Ozean planen; vorerst reicht sie indes nur vom westlichen Endpunkte der großen Seen (Port Arthur) bis in die Nordwestecke von Manitoba (Zentralprovinz Kanadas). Tatsächlich hat zur Zeit noch in den Nordwestterritorien die Canadian Pacific Railway ein Monopol. Ihre Hauptlinie durchquert in der Richtung von Osten nach Westen den Süden von Manitoba, Assiniboia und Alberta; Abzweigungen nach Norden gibt es nur drei: eine kleinere nach Yorklon in Assiniboia und zwei größere, die eine durch Assiniboia nach Prince Albert in Saskatchewan, die andere nach Edmonton in Alberta. Nach Athabaska ist überhaupt noch keine Eisenbahn vorgedrungen, ebensowenig nach dem für den Weizenbau sehr geeigneten Keewatin. Der Flächeninhalt (ohne Seen) von Assiniboia wird auf 90 000 engl. Quadratmeilen, von Alberta auf 100 000, von Saskatchewan auf 108 000, von Athabaska auf 240 000 angegeben. Der Umfang der Eisenbahnen ist also für dieses Gebiet von zusammen rund 540 000 engl. Quadratmeilen nur sehr gering. Die Canadian Pacific Railway hat fraglos viel für die Erschließung des Nordwestens getan, doch waren ihr durch die Verhältnisse Grenzen gezogen. Die Wasserläufe sind nicht schiffbar, Chausseen gibt es nicht, und die Landwege verdienen kaum den Namen von solchen. Die Schwierigkeit, seine Produkte auf den Markt zu bringen, verbietet es daher dem Ansiedler, sich zu weit von der Bahn zu entfernen. Bei den weiten Maschen des Eisenbahnnetzes der Canadian Pacific Railway sind infolgedessen große Gebiete unbesiedelt und werden es bleiben, bis die Maschen enger gezogen werden. Anderseits wird aber der Bahn zum Vorwurfe gemacht, daß

sie ihr tatsächliches Monopol zum Nachteile des Farmers mißbrauche, der sich ihr gegenüber in einer Zwangslage befinde; namentlich sollen die Frachten zu hoch sein, es sei nicht für genügendes rollendes Material, Maschinen wie Güterwagen, und ausreichende Getreidespeicher gesorgt, und die Bewegung der Ernte werde deshalb sehr verzögert.

Ob die neue transkontinentale Bahn zur Beseitigung der Mißstände auf der alten beitragen wird, ist fraglich. Die neue Hauptlinie wird nach dem, was darüber verlautet, wesentlich nördlicher als die Hauptlinie der Canadian Pacific laufen und deren Netz möglicherweise nur an ihren nördlichsten Punkten, Prince Albert und Edmonton, berühren. Selbst wenn aber die Grand Trunk nicht bloß Zweigbahnen nach Norden, sondern auch nach Süden bauen sollte, so brauchte sie darum nicht mit der Canadian Pacific Railway in Wettbewerb zu treten. In einem etwa 1100 km breiten Gebiete (dies ist die Entfernung von der Nordwestecke Manitobas bis zum Felsengebirge), das bisher nur zwei von Norden nach Süden führende Eisenbahnlinien (Prince Albert-Regina und Edmonton-Calgary) hat, ist noch Raum für viele Eisenbahnen, die einander das Geschäft nicht zu beeinträchtigen brauchen. Auf jeden Fall wird aber die neue Linie zu einer weiteren Erschließung und Besiedelung beitragen, sei es, indem sie die Einwanderung in die nördlich von dem Canadian Pacific Railway-Netz belegenen Gegenden zieht, sei es, indem sie die weiten Maschen in dem Netze des letzteren ausfüllen hilft. Die Trasse der neuen Bahn steht noch nicht fest; es heißt, daß ihr östlicher Anfangspunkt in der Nähe von Toronto liegen, ihr westlicher Endpunkt nördlich von Vancouver entweder Bute Julet oder Fort Simpson sein wird. Die Grand Trunk hofft, die projektierte Bahn in fünf Jahren fertig stellen zu können. Die durch den Bau bedingte Ausgabe wird auf rund 100 000 000 Doll. geschätzt.

Wie das W. T.-B. vom 19. d. M. aus Ottawa meldet, hat die Eisenbahnkommission des Senats die neue kanadische Eisenbahnvorlage dem Senat zur unveränderten Annahme empfohlen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Der an der Linie Vendenheim-Weißenburg gelegene Haltepunkt Weyersheim, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, wird am 1. Juli 1903 auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnlinie Weiden-Neuenmarkt-Wirsberg zwischen den Stationen Seybothenreuth und Bayreuth gelegene Station V. Klasse Stockau, die bisher nur für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet war, wird am 1. Juli d. J. für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst eröffnet werden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. Juli 1903 an wird auf dem Haltepunkte Culten (Linie L. H. zwischen Crimmitschau und Werdau) öffentlicher beschränkter Stückgutverkehr eingeführt.

Im übrigen geben die sächsischen Güterverkehrsstellen Auskunft.

Österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personenverkehr und für die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege eingerichtete Haltestelle und Betriebsausweiche Sattendorf der Linie Amstetten-Pontafel ist am 15. Juni 1903 auch für den Gepäckverkehr eröffnet worden.

Beförderung von lebenden Tieren auf der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz.

Auf der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz wird die Auf- und Abgabe von lebenden Tieren, als Wiederkäuern, Pferden, Maultieren und Schweinen, vom 1. Juli 1903 angefangen stattfinden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 244 vom 15. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betr. den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 22. Juni d. J.).

Nr I 246 vom 22. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betr. die erste Anmeldung von Änderungen usw. für den am 1. Oktober d. J. zur Ausgabe gelangenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 22. Juni d. J.).

Nr II 223 vom 13. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Verhinderung des selbsttätigen Lösens der Kuppelspindeln (abgesandt am 22. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Büren-Brilon (Wald) zwischen den Stationen Brilon (Stadt) und Brilon (Wald) neu errichtete Personenhaltepunkt Gudenhagen dem Verkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Gudenhagen findet nicht statt.

Nach Gudenhagen darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt.

Der Fahrkartenverkauf findet durch die Zugführer statt.

Cassel, den 13. Juni 1903. (1563)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 28. Juni d. J. wird der an der Strecke Ottbergen-Northeim zwischen den Stationen Lauenförde und Carlshafen r. U. neu errichtete Personenhaltepunkt Würgassen dem Verkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Würgassen findet nicht statt.

Nach Würgassen darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt.

Cassel, den 13. Juni 1903. (1564)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. wird zwischen Studzienna und Kranowitz Haltestelle, Strecke Ratibor - Troppau, der Haltepunkt Woinowitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Woinowitz Hp. ist der Betriebsinspektion 1, Verkehrsinspektion und Maschineninspektion Ratibor unterstellt.

Die der Berechnung der Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze zugrunde zu legenden Entferungen betragen:

Studzienna-Woinowitz Hp. 3,04 km
Kranowitz Hst.-Woinowitz Hp. 3,26 „

Kattowitz, den 18. Juni 1903. (1565)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli l. J. wird die Benennung der auf der Linie Cilli-Wöllan gelegenen Station „Schönstein“ auf „Schönstein = Bad Topolschitz“ abgeändert. (1566)

---

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ist die Station Kleinkems der badischen Staatseisenbahnen für den Güterverkehr eröffnet und vom gleichen Zeitpunkt ab in das Heft 8 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs aufgenommen worden. Bemerkt wird, daß die Station nur für den Wagenladungsverkehr derjenigen Firmen eröffnet ist, deren Anwesen mit

dieser Station durch Anschlußgleis verbunden sind.

Ferner ist mit Gültigkeit vom 15. Juni die Station Reicholzheim der badischen Staatseisenbahnen, die seither nur für den Wagenladungsverkehr benutzbar war, auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Nähere Auskunft über die Bildung der Tarifentfernungen und der Frachtsätze erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 18. Juni 1903. (1567)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Eröffnung der Station Stettin-Westend für den Tierverkehr.

Am 1. Juli 1903 wird die zwischen den Stationen Torney und Zabelsdorf an der Bahnstrecke Stettin - Jasenitz gelegene Station Stettin-Westend, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr diente, nach Herstellung einer festen Rampe auch für die Abfertigung von Fahrzeugen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auch ferner ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Station Stettin-Westend in den Staatsbahn-Tiertarif aufgenommen.

Stettin, im Juni 1903. (1568)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Potschappel widerruflich als Versandstation in den im nordostdeutschen - sächsischen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flußschiffen einbezogen. Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 19. Juni 1903. (1569)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Juli d. J. ab erhält in den Gütertarifen der jetzige Staatsbahnhof in Marienburg die Bezeichnung „Marienburg Nord" und der jetzige Bahnhof der verstaatlichten Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn die Bezeichnung „Marienburg Süd". Der letztere Bahnhof wird mit dem gleichen Zeitpunkte für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern geschlossen.

Ist bei Wagenladungen aus den Frachtbriefen nicht ersichtlich, auf welcher von beiden Stationen die Abnahme gewünscht wird, so werden sie in Marienburg Süd zur Entladung bereit gestellt. Die Eisenbahnverwaltung behält sich indes das Recht vor, hiervon aus Betriebsrücksichten abzuweichen und die Wagen nach eigener Wahl auf dem einen oder anderen Bahnhofe laderecht zu stellen.

Die Frachtsätze sind für beide Bahnhöfe die gleichen. Alle bestehenden Frachtsätze und Tarifentfernungen für Marienburg Staatsbahnhof gelten vom 1. Juli d. J. ab sowohl für Marienburg Nord wie für Marienburg Süd.

Wenn nachträglich die Überführung von einem nach dem anderen Bahnhofe beantragt wird, kommen dafür die auf Seite 25 des Gruppentarifs I vorgesehenen Gebühren zur Erhebung.

Danzig, den 20. Juni 1903. (1570)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 10. Juli 1903 gelangen für die Beförderung von raffiniertem Petroleum in Ladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür pro Wagen und Frachtbrief direkte Frachtsätze ab den österreichischen Stationen Kralup (B. E. B.), Kolin (Ö. N. W. B. und St. E. G.), Pardubitz (S. N. D. V. B. und St. E. G.) und Zagórzany (k. k. öst. Stb.) nach Stationen der württembergischen und badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, der pfälzischen Eisenbahnen und der preußisch - hessischen Staatsbahnen zur Einführung.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die genannten österreichischen Stationen nähere Auskunft.

München, den 20. Juni 1903. (1571)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die Station Jockgrim der Pfälzischen Eisenbahnen in den im Tarifheft 2 bestehenden Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine etc. als Versandstation einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 20. Juni 1903. (1572)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppenverkehr Bromberg, Danzig, Königsberg (I), Wechselverkehre der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit Gruppe I, Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr, Binnen- und Nachbargüterverkehr mit Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Infolge Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn gehen die an dieser Bahn gelegenen Stationen mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. aus dem Binnenverkehr und dem Nachbargüterverkehr mit der genannten Privatbahn in die obenbezeichneten Verkehre über.

Bis zur Durchführung der bei Berücksichtigung der Staatsbahntaxen im Gruppentarif und in den Gruppenwechseltarifen der Staatsbahnen erforderlich werdenden Tarifmaßnahmen bleiben die zur Zeit bestehenden Entfernungen, Tarifsätze und sonstigen Gebühren in Kraft.

Näheres ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren.

Danzig, den 19. Juni 1903. (1573)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II. Heft 1 vom 1. März 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die im Nachtrag XI Seite 19 und 20 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 34 (Porzellanerde) für die Station Sodau k. k. St. B. im Verkehr mit sämtlichen deutschen Stationen um je 2 ₰ ermäßigt.

Breslau, den 18. Juni 1903. (1574)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.

Zum Kohlentarif Nr 16 wird zum 1. Juli d. J. der Nachtrag I herausgegeben, welcher Frachtsätze ab der lothringischen Station Beningen enthält. Verkaufspreis 5 ₰. (1575)

St. Johann-Saarbrücken, 17. Juni 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 20. d. M. werden die Stationen Jüchen des Direktionsbezirks Cöln mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Bedburg usw. und Schwedt a. O. des Direktionsbezirks Stettin mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Altdamm usw. in den Verband aufgenommen.

Altona, den 16. Juni 1903. (1576)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem Übergang der Stargard-Cüstriner Eisenbahn am 1. Juli d. J. auf den Staat kommen die im Gütertarif der genannten Bahn auf Seite 12—17 für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Jädickendorf - Pyritz und Arnswalde-Berlinchen enthaltenen Kilometerzuschläge sowie die auf Seite 18—21 des Tarifs für verschiedene Stationsverbindungen vorgesehenen Stationsfrachtsätze in Wegfall. Die Frachtberechnung erfolgt künftig auf Grund der kürzesten Entfernung und der allgemeinen Kilometertariftabelle bezw. der Ausnahmetarife. Die Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) erhält folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Sp.-T. III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl."

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 18. Juni 1903. (1577)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff usw. vom 1. Dezember 1902 tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe kann von unserer Drucksachenverwaltung unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 18. Juni 1903. (1578)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 5. April d. J. bis Ende Mai d. J. zugelassene frachtfreie Beistellung von Schutzwagen für Langeisensendungen von Stationen der Reichseisenbahnen nach Stationen des Direktionsbezirks Cöln wird auf die Zeit bis Ende Juni d. J. ausgedehnt.

Cöln, den 17. Juni 1903. (1579)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 20. Juni d. J. ab werden die Haltestelle Thorn Uferbahn des Direktionsbezirks Bromberg und die Stationen der Neubaustrecke Pr.-Stargard-Skurz des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 16. Juni 1903. (1580)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. gelangt der Nachtrag III zu Tarifheft 1 und 2 zur Ausgabe. Soweit Frachterhöhungen

eintreten, haben solche ab 16. August l. J. Gültigkeit.

In die beiden Nachträge sind unter anderem die bisher im nordostdeutsch-Berlin-bayerischen und nordostdeutsch-Berlin-württembergischen Gütertarif für die Stationen Finkenheerd, Frankfurt a/O. Fürstenberg a/O., Guben, Neuzelle und Wellmitz vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze, ferner die im Magdeburg-Halle-bayerischen Gütertarif für die Stationen Kerkwitz und Peitz Ost sowie im ost-mittel-südwestdeutschen Gütertarif, Heft 6 für Peitz Ost bestehenden Tarifentfernungen und Frachtsätze aufgenommen worden.

Insoweit im ost-mittel-südwestdeutschen und nordostdeutsch-Berlin-württembergischen Verband für die vorbezeichneten Stationen bis jetzt Tarifentfernungen bestehen und künftighin im Nachtrag III zu Tarifheft Nr 2 des schlesisch-süddeutschen Verbandsgütertarifs nicht mehr enthalten sind, haben dieselben noch bis zum 16. August l. J Gültigkeit.

München, den 18. Juni 1903. (1581)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppenverkehr Altona, Hannover, Münster (Gruppe IV), Wechselverkehre der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit Gruppe IV, Oldenburg-nordwestdeutscher und Westdeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. werden die Stationen Ahaus, Dülmen D. G. E., Epe i/W. und Legden der verstaatlichten Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in die Tarife der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen aufgenommen und scheiden für den Verkehr mit den Stationen dieser Bahnen aus dem westdeutschen Privatbahnverkehr aus. Die bisherigen direkten Entfernungen und Frachtsätze bleiben noch bis auf weiteres in Kraft. Soweit für diese Stationen direkte Frachtsätze bisher nicht bestanden haben, werden solche eingeführt. Über die Höhe derselben geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Ferner treten mit dem 1. Juli d. J. die für den Verkehr zwischen Coesfeld und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einerseits und Stationen der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen anderseits in dem Tarife für den westdeutschen Privatbahnverkehr bestehenden Entfernungen und Frachtsätze außer Geltung; gleiche Entfernungen und Frachtsätze bestehen für die Stationen Coesfeld und Gronau des Direktionsbezirks Münster in dem Gruppentarif IV, den Wechseltarifen mit der Gruppe IV und in dem Tarife für den Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr.

Münster, den 19. Juni 1903. (1582)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Göritz (Stadt) für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli 1903 wird der zwischen den Stationen Lässig und Göritz an der Strecke Cüstrin-Reppen gelegene Haltepunkt Göritz (Stadt) für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Station Göritz wird mit demselben Tage für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen.

Stettin, im Juni 1903. (1583)

Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichischer Grenzverkehr.
(Berichtigung von Frachtsätzen.)

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 Friedland i/B.-Myslowitz und Friedland i/B.-Oderberg, enthalten im Tarif Teil II, gültig vom 1. Januar 1903 (Seite 67), werden mit sofortiger Gültigkeit wie folgt berichtigt:

Friedland i/B.-Myslowitz von „53“ auf „253“ ₰,
Friedland i/B.-Oderberg von „55“ auf „255“ ₰.

Wien, im Juni 1903. (1584)

Direktion
der priv. öst.-ung. Staats-Eisenbahn-gesellschaft,
namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der am 30. Juni 1903 fällige Zinsencoupon Nr 15 unserer $3\frac{1}{2}$ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird u. z. jener der Schuldverschreibungen

Lit. A pr.	5000 ℳ	mit	87,50 ℳ
„ B „	1500 „	„	26,25 „
„ C „	1000 „	„	17,50 „
„ D „	300 „	„	5,25 „

deutscher Reichswährung vom 30. Juni 1903 angefangen

in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhm. Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Juni 1903. (1585)

Der Verwaltungsrat.

---

6. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

160 000	kg	Repsmaschinen- und Lampenöl,
1 000 000	„	Mineralschmieröl,
200 000	„	Gasöl,
1 000 000	„	Erdöl, russisches,
300 000	„	Putzöl,
25 000	„	Terpentinöl, feines,
70 000	„	Leinöl,
10 000	„	Talg,
1 800	„	Kernseife,
25 000	„	Schmierseife.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verdingung 1. Juli 1903“
versehen spätestens
Mittwoch, den 1. Juli 1903, Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 5. Juni 1903. (1586)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung der Lieferung von 12710 kg Leinöl, 45 250 kg Leinölfirnis und 43 080 kg Terpentinöl für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M. und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von ihr gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Leinöl usw.“ versehen bis zum 14. Juli 1903, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 10. August 1903, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 15. Juni 1903. (1587)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung auf Lieferung von 20 Stück eisernen Kohlenkasten zu 500 kg Fassungsraum, darunter 6 Stück ohne Räder, zum Beladen der Lokomotivtender soll stattfinden. Die besonderen Bedingungen nebst Angebotsbogen und Zeichnungen sind im hiesigen Eisenbahn-Inspektionsgebäude, Hamburger Str. 30, Zimmer Nr 13, einzusehen und können gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ — nicht in Briefmarken — von dem Eisenbahnsekretär Peus daselbst bezogen werden. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 8. Juli 1903, Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 17. Juni 1903. (1588)

Königl. Eisenb.-Maschineninspektion.

Verdingung auf Lieferung von 4 Stück Wasserkränen mit Träufelsäule nach Blatt 50, II. Auflage der Musterzeichnungen für die Staatseisenbahnverwaltung soll stattfinden; davon je 2 Stück für die Bahnhöfe Dortmund und Hamm. Die Abmessungen sind: Auslegerlänge 2440 mm, Höhe der Träufelsäule 2700 mm, Trichterweite 450 mm.

Ergänzungsbestimmungen sind im hiesigen Eisenbahn-Inspektionsgebäude, Hamburger Straße 30, Zimmer Nr 13, einzusehen und können auch nebst Angebotsbogen gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ — nicht in Briefmarken — von dem Eisenbahnsekretär Peus daselbst bezogen werden. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 9. Juli 1903, Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 17. Juni 1903. (1589)

Königl. Eisenb.-Maschineninspektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Juni Vorm. gemeldet.

Nr 18 Berlin, am 24. Juni 1903. Jahrgang 1903

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1	12	Pack	Stühle —	132	1	Wilmersdorf=Fr.	K. E.-D. Berlin	
2	A A	6	1	—	Hühnerkorb —	13	2	Emmerich	K. E.-D. Essen	
3	A B	33	1	Blechkanne	leer —	8	3	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
4	A E	569	1	Kiste	Konversationslexikon	34	4	Emmerich	K. E.-D. Essen	
5	A P	1178	1	„	Ofenkacheln —	140	5	Immenstadt	Bayerische Stsb.	
6	A S	95	5	Pack	Reiserbesen —	150	6	Mainz	Direktion Mainz	
7	A Z	1	1	Eisenflasche	gefüllt? —	35	7	Moabit	K. E.-D. Berlin	
8	B	—	2	Blechbüchsen	leer —	3	8	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
9	B	—	1	Stück	Herdfuß —	—	9	Varel	Oldenburgische Stsb.	
10	B	8167	1	Bund	9 Stahlstangen —	48	10	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
11	B H	2	1	Korb	leere Blechkanne, alt	2,5	11	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
12	B I	15556	1	Kiste	? —	13	12	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
13	B R	69	1	Pack	Rindshaut —	26	13	Weinheim	Direktion Mainz	
14	B S Co	163441/3	3	Kisten	Zuckerwaren —	185	14	Luxemburg	Reichsbahn	
15	C B	2408	1	Kiste	Zigarren —	50	15	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
16	C H	7	1	Pack	Gießkannen —	5	16	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
17	C J	50/3	4	Körbe	Eisenwaren —	—	17	Lübeck	Lübeck-Büchener	
18	C M	2165	1	Kiste	Holzw. —	35	18	Emmerich	K. E.-D. Essen	
19	Ch M	2578/82	5	Ballons	Säure —	375	19	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
20	C V	6395	1	Kiste	Trockenelem. —	47	20	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	D	—	1	Stab	Flacheisen —	19	21	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
22	D	2149	1	Bund	3 Eisen —	92	22	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
23	D S F	1076	1	Kiste	2 weiße Steinplatten	11	23	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
24	D K	2733	1	„	gef. Flasche —	24	24	Wüstegiersdorf	K. E.-D. Breslau	
25	D M	123	1	Reisekorb	gefüllt —	44	25	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
26	D S T / M F	43623	1	Kiste	Strickmaschine —	70	26	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
27	E weiß	—	2	—	Bandeisen —	58	27	Firchau	K. E.-D. Danzig	bekl. Danzig 5/5. 03.
28	E A N	18974	1	—	Kindersportwagen —	10	28	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
29	E K C	45991	1	—	eis. Riemenscheibe —	17	29	Berlin Ahg.		zum Verschluß von Reisekörben.
30	E R	409	1	Ballen i. L.	Eisenstangen —	14,5	30	Görlitz	K. E.-D. „ Breslau	
31	E S Co.	2142	1	rund. Korb	Flaschenzüge —	85	31	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
32	F A C	536	1	Kiste	Maschinenteile —	26	32	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
33	F B C	8069/78	10	Kisten	leer —	250	33	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
34	F C	7492	1	Kiste	Papier —	—	34	Emmerich	K. E.-D. Essen	
35	F J Co.	267	1	„	? —	117	35	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
36	G	—	1	Stück	Ofentür —	1,5	36	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
37	G B	254 / 862	2	Fässer	leer —	32	37	Plagwitz=Lind.	K. E.-D. Halle a/S.	
38	G B	27098	1	Kiste	gefüllt —	127	38	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
39	G B C	1688	1	Bund	8 Stg. Bandstahl —	13	39	Zella=St. Bl.	K. E.-D. Erfurt	
40	G B & C	2002	1	Ballen	Läuferstoff —	18	40	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
41	G C	1031	1	Kiste	elektr. Material —	41	41	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
42	G f V	—	1	—	Plan —	—	42	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	braun.
43	G K	19	1	Sack	Holzkegel —	34,5	43	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	G K	20	1	Bund	Hohlglas —	13,5	44	Annaberg	Sächsische Stsb.	
45	G K	29789/90	2	„	8 Eisenstäbe —	23	45	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
46	G L	14223	1	Kiste	gefüllt —	14	46	Frauenstein	Sächsische Stsb.	
47	G S	9	1	Sack	alte l. g. Wollsäcke —	50	47	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
48	G S	23	1	Holzkoffer	Kleider —	28	48	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
49	G S C	—	2	—	Ketten —	—	49	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
50	G W C	4917	1	Ölfaß	leer —	40	50	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
51	H	—	1	Stange	Flachstahl —	47	51	Basel E. L. B.	Reichsbahn	
52	H	2	1	Stück	gußeis. Rad —	26	52	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
53	H	5	1	Büchse	Fettwaren —	5	53	Brennet	Badische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
54	H	124	1	eis. Faß	leer —	81	54	Leipzig Th. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
55	H B	1900	1	Faß	Sardellen —	23	55	Essen H.	K. E.-D. Essen	
56	H F	325/668	2	Pack	Transmissionsscheiben	12	56	Mayen O.	St. Johann=Saarbr.	
57	H F K	III	1	Bund	Eisenstangen —	58	57	Oberhausen	K. E.-D. Essen	bekl.: Gelsenkirchen.
58	H K	3	1	Faß	Schmieröl —	252	58	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
59	H R	—	1	Bund	8 Flacheisen —	53	59	Lauscha	K. E.-D. Erfurt	
60	H R	43	1	—	Waschkommode —	?	60	Herne	K. E.-D. Essen	
61	H W	703	1	Faß	leer —	22	61	Eckartshausen	Württemberg. Stsb.	
62	J	11	2	Stück	kl. Wagenfedern —	—	62	Neuß	K. E.-D. Cöln	
63	J S	2	1	Eierkiste	leer —	42,5	63	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
64	J V	1413	1	Kiste	leer —	30	64	Remscheid=Bl.	K. E.-D. Elberfeld	
65	K	?	1	Ballen	Webwaren —	12	65	Northeim	K. E.-D. Cassel	
66	K C	2528, 3306	2	Zylinder	leer —	80	66	N.=Schöneweide=Joh.	K. E.-D. Berlin	
67	K F	1132	1	Stück	eis. Lampenkugel —	6	67	Bock=Wallendorf	K. E.-D. Erfurt	
68	K M	1216/17	1	Stange	rundes Eisen —	13	68	Karlsruhe	Badische Stsb.	
69	L B	251	1	Kiste	schwarze Felle —	72	69	Mainz	Direktion Mainz	
70	L G	—	1	Bund	4 neue Unterlagsplatten	6	70	Sulingen	K. E.-D. Münster	
71	L G	9260	1	Kiste	Aprikosen —	12,5	71	Essen H.	K. E.-D. Essen	
72	L U	2207	1	Pack i. P.	Ölpergament —	32	72	Kappel i/S.	Sächsische Stsb.	
73	M	2123	1	Pack	Papier —	52	73	Horrem	K. E.-D. Cöln	
74	M F	21	1	Sack	Geige, Überzieher —	5	74	Lieberose	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
75	M G	1143	1	Bund	Rohr —	4	75	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
76	M M	1	1	Kiste	Bild —	14	76	Leipzig Dr. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
77	M R	4722	1	Ballen	bw. Waren —	8	77	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
78	M S	6808	1	—	Kette —	18,5	78	Wallwitz	K. E.-D. Magdeburg	
79	M W	831	1	Kiste	Därme —	19	79	Furth i. Wald	Bayerische Stsb.	
80	M W	19393	1	„	Pappkartons —	42	80	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
81	N	—	1	Faß	weiße Kreide —	174	81	Laggenbeck	K. E.-D. Münster	
82	N C S	103	1	—	Kette —	—	82	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	12 m lg.
83	O B	177	1	Sack	8 Block Blei oder Zink	50	83	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
84	O S	100	1	Koffer	ansch. leer —	17	84	Schalke	K. E.-D. Essen	
85	O W	2266	1	Kiste	leer —	33	85	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
86	P	650	1	Faß	Porzellanwaren —	81	86	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
87	P A Q	3159	1	Kiste	Glasware —	57	87	Emmerich	K. E.-D. Essen	
88	P B	9132	1	Kübel	Käse —	72,5	88	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
89	R E	5000	1	Bund	7 Wasserleitungsrohre	67	89	Marbach N.	Württemberg. Stsb.	
90	R H	1601	1	Kiste	leer —	28	90	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
91	R L	2200	1	Stab	Flachstahl —	3	91	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
92	R P	752	1	Pack	6 Schaufeln —	13,5	92	Eving	Dortm.-Gron.-Ensch.	
93	R V	2071	1	„	Bettrahmen —	20	93	Mayen O.	St. Johann=Saarbr.	
94	S	1/5	5	Bund	33 leere, alte Weidenkb.	149	94	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
95	S	2	1	Ballen	Kaffee —	11	95	Baal	K. E.-D. Cöln	
96	S B	9603	1	„	Manufakturwaren —	14	96	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
97	Sch	51	1	rd. Schlßk.	Kleider —	12	97	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
98	S & M	—	1	Faß	leer (335 l) —	96	98	Münster b. Bingen	Direktion Mainz	
99	S M	1471	1	„	Öl oder Fett —	208	99	Trier	St. Johann=Saarbr.	
100	S O C	7664	1	„	gefüllt? —	30	100	Schaffhausen	Badische Stsb.	
101	T	2453	1	Verschl.	eis. Topf —	20	101	Lübeck	Lübeck-Büchener	
102	T Co	1995	1	Harraß	Glasflaschen —	127	102	Bonn	K. E.-D. Cöln	
103	T K	4740	1	Kiste	Wein —	14	103	Hermsdorf=Klosterlausnitz	K. E.-D. Erfurt	
104	T S	1/2	2	Stück	Maschinenteile —	14	104	Stolp	K. E.-D. Danzig	
105	T S	19264	1	Kiste	Wagenschmiere —	19,5	105	Grebenhain=Crainfeld	K. E.-D. Frankf. a./M.	
106	T S S	1620	1	Korb	Möhren —	40	106	Aurich	K. E.-D. Münster	
107	U	1292	1	Bund	3 Blechschöpfer —	4	107	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
108	V	10208	1	Kiste	leer —	24	108	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
109	V S P L	10	2	Weinfässer	leer —	210	109	Metz	Reichsbahn	
110	V W	11	1	Stück	eis. Dachfenster —	15	110	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
111	W A F	605	1	Kiste	Wagen —	45	111	Mayen O.	St. Johann=Saarbr.	
112	W & C	138	1	„	gefüllt —	26	112	Schweidnitz	K. E.-D. Breslau	
113	W D	—	2	—	Böcke —	10	113	Verden	K. E.-D. Hannover	
114	W H	308, 311, 355, 1172, 21276	5	—	Blechflaschen, leer —	8	114	Altona	K. E.-D. Altona	
115	W H C	503	1	Kiste	Zollgut —	52	115	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
116	W K	100	1	Pack	l. a. Säcke —	4	116	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
117	W M	4	1	Kübel	Butter —	9,5	117	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
118	W N	1756	1	Kiste	2 Manometer —	16	118	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
119	W P	16	1	Pack i. P.	Kinderwagenbügel —	4	119	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
120	Z	392	1	Kiste	gefüllt —	60	120	Walsrode	K. E.-D. Hannover	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

121	„Brennabor“	—	1	—	Fahrrad —	15	121	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
122	Franziska Breuser	—	1	Korb	Kleider, Wäsche —	25	122	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
123	A. priv. Busch. E.	11265	1	Stück	Stahlteil in Schlangenform	16	123	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	Eilgut.
124	„Deutsche Lyra"	33820	1	—	Fahrrad —	—	124	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
125	C. Gake & Klipsch	3907	1	Faß	leer —	31	125	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
126	August Göricke	23777	1	—	Fahrrad —	10	126	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
127	Grätzer Dampfbr.	2929	1	Faß	leer —	53	127	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
128	Höcher	35104 144	2	Achtel	Bier —	—	128	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
129	W. L. Lindemann	1538	1	Faß	ansch. Bier —	45	129	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
130	Mälzerei Akt.-Ges.	—	1	Sack	leere Säcke —	7	130	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
131	Meyer	—	1	Verschlag	Petroleumkocher —	—	131	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
132	Müller	306	1	Faß	leer —	27	132	Selb=Plösberg	Bayerische Stsb.	
133	Mich. Posipanke	—	1	Koffer	Männersachen —	37	133	Leipzig Dresd. B.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
134	Kaarle Rönty	—	1	Schiffersack	Herrenkleider —	12	134	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
135	de Salning	11	1	Koffer	Zollgut —	62	135	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
136	Arnold Schneider	—	1	Pappkarton	Kinderkleider —	6	136	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
137	Sibbesse	—	1	Kiste	Delikatessen etc. —	39	137	Sibbesse	K. E.-D. Cassel	
138	Steinfabrik Ulm Akt.-Ges.	—	1	Pack	l. Zementsäcke —	6	138	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
139	Union	18%	1	Sack	Kartoffeln —	48	139	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	
140	Union Ph. Fabrik chemischer Produkte Stettin	—	1	„	Wolle —	6	140	Falkenburg i/P.	K. E.-D. Stettin	
141	2 K Verein für Zucker Alten	—	1	„	weiße Kartoffeln —	50	141	Stettin Cgb.	„	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr	Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
142	—	35. 8	1	Pack i. L.	Sprungfedern —	25	142	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
143	—	100	1	Pack	4 leere Säcke —	1	143	Petershausen	Bayerische Stsb.	
144	—	131	1	—	Privatdecke —	—	144	Brohl	K. E.-D. Cöln	
145	—	153	1	—	Branntweinfaß, leer	22	145	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
146	—	173	1	Kiste	Blechware —	550	146	Mainz	Direktion Mainz	
147	—	579	1	Kübel	Butter —	30	147	Carnap	K. E.-D. Essen	
148	—	3086	1	Stück	eis. Seilrolle —	19	148	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
149	—	56657	1	Verschlag	Fahrrad —	—	149	Neuß	K. E.-D. Cöln	
150	—	II	1	—	Privatgitter —	—	150	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr	Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
151	△ m S	11056	1	Kiste	Apothekergläser —	30	151	Mainz	Direktion Mainz	
152	θ	2024	1	Ballen	Nessel —	76	152	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
153	u	95	2	—	Flacheisen —	172	153	Dt.=Lissa	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
154	△ SS	11917	1	Kiste	Werkzeug (?) —	70	154	Lörrach	Badische Stsb.	
155	4 S╳H B	949	1	„	Petroleumkocher —	28	155	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
156	grün	—	1	Stange	Flacheisen —	8	156	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
157	X rot	—	2	Stück	1 Rohr, 1 Knierohr —	8,5	157	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
158	◇ D M	565	1	Kiste	Nickelware —	156	158	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
159	rot	/	1	Stange	U-Eisen —	7	159	Hameln	K. E.-D. Hannover	bekl. Hannover Süd.
160	rot, weiß	—	2	Stück	Roststäbe —	8	160	Oschatz H.	Sächsische Stsb.	
161	weiß	/	1	Stange	Flacheisen —	26	161	Leipzig II Dr. Bf.	„	4,30 m.
162	weiß	I	1	„	Flacheisen —	72	162	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	4 m.
163	weiß	//	1	Bund	Bandeisen —	38,5	163	Lehrte	„	bekl. Milspe Thal.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr	Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
164	—	—	1	Pack	2 eis. Ambosse	25	164	Uhn	Württemberg. Stsb.	
165	—	—	4	Stück	gußeis. Ankerplatten	68	165	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
166	—	—	1	Sack	Äpfel	29	166	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
167	—	—	1	Stück	Aufsatz bezw. Verbindungsstück	12	167	Diedenhofen	Reichsbahn	
168	—	—	2	—	kief. Bahnschwellen	—	168	Klaukendorf	K. E.-D. Königsberg	
169	—	—	1	Bund	Besen	20	169	Ettelbrück	Reichsbahn	
170	—	—	1	Strohsack	Betten	32	170	Schwentainen	K. E.-D. Königsberg	
171	—	—	1	Pack	Betten in e. Bettdecke	18	171	Weitmar	K. E.-D. Essen	
172	—	—	1	Sack	Betten, 2 Säcke Kleider u. Wäsche etc.	38	172	Kamenz i/S.	Sächsische Stsb.	
173	—	—	1	—	Bienenkorb	3,5	173	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
174	—	—	1	—	Blasebalg	3	174	Steele N.	K. E.-D. Essen	
175	—	—	1	Pack	Borstenfeger	5	175	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
176	—	—	5	Stück	Bretter	?	176	Klaukendorf	K. E.-D. Königsberg	5 m l.
177	—	—	2	„	Brett u. Leiste	5,5	177	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
178	—	—	1	—	Brieftaubenkorb	9	178	Solingen	K. E-D. Elberfeld	
179	—	—	1	—	Brieftaubenkorb	21	179	Huckarde	K. E.-D. Essen	
180	—	—	1	Stück	eiserner Brunnendeckel	140	180	Gemünden	Bayerische Stsb.	
181	—	—	1	—	Bügelbrett	6	181	Westhofen Rhh.	Osth.-Westh. E.	
182	—	—	1	—	Carbidtrommel, leer	5	182	Waldshut	Badische Stsb.	
183	—	—	4	—	Cementrohre	2292	183	Wehlau	K. E.-D. Königsberg	
184	—	—	1	Pack	Drahtseile	15	184	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
185	—	—	1	—	Dreschmaschine	282	185	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	Felix Hübner.
186	—	—	1	Korb	Drogen	45	186	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
187	—	—	1	Kiste	Eier	5	187	Pforzheim	Badische Stsb.	
188	—	—	1	Weidenkorb	Eimer aus Porzellan	16	188	Cüstrin V.	K. E.-D. Bromberg	rund.
189	—	—	1	Bund	2 verz. Eimer	12	189	Varel	Oldenburgische Stsb.	neu.
190	—	—	2	—	Eisenbleche	13	190	Ronsdorf	K. E.-D Elberfeld	Lederbeschlag.
191	—	—	1	Faß	leer	6	191	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
192	—	—	1	Bund	7 Feilenstahle	48	192	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	—	Flacheisen	85,5	193	Neukirch b/Breslau	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
194	—	—	1	Bund	5 eis. Flansche	13,5	194	Wanne	K. E.-D. Essen	
195	—	—	1	Korb	Flaschenzug	56	195	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	2	Stück	eis. Fußmatten	5	196	Holzwickede	„	
197	—	—	1	Pack	2 eis. neue schw. Fußmatten	10	197	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	
198	—	—	1	—	eis. Gartenbank	25	198	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
199	—	—	1	—	eis. Gartenstuhl	?	199	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
200	—	—	1	—	eis. Gartentisch	7	200	Heide	K. E.-D. Altona	
201	—	—	1	Pack	6 Gasrohre	35	201	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	4—5 m lg.
202	—	—	4	„	Getreidesäcke	43	202	Urdingen	K. E.-D. Cöln	
203	—	—	1	Stück	Gewicht	11	203	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	z. Teichteilmasch.
204	—	—	1	„	Gewicht	41	204	Wetzlar	„	m. Wasser gefüllt.
205	—	—	1	Ballen	leere Glasflaschen, 0,5 l, mit Patentverschluß	56,5	205	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
206	—	—	1	Sack	Gummiplatten	25	206	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
207	—	—	1	Bund	10 Halbrundeisen	7,5	207	Döbeln	Sächsische Stsb.	
208	—	—	1	Sack	Handbesen, Bürsten etc.	8	208	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
209	—	—	1	Bund	5 Hespeneisen	32	209	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
210	—	—	1	Pack	Holzlatten	25	210	Bingen a/Rh.	Direktion Mainz	
211	—	—	3	Paar	Holzschuhe	4	211	Holzwickede	K. E-D. Elberfeld	
212	—	—	1	Pack	Holzwaren	12	212	Reichenbach Schl.	K. E.-D. Breslau	
213	—	—	1	Ballen	altes gebr. Jutepacktuch	27	213	Drensteinfurt	K. E.-D. Münster	
214	—	—	1	Sack	Kaffee	28	214	Diedenhofen	Reichsbahn	
215	—	—	6	Stück	eis. Kanalplatten	70	215	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	m. Rahmen.
216	—	—	1	Sack	Kartoffeln	21	216	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
217	—	—	1	„	graue, braune Kartoffelsäcke	12	217	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	Paket	2 Kästchen	20	218	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
219	—	—	1	—	eis. Kette	24	219	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
220	—	—	1	Sack	Klammern aus Schmiedeeisen	9	220	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
221	—	—	1	„	Kleider	7	221	Darmstadt	Direktion Mainz	
222	—	—	1	Reisekorb	Kleider etc.	18	222	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
223	—	—	1	Handkoffer	Kleider, Wäsche	9	223	Hall	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
224	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche	28,5	224	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
225	—	—	1	Beutel	gem. Kreide	12,5	225	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
226	—	—	1	Pack i. P.	ansch. gemahlene Kreide oder Gips	13	226	Wildungen	K. E.-D. Cassel	
227	—	—	1	—	Kreisellampe	0,5	227	Königstein	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
228	—	—	1	Bund	15 eis. Kuchenpfannen	35	228	Emden	K. E.-D. Münster	
229	—	—	1	„	2 Küchenstühle	9	229	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
230	—	—	1	—	eis. Ladebrücke	18	230	Plauen ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
231	—	—	1	Stück	eis. Lager, neu	10,5	231	Bornum=Dahlum	Braunschweig. L.-E.	
232	—	—	1	Bund	10 Lampenkugeln	10	232	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
233	—	—	1	Lederkoffer	—	6	233	Breslau	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
234	—	—	1	Päckchen	Teile einer Nähmaschine	5	234	Gr.=Brittanien	K. E.-D. Königsberg	
235	—	—	1	Stück	Maschinenteil	20	235	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Anker.
236	—	—	1	Sack	Mehl	100	236	Türkismühle	St. Johann=Saarbr.	
237	—	—	1	Weidenkorb	Pakete mit Mehl	30	237	Lengenfeld i/S.	K. E.-D. Cassel	grau.
238	—	—	1	Ballen i. L.	gelbes und graues Messingdrahtgewebe	19,5	238	Falkenstein	Sächsische Stsb.	
239	—	—	1	—	Milchkanne, leer	4	239	Cöln Eilg.-Abf.	K. E.-D. Cöln	
240	—	—	1	—	Milchkanne, leer	5	240	Großlehna	K. E.-D. Halle a/S.	
241	—	—	3	—	Milchkannen, leer	ca 18	241	Hamburg H. Eilg.-Abf.	K. E.-D. Altona	
242	—	—	1	—	ansch. alte Milchkanne, leer	5,5	242	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	
243	—	—	1	—	Patent-Milchkanne, leer	7	243	Brohl	„	
244	—	—	1	Milchkrug aus Blech	leer	8	244	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
245	—	—	1	—	Möbelaufsatz	2	245	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
246	—	—	1	Musterkoffer	—	6	246	Burgstädt	Sächsische Stsb.	Gepäck.
247	—	—	1	—	Nachtschrank	15	247	Hameln	K. E.-D. Hannover	
248	—	—	1	Blechgefäß	graue Ölfarbe	11	248	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
249	—	—	1	—	Pumpenschwengel	3	249	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
250	—	—	1	—	Puppenwagen	3	250	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
251	—	—	3	Stäbe	Quadrateisen	28	251	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
252	—	—	1	Verschlag	4 Teile eines Rahmens	49	252	Essen W.	K. E.-D. Essen	
253	—	—	1	Reisekorb	—	43,5	253	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
254	—	—	1	„	leer	2	254	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
255	—	—	1	Sack	fr. Rindsfelle	72	255	Stolp	K. E.-D. Danzig	
256	—	—	1	Bund	Rohr	9,5	256	Greiz	Sächsische Stsb.	
257	—	—	1	Stück	eis. Rohr	6	257	Bohmte	K. E.-D. Münster	3,5 m lang.
258	—	—	2 2	Bund Stück	4 eis. Rohre eis. Rohre	75	258	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
259	—	—	1	i. L.	12 Rübenpflugmesser	13	259	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
260	—	—	1	Bund	Rundeisen	48	260	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
261	—	—	1	„	6 Rundeisen	6	261	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	1,70 m.
262	—	—	1	Stange	Rundeisen	18	262	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
263	—	—	1	„	Rundeisen	41	263	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	—	Runge	—	264	Stendal	K. E.-D. Hannover	v. Wg. Mgd. 33273.
265	—	—	1	Sack	l. Säcke	20	265	Neckarsulm	Württemberg. Stsb.	
266	—	—	1	„	31 leere Säcke	21	266	Würzburg	Bayerische Stsb.	
267	—	—	1	—	Sackkarre	13	267	Leipzig I B.	Sächsische Stsb.	
268	—	—	1	Paket	Sägeblätter	40	268	Saargemünd	St. Johann=Saarbr.	
269	—	—	1	Pack	3 Sägen	10	269	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
270	—	—	2	„	12 Sägen	2	270	Baal	K. E.-D. Cöln	
271	—	—	1	Sack	Samen	100	271	Greding	Bayerische Stsb.	
272	—	—	1	„	Schafwolle	35	272	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
273	—	—	1	Bund	Schaufeln	27	273	Herne	K. E.-D. Essen	
274	—	—	1	Pack	Schiefertafeln	4	274	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
275	—	—	1	Bund	1 Schippe, 2 eis. Krappen	11	275	Dotzheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
276	—	—	1	Schließkorb	leer	8	276	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
277	—	—	1	Pack	Schrankteil	24	277	Neheim=Hüsten	K. E.-D. Cassel	
278	—	—	1	Pack i. L.	8 Schrauben	5,5	278	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
279	—	—	1	—	Schutzblech	8	279	Köslin	K. E.-D. Danzig	Eisenblech.
280	—	—	1	Kiste	Schwärze	16	280	Bonn	K. E.-D. Cöln	in 12 Büchsen.
281	—	—	1	Stück	Schwungrad	13	281	München Centr.	Bayerische Stsb.	
282	—	—	13	Seifenfässer	leer	172	282	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	1 Faß gez.: J. H. F. F. R.
283	—	—	1	—	Sofa	43	283	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
284	—	—	1	Pack	25 Spatenstiele	17	284	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
285	—	—	1	„	Spiegelaufsatz	2	285	Glogau	K. E.-D. Posen	
286	—	—	1	Bund	6 Spindeln	8	286	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	zur Drehbank.
287	—	—	1	—	Sportwagen	12	287	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
288	—	—	2	Stäbe	Stahl	10,5	288	Basel B.	Badische Stsb.	bekl.: Mettmann.
289	—	—	1	Stange	Stahl	3	289	Weißenhöhe	K. E.-D. Bromberg	auf Holz gebunden.
290	—	—	3	Stäbe	Stahl	13,5	290	Stolpen	Sächsische Stsb.	
291	—	—	2	Stück	Stahlblätter	13	291	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
292	—	—	1	—	Stahlhammer	4	292	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
293	—	—	2	Stück	gußeis. Stallfenster	26	293	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
294	—	—	1	„	Steinbohrer	5	294	Kißlegg	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
295	—	—	1	—	eis. Stütze —	7	295	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
296	—	—	1	—	Viehgitter —	—	296	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
297	—	—	1	Kiste	Vorrichtung zur Bienenzucht	55	297	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
298	—	—	1	—	Viehgitter —	33	298	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
299	—	—	1	—	Wagendecke —	—	299	Quakenbrück	Oldenburgische Stsb.	
300	—	—	1	—	Wagen- (Privat-) Decke	41	300	Kiel	K. E.-D. Altona	7,80 m lg., 4,80 m br.
301	—	—	1	Eimer	Wagenfett —	12	301	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
302	—	—	2	—	Wagengitter —	—	302	Kiel	K. E.-D. Altona	Privat.
303	—	—	1	Stück	Waschständer —	5	303	Hamburg B.	"	schmiedeeis.
304	—	—	1	Pack	3 eis. Waschständer	6,5	304	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
305	—	—	1	Bund	6 Weidenstangen —	10	305	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
306	—	—	1	—	Wringer —	9	306	Schöppenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
307	—	—	1	Stück	eis. Welle —	54	307	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	1 m lang.
308	—	—	1	—	Wetterrouleau —	2	308	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
309	—	—	1	Paket	1 Zahnrad —	4	309	Ulm	Württemberg. Stsb.	
310	—	—	1	Bund	6 Zahnräder —	9	310	Elsterberg	Sächsische Stsb.	
311	—	—	1	—	Ziegenfell —	0,5	311	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
312	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	16	312	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 49. 27. Juni 1903. XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Mittel zur Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Der Aufsatz des Herrn Oberbaurat Hoffmann über „Schnellentladung und Massenbeförderung“ in Nr 11 d. Ztg. hat eine für den Eisenbahnbetrieb sehr wichtige Frage wieder angeschnitten, die zur Zeit des chronischen Wagenmangels in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts eine brennende war, seitdem aber beim Rückgang und dem seitherigen Darniederliegen der Industrie bei den Bahnverwaltungen einigermaßen in den Hintergrund des Interesses getreten ist. Es ist nun zu besorgen, daß nach Überwindung der wirtschaftlichen Stockung, trotz inzwischen vermehrter Betriebsmittel, alsbald auch die alten Klagen über unzureichende Betriebsmittel, verkürzte Ladefristen, Standgelder usw. aufs neue sich einstellen werden. Und dann läßt sich bekanntlich so auf den Blitz keine Abhilfe schaffen, wenigstens nicht ohne große Härten und Schädigung wichtiger Gewerbe- und Handelsinteressen, sondern es müssen zu dem Zwecke die erforderlichen Maßnahmen und Einrichtungen von langer Hand vorbereitet und rechtzeitig getroffen werden, wie es der oben erwähnte Aufsatz nun ja auch in dankenswerter Weise angeregt hat.

Die Beschaffung einer so großen Anzahl von Wagen, daß sie jedem auftretenden Bedürfnis des Verkehrs stets gewachsen ist, kann nicht ernstlich in Frage kommen. Sie hat das Bedenkliche, daß unbenutzte Betriebsmittel schwindendes Kapital sind; jede gewissenhafte Bahnverwaltung wird deswegen auch darauf sehen, daß ihr Wagenpark möglichst fortdauernd gut beschäftigt, d. h. nicht erheblich größer ist, als es die Bewältigung des regelmäßigen Verkehrs erheischt. Dem zeitweisen ungewöhnlichen Anschwellen des letzteren muß dabei durch eine entsprechend stärkere Ausnutzung der Wagen Rechnung getragen werden, wie eine solche namentlich durch einen beschleunigten Umschlag zu erreichen ist.

Daß aber der Wagenumlauf bei den Eisenbahnen sich zur Zeit noch immer verhältnismäßig recht langsam vollzieht, ist eine Tatsache, die nicht nur den Fachleuten bekannt ist, sondern auch von der urteilsfähigen Geschäftswelt — wennschon gewissermaßen gegen ihr eigenes Interesse — anerkannt wird. So brachte beispielsweise die August-Nummer der Deutschen Industriezeitung von 1898 einen bemerkenswerten Artikel unter der Überschrift: „Der Wagenmangel auf den preußischen Staatsbahnen“, der ebenfalls eine Abhilfe des beklagten Zustandes nicht sowohl von einer weitergehenden Vermehrung der Betriebsmittel, als vielmehr von einer verkürzten Umlaufzeit der Wagen erwartet. Letztere wird dort im großen Durchschnitt zu $2^3/_4$ Tagen angenommen, und es wird dann weiter dargetan, wie die Abkürzung dieser nur um $^1/_4$ Tag bei einem damaligen Wagenbestande von insgesamt 275 000 Stück allein schon eine Ersparnis von etwa 25 000 Wagen betragen würde. Man sieht hieraus, eine wie große Bedeutung die Beschleunigung des Wagenumlaufs für die Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes in sich birgt.

Der Verfasser jenes Aufsatzes der Deutschen Industriezeitung befand sich aber freilich insofern in einem Irrtum, als er annahm, daß die Beladung der Wagen im Durchschnitt nicht mehr als höchstens 3 Stunden zu dauern pflege, und ebensoviel die Entladung einschließlich Ein- und Ausrangieren! Der ganze übrige Zeitverbrauch sollte seiner Meinung nach durch überflüssige Zugaufenthalte und andere ungeschickte Betriebseinrichtungen verursacht werden, zu deren Beseitigung insbesondere eine Trennung des örtlichen vom durchgehenden Güterverkehr sowie eine zweckmäßigere Aufstellung des Güterzugfahrplans ohne allzugroße Rücksichtnahme auf den Personenverkehr empfohlen ward.

Es ist ja bekannt, wie lebhaft das Bemühen aller Eisenbahnverwaltungen darauf gerichtet ist, durch Erweiterung der Gleise, Besserung der Güterzugfahrpläne und eine ganze Reihe anderer Maßregeln eine Beschleunigung des Wagenumlaufs herbeizuführen. Es mag wohl vorkommen, daß besonders auf größeren Rangierbahnhöfen und Knotenstationen zuweilen Wagen längere Zeit stehen bleiben müssen, weil geeignete Anschlüsse fehlen, aber dann sind doch die Betriebsbeamten gleich dahinter her, soweit irgend möglich durch Veränderung der Fahrpläne Abhilfe zu schaffen, weil sonst leicht Gleis-

sperrungen und daraus Betriebserschwernisse sich ergeben.

Die langen Wagenaufenthalte entstehen vielmehr in der Hauptsache durch die lange Dauer der Be- und Entladung. In dem Aufsatz „Wagenmangel und Wasserstraßen“ von Todt in Nr 5 Jahrg. 1898 d. Ztg. ist auf Grund von Beobachtungen im westfälischen Kohlenrevier des näheren nachgewiesen, wie sich Ladefrist und Transportdauer zu einander verhalten. Danach beträgt die Umlaufzeit eines Wagens bei etwa 25 km Transportweg durchschnittlich 3 Tage; hiervon entfallen allein 2–2½ Tage auf Be- und Entladen einschließlich Rangieren auf den Anschluß- und Sammelbahnhöfen, während die Hin- und Rückbeförderung nur ½–1 Tag in Anspruch nimmt. Das Verhältnis ist also für den Wagenumschlag ein sehr ungünstiges und es ist klar, daß wenn in dieser Beziehung eine Beschleunigung eintreten soll und muß, diese nur durch eine angemessene Verkürzung der Ladezeiten herbeigeführt werden kann, wie denn auch verschiedentlich von Verkehrsbeteiligten anerkannt ist, daß die Be- und Entladung der Wagen zu langsam vor sich geht, wodurch andere Verfrachter geschädigt werden, weil sie unter Umständen entsprechend länger auf Wagengestellung für ihre transportbereiten Frachten warten müssen.*)

Während nun der Herr Verfasser des eingangs erwähnten Aufsatzes die Abhilfe einseitig durch eine Verkürzung nur des Ausladegeschäfts erstrebt, sei hier darauf hingewiesen, daß doch gerade das Einladen im allgemeinen den größeren Zeitaufwand verursacht. Natürlich, denn hierbei hat die Bewegung des Ladeguts zumeist von unten nach oben zu geschehen, und außerdem hat noch eine richtige Verteilung im Wagen zu erfolgen, wogegen bei der Entladung die Last von oben nach unten geht, ohne daß große Rücksicht darauf zu nehmen ist, wie die Entleerung des Wagens geschieht. Ausnahmen von dieser Regel finden sich nur auf größeren Werken, Kohlengruben und Kaianlagen, die mechanische Ladevorrichtungen besitzen, mittels derer das Gut dann ebenfalls von oben her und zwar gleichzeitig in größeren Mengen in die Wagen gebracht wird. Oberbaurat Hoffmann hat anscheinend nur solche Ladestellen im Auge gehabt. Aber ganz abgesehen davon, daß dies doch immer besondere Ausnahmeverhältnisse sind, die nur den geringeren Teil des gesamten Ladeverkehrs ausmachen, geht selbst hier die Beladung keineswegs so schnell von statten, wie es möglich wäre und wie es von Rechts wegen geschehen sollte. Denn wie wird dabei auf den hauptsächlich in Betracht kommenden Erz-, Kohlen-, Düngesalzwerken vorgegangen? Erst nachdem der leere Wagenzug unter die Ladebühne gesetzt ist, beginnt man mit der Förderung und allmählich, wie dann die Kohlen usw. aus den Grubenbauen in den kleinen Hunden zum Schacht gebracht und von der Fördermaschine heraufgeholt werden, kommen die Wagen der Reihe nach zur Beladung, einer nach dem anderen, statt sie gleich sämtlich in Behandlung zu nehmen und mit dem vorher bereitgestellten Ladegut zu füllen. Geschähe letzteres, dann ließe sich das ganze Ladegeschäft in ½, höchstens 1 Stunde ausführen, und der Vollzug könnte wieder abfahren, während jetzt in 1 Stunde nur 2–3, oder wo Doppelschächte vorhanden sind, doch höchstens 6–8 Wagen vollgeladen werden, so daß bis zur Fertigstellung eines ganzen Bedienungszuges von etwa 50 Wagen mindestens 8 Stunden vergehen.

Viel schlimmer und zeitraubender gestaltet sich aber das Ladegeschäft im gewöhnlichen Verkehr, vor allem bei der Verladung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, als Zuckerrüben, Kartoffeln, Zichorien u. dergl., die von den oft weit entfernt gelegenen Feldern ihrer Gewinnung mit Gespannen herangefahren werden und auf den Stationen dann aus den Landfuhrwerken mit Hand und Schippe in die höheren Eisenbahnwagen übergeladen werden müssen. Bei schlechten Wegen gehören 3 und 4 Landwagen zu einem Eisenbahnwagen, und bis ein solcher vollgeladen, verstreicht deswegen mindestens ein halber Tag, oft sogar ein ganzer! Demgegenüber geht das Abbringen der Ladung besonders bei Schüttgut und wenn noch die Seitenwände des Wagens herunterzuklappen sind, sehr viel schneller vor sich; ja, wenn es sich um nichts weiter handelt, als einen Wagen leer zu machen, so beansprucht das auch ohne besondere Vorkehrungen zum Kippen oder Aufklappen des Bodens wohl kaum den vierten Teil der Zeit, wie das Aufladen, selbst wenn letzteres unter besonders günstigen Umständen mit Hilfe mechanischer Anstalten erfolgt.

Jedoch mit einer möglichst schnellen Entladung ist den Empfängern vielfach gar nicht gedient, wenn hierdurch ein weiterer Transport des Gutes von der Abladestelle nach der Verbrauchsstelle notwendig wird. Alsdann muß vielmehr die Entladung wenigstens direkt in die kleineren Landfuhrwerke geschehen, mittels derer der Weitertransport stattfinden soll, damit das nochmalige Verladen in diese von der Lagerstelle aus sich erübrigt. Auch wenn nur 1 oder 2 kleine Wagen zu dem Zwecke zur Verfügung stehen, geht man hiervon aus Sparsamkeitsrücksichten nicht ab: die Entladefrist währt ja 12 ganze Stunden, da ist keine allzu große Eile geboten!

Wo aber Gleisanschlüsse bestehen, da wird verlangt, daß der Bahnwagen das Gut unmittelbar von der Produktionsstätte bis an die Verbrauchsstelle heranschafft, so daß die Verarbeitung gleich aus dem Wagen heraus erfolgen kann. Denn die Industrie scheut heutigen Tages jede nicht unbedingt notwendige Ausgabe und jeden Zinsverlust und sucht mit Vorliebe zu dem Zwecke die Verkehrsanstalten auszunutzen. Durch letztere einigermaßen verwöhnt, findet sie es am bequemsten und billigsten, sozusagen von der Hand in den Mund zu leben. Gleichwie man in vielen modernen städtischen Haushaltungen keinerlei Vorräte mehr kennt, sondern stets nur den täglichen Bedarf vom Fleischer und Kaufmann kommen läßt, so wollen auch die Gruben und Fabriken hinsichtlich ihrer täglichen Förderung und ihres Verbrauchs durch die Verkehrsanstalten bedient sein. Der Eisenbahnwagen soll zugleich den Lagerplatz ersetzen: er muß bereitstehen, um die tonnenweise aus dem Schachte heraufgeholten Kohlen, oder die Rüben, wie sie allmählich ausgegraben und angefahren werden, aufzusammeln, und wiederum am Bestimmungsorte soll er in der Fabrik so lange stehen, bis die Rüben nach einander zur Verarbeitung in die Wäsche genommen werden können, die Kohlen wieder vor der Kesselfeuerung usw. Raum finden, damit nur jede Zwischenbewegung und die dadurch etwa entstehenden Kosten umgangen werden.

Ja, häufig wird die Ausnutzung der Eisenbahnwagen als Lagerplätze und Verkaufsstellen noch augenfälliger betrieben. In größeren Städten namentlich ist es eine sehr beliebte Methode, den Kleinhandel von Kohlen, Kartoffeln, Obst, Heu und Stroh und dergl. direkt aus dem zur Entladung gestellten Eisenbahnwagen zu bewirken. Gelingt der Absatz vollständig innerhalb der Ladefrist, so ist damit der Lagerplatz und die Ausladearbeit erspart, andernfalls ist diese doch immer nur für einen verhältnismäßig geringen Rest noch erforderlich. Zu solcher mißbräuchlichen Benutzung der Eisenbahnwagen fordern lange Ladefristen förmlich heraus zum Nachteil aller übrigen Interessenten, die eilige Transporte zu verschicken haben.

Dies eben erwähnte wirtschaftliche Moment bei der langsamen Be- und Entladung der Wagen erheischt Berücksichtigung. Um deswillen sind auch alle Bestrebungen der Bahnen, eine größere Gleichmäßigkeit des Verkehrs herbeizuführen, so namentlich die billigen Sommertarife für Kohlen, ohne nennenswerten Erfolg geblieben, weil die Interessenten die Kosten der Zwischenlagerung und die damit verknüpften Zinsverluste nicht tragen wollen. Es dürfte darin auch wohl die Ursache zu finden sein, daß die Wagen mit Schnell-Entladevorrichtungen sich auf den deutschen Bahnen nicht recht eingebürgert haben. Trotz-

*) Demgegenüber dürfte die Ansicht des Deutschen Handelstages, welcher in einer Ausschußsitzung vom 16. Januar 1899 die allgemeine Verkürzung der Ladefristen für ungeeignet erachtete, eine Beschleunigung des Wagenumlaufs herbeizuführen, ziemlich vereinzelt dastehen und erst noch der näheren Begründung bedürfen.

dem bereits vor mehr als 20 Jahren verschiedene derartige Bauarten probiert wurden und auch in anderen Ländern, namentlich in England und Amerika, ein größerer Gebrauch davon gemacht wird, sind sie bei uns fast in Vergessenheit geraten. Aber man wird unbedingt darauf zurückkommen müssen, um rechtzeitig dem Wiedereintritt solcher Wagenschwierigkeiten vorzubeugen, wie wir sie vor einigen Jahren gekannt haben, und die sonst in verschärfter Gestalt auftreten könnten, sobald wir einen neuen starken wirtschaftlichen Aufschwung erleben. Denn die Wahrheit des Satzes „Zeit ist Geld“ hat jetzt auch in Deutschland allgemeine Anerkennung gefunden und eine wesentliche Änderung der Wirtschaftsführung nicht nur in den industriellen, sondern auch in den ländlichen Betrieben zu Wege gebracht. Überall tritt das Bestreben hervor, den Wirtschaftsbetrieb tunlichst intensiv zu gestalten und auf einen möglichst kurzen Zeitraum zusammen zu drängen, um die allgemeinen Kosten zu verringern und an Arbeitslöhnen zu sparen. Noch vor fünf bis sechs Jahren begann z. B. bei den Zuckerfabriken der Betrieb gegen Mitte September und währte bis in den Februar des folgenden Jahres, also fast fünf Monate, wogegen jetzt die Fabrikarbeit in der Hauptsache meist schon Mitte Dezember oder doch Anfang Januar beendet ist, trotzdem in dieser kurzen Zeit eine viel größere Rübenmenge verarbeitet wird, als früher in einer fast doppelt so langen.

Auch bei der Landwirtschaft ist es nicht mehr üblich, das Getreide zuvörderst einzulagern und erst nach und nach während der Wintermonate auszudreschen und zum Versand zu bringen, sondern es wird alles — wenn irgend angängig — gleich auf dem Felde mittels Dampfmaschine gedroschen und sofort auch auf den Markt geschickt. Solchergestalt häufen sich dann die Eisenbahntransporte während der Herbstmonate derart, daß die Bahnen eine solche Hochflut des Verkehrs nicht immer bewältigen können mit den vorhandenen, für den übrigen Teil des Jahres vollkommen ausreichenden Betriebsmitteln. Außer einer angemessenen Vermehrung der letzteren muß hier Abhilfe durch stärkere Ausnutzung der Betriebsmittel, d. h. durch einen beschleunigten Wagenumschlag herbeigeführt werden. Es ist das auch schon vielseitig anerkannt worden, aber die zu dem Zwecke vorgeschlagenen Mittel reichen allein nicht aus. Wenn z. B. der Zentralverband Deutscher Industrieller in einer Eingabe an das preußische Abgeordnetenhaus verlangte, daß ein schnellerer Wagenumlauf durch Erweiterung der Stationen, Anlage von dritten und vierten Gleisen und schnellfahrende, durchgehende Güterzüge herbeigeführt werden möge, so trug er dem Umstand keine Rechnung, daß hauptsächlich die lange Be- und Entladezeit den Wagenumlauf verzögert. Mit mehr Recht beantragte daher auch der Verein der Zuckerindustriellen in einer Petition an den Landtag, daß Einrichtungen besonders an den Wasserumschlagplätzen getroffen werden möchten, um die Wagen schneller zu entladen. Und bei der Schiffsverladung lassen sich solche Einrichtungen ja auch am leichtesten ausführen und sind auch schon vielfach namentlich in England vorhanden, sei es daß die Wagen mit hydraulischen Kippern oder Kranen gleich im ganzen in die Schiffe entleert werden, sei es daß die Entleerung selbsttätig zunächst in große Fülltrichter oder Laderümpfe erfolgt, die sich an der Kaimauer hinziehen und aus denen der Inhalt später vermittels Schüttrinnen in die unten anlegenden Schiffsgefäße abgelassen wird.

Dies letzterwähnte System eignet sich auch zur Anwendung auf den Stationen im gewöhnlichen Verkehr für die Entladung aller Schüttgüter, als Kohlen, Koks, Erze, Düngemittel, Steine, Kies, Sand, Rüben, Kartoffeln, Schnitzel usw. Es ist zu dem Ende nur nötig, die betreffenden Entladegleise soweit hoch zu ziehen oder die Entladestraße soweit zu senken, daß sich zwischen beiden ein genügender Höhenunterschied findet zur Anlage solcher gemauerter oder hölzerner Fülltrichter, die je 10 t mindestens fassen können. In diese werden dann die Wagen zunächst, und zwar möglichst selbsttätig mit Bodenklappen oder Kippern entleert, das Gut kann von da in kleineren Mengen nach und nach abgefahren werden, ohne daß solchergestalt irgendwie besondere Unkosten entstehen, da es bequem mittels Schüttrinnen aus den Füllrümpfen in die Wagen abgelassen werden kann.

Nach derselben Methode müßte aber auch die Beladung eingerichtet werden, indem hier umgekehrt die Ladegleise entsprechend tiefer gegen die Anfahrtstraße zu verlegen sind, so daß die zwischen beiden anzubringenden Sammeltrichter selbsttätig in die untergeschobenen Eisenbahnwagen ausschütten können, und zwar zweckmäßig immer je zwei zu 5 t in einen Wagen. Wenn dann diese Sammelkästen mit vorher abgewogenen Mengen von Frachtgut, z. B. Rüben, vollgefahren sind, braucht der Leerzug nur darunter gesetzt und die Schüttrinnen geöffnet zu werden, um die Verladung in etwa ½ Stunde zu bewirken. Die Maschine kann am Zuge bleiben und die vollen Wagen nach dieser kurzen Frist sofort wieder mitnehmen und in die entsprechenden Züge einrangieren.

Vereinzelt sind solche Anlagen übrigens nicht nur im Auslande, sondern auch in Deutschland schon vorhanden. Man findet sie hier wenigstens bei einigen Kalkwerken und beispielsweise auf Station Lautenthal der Harzbahn, wo der Pochkies auf diese zweckmäßige Weise verladen wird. Allerdings waren in allen beregten Fällen die Gelände und Verhältnisse äußerst günstig für die Herstellung solcher Einrichtungen. Anderwärts werden dergleichen Anlagen freilich größere Kosten verursachen, zumal dabei immer besondere Gleise und Ladestraßen je für die Einladung und Ausladung erforderlich sind. Aber angesichts der damit zu erreichenden großen Zeitersparnis im Ladegeschäft, die den Wagenumlauf um das doppelte oder dreifache beschleunigen kann, was eine Ersparnis von der Hälfte oder zwei Dritteln der sonst benötigten Wagen bedeutet, sollten die Verwaltungen von jenen Anlagekosten sich nicht zurückschrecken lassen, überall da, wo regelmäßig größere Massentransporte vorkommen, solche Ladeeinrichtungen zu treffen. Übrigens würden auch die betreffenden Interessenten anzuhalten sein, selbst derartige Anlagen zu schaffen oder zu deren Kosten beizusteuern oder schon vorhandene mietweise in Gebrauch zu nehmen. Vor allem aber müßten in den Anschlußverträgen mit größeren Werken, namentlich Salz-, Erz- und Kohlengruben, diese verpflichtet werden, für Ladeeinrichtungen zu sorgen, die es ermöglichen, den ganzen bestellten Leerwagenzug in etwa 1 Stunde oder doch in wenigen Stunden zu beladen, so daß ihn die davor belassene Maschine gleich als Vollzug wieder abfahren kann.

Es liegt das auch im wohlverstandenen eigenen Interesse der Gruben, denn der jetzige Zustand, daß die Förderung stillstehen und die Belegschaft feiern muß, wenn einmal die angeforderten Eisenbahnwagen nicht gestellt werden können oder nicht pünktlich eintreffen, ist eigentlich unverantwortlich und unhaltbar. Wie sehr sich auch der Eisenbahnbetrieb bemüht, stets mit Sicherheit und Pünktlichkeit allen Anforderungen der Verfrachter gerecht zu werden, so bleibt er doch von Störungen aller Art, von Wind und Wetter und anderen Zufälligkeiten abhängig, und er ist deshalb schon durch die Verkehrsordnung (§ 55) von der Verantwortlichkeit für etwaige Nichtgestellung von Wagen usw. befreit. Es ist daher eine große Unvorsichtigkeit, wenn ungeachtet dessen viele Verfrachter sich derart von dem Bahnbetrieb abhängig machen, daß sie bei jeder Störung oder Stockung desselben in Mitleidenschaft gezogen werden und in die größte Verlegenheit geraten. Schon die Rücksicht auf ihre Arbeiterschaft müßte sie nötigen, Maßnahmen zu ergreifen, die auch in solchen Fällen es gestatten, den regelmäßigen Betrieb wenigstens für eine angemessene Zeit aufrecht zu erhalten. Das würde eben durch Anlage von Füllrümpfen an der Ladebühne geschehen, in die die Kohlen usw. — um sie nicht auf die Halde zu stürzen — zunächst abgesetzt werden, und aus denen hernach die Beladung der Eisenbahnwagen gleichzeitig in kürzester Frist bewirkt werden kann. Bahnseitig sollte im Interesse eines schleunigen Wagenumlaufs und einer zweckmäßigen und sparsamen Ausnutzung der Betriebsmittel mit aller Entschiedenheit auf die Herstellung

solcher Schnelladevorrichtungen gehalten werden, wo deren Anlage nur irgend angängig ist. Denn wenn auch in Zeiten des schwachen Verkehrs, wo Überfluß an Wagen herrscht, es zulässig und angebracht sein mag, daß der Wagen auf die Fracht wartet, so muß doch bei starkem Verkehr und erhöhtem Wagenbedarf verlangt werden, daß die Fracht schon ladebereit auf den Wagen wartet. Das ist ein Grundsatz, der überall im sonstigen Verkehr, namentlich auch bei der Schiffahrt, Geltung hat, und von dem sich die Eisenbahnen sehr zu ihrem Nachteil haben abdrängen lassen.

Die Anlage von Schnelladevorrichtungen darf aber nicht nur von den Verfrachtern allein gefordert werden, sondern die Bahnen müssen selbst in dieser Beziehung mit gutem Beispiel vorangehen und auf allen Stationen, wo Schüttgut regelmäßig zur Be- oder Entladung kommt, derartige Einrichtungen treffen und sie den betr. Verfrachtern zur Benutzung stellen, allenfalls gegen angemessene Gebühr. Aber bei dem großen Vorteil, der sich daraus für die Bahnverwaltung ergibt, könnte man auf letztere wohl verzichten oder wenigstens dem Publikum insoweit entgegenkommen, daß das Ladegut mit Frachtbrief schon in den Lagerstellen, wenn es vorher verwogen ist, bahnseitig übernommen und die spätere Ausschüttung in die Bahnwagen ebenso bewirkt wird, wofür dann allerdings die Erhebung einer gewissen Gebühr ganz am Platze wäre. Es könnte so schon in der Zwischenzeit die Bearbeitung der Frachtpapiere vorgenommen werden, die dann später nach stattgehabter Verladung nur noch durch Eintragung der Wagennummer und nötigenfalls Berichtigung des Gewichts zu ergänzen wären. Ähnlich könnte auch bei der Ausladung verfahren werden.

Wenn dies System auf allen Stationen, wo es überhaupt Anwendung finden kann, zur Ausführung gebracht ist, wird sich ein ganz gewaltiger Einfluß auf die Wagenausnutzung und eine große Ersparnis an Betriebsmitteln ergeben, die reichlichen Ersatz für die aufzuwendenden Kosten gewähren wird. Noch mehr wird dies der Fall sein, wenn alsdann die Wagen selbst auch noch für eine schnellere Entladung eingerichtet sind; von der Beschaffung solcher aber, ohne daß geeignete Füllräume zur vorläufigen Aufnahme der Ladung vorhanden sind, kann man sich wenig Erfolg versprechen, da deren Verwendung, wenigstens als Sturzwagen, dann doch immer nur eine sehr beschränkte sein könnte.

S. N. . . . . .

Elektrische Beleuchtung der Wagen auf der Samlandbahn.

Mit Bezug auf den Aufsatz in Nr 28 d. Ztg. über die Erfahrungen mit elektrischer Beleuchtung der Betriebsmittel bei der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ist es wohl von Interesse, auch die Erfahrungen, die auf anderen Bahnen mit elektrischer Beleuchtung der Züge gemacht sind, kennen zu lernen.

Die Samlandbahn hat ihre Betriebsmittel im Laufe der letzten drei Jahre zum großen Teil mit elektrischer Akkumulatorenbeleuchtung ausgerüstet und ist direkt von der Petroleumbeleuchtung (Sicherheitsöl) zu der elektrischen Einzelwagenbeleuchtung übergegangen. Teilweise sind diese Wagenbeleuchtungen durch die Firma Schuckert neu eingerichtet worden. Der größte Teil der Wagen ist aber durch Verwendung vorhandener Beleuchtungskörper in folgender einfacher Weise zur elektrischen Beleuchtung umgeändert worden:

Aus den Glaskuppeln der Deckenbeleuchtung wurde die Petroleumlampe mit ihrer Aufhängevorrichtung beseitigt, der alte Reflektor, durch dessen Mitte der Zylinder der Lampe ging, aber beibehalten und oberhalb dieses Reflektors ein Steg aus Bandeisen in dem zylindrischen Teil des Lampengehäuses befestigt, welcher zur Aufnahme der Edisonfassung für die elektrische Glühlichtbirne diente. Die Birne wird alsdann von unten durch das im Reflektor befindliche Loch hindurch in die Fassung hineingeschraubt. Die Verlegung der isolierten Leitungen erfolgte bei der geringen Spannung der Akkumulatoren unter hölzernen Leisten. In jedem Abteil befindet sich für jede Lampe ein Ausschalter, während sämtliche Lampen eines Wagens noch einen Hauptausschalter besitzen, der dem Publikum nicht zugänglich ist. Die Schaffner sind angewiesen, unbesetzte Abteile auszuschalten, um möglichst sparsam mit dem Stromverbrauch zu sein. Jeder Wagen besitzt eine Akkumulatorenbatterie in zwei Kästen von je vier Elementen, also etwa 16 Volt Entladespannung. Jede Batterie hat 80 Ampèrestunden Kapazität bei zehnstündiger Entladung. Diese Batterien sind in Holzkästen, welche in den Wagen III. Klasse unter den Bänken, in denen II. Klasse unter dem Waschtisch der Aborte eingebaut sind, untergebracht und können nur durch die Türen des Wagens in ihre Behälter gestellt werden. Die Kosten der Einrichtung eines Wagens unter Benutzung der vorhandenen Beleuchtungskörper betrugen bei Ausführung durch die eigene Werkstatt nur rund 300 ℳ. einschließlich des Arbeitslohnes, worin die Kosten der Akkumulatorenbatterie mit 230 ℳ. für den Wagen enthalten sind. Die Anordnung der Akkumulatoren in Behältern unter den Bänken hat beim Laden keine wesentlichen Nachteile gegenüber der Unterbringung der Batterien in besonderen Behältern unter dem Wagenkasten gezeigt. Bei größerem Betriebe wäre es möglich, durch Kabel die Ladung der Batterie innerhalb des Wagens zu bewirken, wie dies in ähnlicher Weise bei den preußischen Staatsbahnen beim Füllen der Gasbehälter der Wagen auf den Stationen mit Hilfe von Rohrleitungen und Schläuchen gemacht wird. Bei der Samlandbahn werden in einfacherer Weise die Batterien aus den Wagen entnommen und der Ladestation zugeführt. Alsdann werden Reservebatterien in den betreffenden Wagen eingesetzt; da eine Batterie bei Anwendung von vier 10 kerzigen Lampen etwa 24 Brennstunden ergibt, so ist eine Auswechslung bezw. Ladung der Batterien nur alle 6 bis 8 Tage notwendig, da die Lampen bei dem dortigen Betriebe nur höchstens 3 bis 4 Stunden für den Tag in Anspruch genommen werden. Gerade bei einem derartigen Verfahren, die Batterien aus den Wagen herauszunehmen und in eine Ladestation zu bringen, ist es von außerordentlichem Wert, Lampen mit geringem Wattverbrauch zu besitzen, um die Akkumulatoren möglichst selten laden zu müssen.

Als Glühlampen werden Fabrikate der Firma Kremenezky-Wien, IX/2 Eisengasse 5, verwendet, welche bei einem Kraftverbrauch von nur 2 Watt für die N.-K. eine Brenndauer von mindestens 500 Stunden besitzen. 500 Stunden hat die oben genannte Firma gewährleistet, in dem dortigen Betriebe aber haben die Lampen, ohne zu versagen, 600 und mehr Stunden gebrannt. Diese Lampen kosten nur 75 ₰ das Stück und haben sich ganz vorzüglich bewährt. Hiernach stellen sich die Abnutzungskosten auf $\frac{75}{500} = 0{,}15$ ₰ für die Lampenbrennstunde. Es wird hierzu ein kleiner Reflektor aus Opalglas für 20 ₰ das Stück, welcher über die Birne gestülpt wird, verwendet, der das Licht angenehm im Abteil zerstreut. Die Lampen von 10 N.-K. ergeben ein so helles Licht, daß bequem dabei gelesen werden kann. Von einer Verwendung der Osmiumlampen wurde bisher abgesehen, da der hohe Preis von 4,75 ℳ. für die 10 N.-K.-Lampe und der geringe Widerstand der Lampe gegen Erschütterung einen gewissen Argwohn aufkommen ließ. Umso erfreulicher sind die Versuche der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn zu begrüßen, welche so günstige Ergebnisse bei 1,5 Watt für die N.-K. und 1000 Brennstunden der Lampe erzielt hat, obwohl die Abnutzungskosten von $\frac{4{,}75}{1000} = 0{,}475$ ₰ noch recht hohe zu nennen sind im Gegensatz zu den Abnutzungskosten der bei der Samlandbahn verwendeten Lampen der Firma Kremenezky mit 0,15 ₰ für die Lampenbrennstunde. Der wesentliche Vorteil liegt bei den Osmiumlampen aber in dem geringeren Wattverbrauch von 1,5 Watt für die N.-K. und der hierdurch erzielten selteneren Ladung der Batterien.

Obwohl bei der Samlandbahn die Stromkosten bei Entnahme des Stroms von einem fremden Elektrizitätswerk mit 25 ₰ für die Kilowattstunde sehr hoch sind, hat die elektrische Beleuchtung gegen die Petroleumbeleuchtung keine wesentlich höheren Betriebsausgaben mit Berücksichtigung des Verschleißes der Akkumulatoren ergeben, hat aber dagegen so viele wesentliche Vorteile gezeigt, daß es jeder Ausflugsbahn bezw. jeder Bahn mit großem Personenverkehr dringend zu empfehlen ist, zur elektrischen Beleuchtung der Züge überzugehen.

Königsberg i/Pr. Schmedes.

Der württembergische Eisenbahnetat für 1903/1904 in der Kammer der Abgeordneten.

Aus der allgemeinen Debatte über diesen Etat, die am 22. und 23. d. M. stattfand, entnehmen wir einem vorläufigen Bericht des Staatsanzeigers für Württemberg folgendes:

Der Berichterstatter Abg. Dr v. Kiene (Zentrum) erinnerte an die Debatten bei der letzten Etatsberatung und was aus ihnen Ersprießliches hervorgegangen sei. Er empfahl u. a. die Einführung der Kilometerhefte, und zwar unter Beibehaltung oder Aufhebung der Landeskarten, weitere Ausbildung des Nahverkehrs, Vermehrung der Züge, wo Massenverkehr stattfindet, usw. Was die Frage eines Anschlusses an eine größere Eisenbahngemeinschaft betreffe, so bestehe ein übereinstimmender Beschluß beider Häuser gegen die sogen. Eingemeindung, dem auch die Regierung zugestimmt habe. Der württembergische Standpunkt müsse sein, auf die Durchführung des Art. 42 der Reichsverfassung zu dringen; dazu habe auch die Regierung sich bereit erklärt. Die Eingemeindungswünsche werden aufhören, wenn den heutigen Mißständen abgeholfen sei, so namentlich der Verkehrsablenkung, die der Krebsschaden des deutschen Verkehrswesens sei und die man geradezu als einen Unfug bezeichnen müsse. Vereinfachung in den Verrechnungen, Vereinbarungen über gemeinsame Benutzung des Wagenparks müßten unserer Eisenbahnrente aufhelfen. Sodann besprach der Referent den vorliegenden Etat und die Änderungen, welche die Kommission daran zu machen beantragt, um etwas freundlichere Farben in das Bild zu bringen. Die Heraufsetzung der Einnahmen sei durch die letzten Betriebsergebnisse gerechtfertigt. Trotzdem werde man gegenüber der Verzinsung der Eisenbahnschuld mit einem Defizit von 1 100 000 bezw. 1 700 000 ℳ, gegenüber Verzinsung und Tilgung mit einem solchen von 3 700 000 bezw. 4 800 000 ℳ zu rechnen haben. Diese Rechnungsergebnisse dürfen aber nicht abschrecken; der Verkehr sei im Wachsen begriffen und dementsprechend die kilometrischen Erträgnisse; seit 1901 dürfe man auch mit einem Stillstand der Ausgaben rechnen, und beim Blick aufs Ganze dürfe man den volkswirtschaftlichen Nutzen der Eisenbahn und das daraus sich ergebende Wachsen der Steuerkraft nicht außer acht lassen.

Abg. C. Haußmann (deutsche Volkspartei) klagte über die Aussichtslosigkeit der Tarifreform, an der hauptsächlich Preußen schuld sei. Sodann übte er Kritik an dem Vortrag, mit welchem in der Kammer der Standesherren eine Belehrung bezüglich einer besseren Eisenbahnpolitik habe gegeben werden wollen. Mit größter Schärfe wandte sich Redner sodann gegen die Verkehrsablenkung. Es bestehe ein förmliches Komplott Bayerns und Badens unter Mitwissenschaft Preußens und der Schweiz gegen uns, den Verkehr von seinem natürlichen Weg in die Schweiz und nach Italien abzulenken und künstlich einerseits über Lindau, anderseits über Baden und Elsaß abzuleiten. So habe man sich das Reich nicht gedacht; statt daß alle Teile gleichen Schutz finden, solle Württemberg von den anderen sich aushungern lassen. Dagegen müsse man sich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln wehren. Er warne namentlich die Nachbarländer, so fortzufahren und sich gegen die Reichsverfassung zu vergehen.

Hierauf nahm der Staatsminister der Auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden das Wort. Er teilte zunächst die noch nicht bekannten Verkehrsergebnisse von 1901 und 1902 mit und besprach dann die Aufstellung des neuen Etats. Die diesem zugrunde gelegte Einnahmenberechnung gehe davon aus; daß die jetzt zu spürende wirtschaftliche Besserung anhalte, das erscheine auch nach den Ergebnissen der ersten Monate des Etatsjahres 1903 gerechtfertigt. Der Herr Minister wandte sich dann den allgemeinen Fragen zu, die die Vorredner besprochen haben. Diese Fragen seien noch nicht in dem Stadium, wo man bestimmte Vorschläge machen oder bestimmte Beschlüsse fassen könne. Zwischen beiden Kammern bestehe ja eine erfreuliche Übereinstimmung und die Regierung wisse, in welcher Richtung die Wünsche sich bewegen. Aber die praktische Durchführung bedürfe umfassender Vorstudien und Vorarbeiten, in denen die Verwaltung mitten drin stehe. Was immer das Ergebnis sein werde, ein positives oder negatives, so werde den Ständen rechtzeitig Kenntnis gegeben werden. Eine Betriebsgemeinschaft irgend welcher Art würde — darüber müsse man sich klar sein — ohne gewisse Opfer an Selbständigkeit von allen Seiten nicht möglich sein; eine bloße Betriebsmittelgemeinschaft aber würde der gegenseitigen Konkurrenzierung der Bahnverwaltungen, den Umleitungen des Verkehrs ohne weiteres noch keinen Einhalt tun. Der Art. 42 der Reichsverfassung biete an sich noch keinen unbedingten Schutz gegen Verkehrsumleitungen; die Verwaltungen haben deshalb diesen Schutz in gegenseitigen freien Vereinbarungen gesucht, aber nicht in ausreichendem Maße erlangt; die Bemühungen der württembergischen Regierung bezüglich der badisch-bayerischen Umleitungen reichen auf Jahrzehnte zurück, seien aber bis jetzt ohne Erfolg geblieben. Die württembergische Regierung werde nicht locker lassen, um wenigstens eine gewisse Grenze für die Zulässigkeit der Umleitungen zu erreichen. Der Verkehrsausfall zum Nachteil Württembergs aus diesen Umleitungen sei auf etwa 1 000 000 Mark zu schätzen.

Sodann nahm das Wort Staatsrat v. Balz. Er stellte eingehende Berechnungen über die Selbstkosten des Stückgutverkehrs in Aussicht und gab weitere Mitteilungen über die Umleitungen des Güterverkehrs, durch die Württemberg aufs schwerste geschädigt werde. Leider habe Württemberg keine wirksamen Gegenmaßregeln zur Verfügung, sei vielmehr auf Verhandlungen und Vorstellungen angewiesen, die in der Hauptsache, namentlich Baden gegenüber, bisher ohne Erfolg geblieben seien. Der Redner führte dem Hause die einzelnen Linien des Transitverkehrs der Reihe nach vor; es ergeben sich dabei Umwege bis zu 35 %, ja in einzelnen Fällen bis zu 44 %, und wo der Verkehr über württembergische Linien geleitet werde, sei ein großer Prozentsatz der Reineinnahme, bis zu 60 %, an die betreffenden fremden Verwaltungen abzugeben. Das Haus begleitete diese Darlegungen wiederholt mit lebhaftem hört, hört!

Der Staatsminister Freiherr v. Soden bemerkte weiter, daß die Regierung dem Hause für jede Unterstützung in dieser Sache nur dankbar sein könne; er mache aber im Hinblick auf die Polemik eines Vorredners gegen die bayerische Verwaltung darauf aufmerksam, daß Art. 42 der Reichsverfassung auf Bayern keine Anwendung finde.

Abg. v. Geß (deutsche Partei) legte dar, wie gerade die geringe Aussicht, auf dem Wege des Art. 42 etwas zu erreichen, ihn und seine Freunde bei der letzten Beratung veranlaßt haben, Ermittlungen und Anfragen wegen des etwaigen Beitritts zur preußisch-hessischen Gemeinschaft in Vorschlag zu bringen. Bei den großen Ausgaben der Zukunft und dem unvermeidlichen Ausbau des Nebenbahnnetzes bestehe die Gefahr, daß das Land sich an seinen Eisenbahnen verblute. Den Bemühungen der Regierung gegen die Verkehrsumleitung wünsche er besten Erfolg.

Im Laufe der Debatte ging folgende von den Abgg. Dr v. Kiene, C. Haußmann, v. Geß, Freiherrn v. Ow und Haug unterzeichnete Resolution ein:

„Die Kammer der Abgeordneten ersucht die Königliche Regierung, das Interesse Württembergs an der gleichartigen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs den anderen Eisenbahnverwaltungen gegenüber mit aller Entschiedenheit zu verfolgen und auf eine Beseitigung des derzeitigen, sowohl dem Sinn und Zweck des Art. 42 der Reichsverfassung, als den Grundsätzen einer einheitlichen deutschen Wirtschaftspolitik wie dem Anspruch aller Bundesglieder auf Schutz gegen künstliche Unterbindung ihres Verkehrs durch andere Bundesstaaten widersprechenden Zustandes hinzuwirken."

Diese Resolution wurde einstimmig (mit 66 Stimmen) angenommen. Ferner ging ein Antrag Harttmann und Genossen ein des Inhalts:

„Die Kammer der Abgeordneten wolle beschließen, die Königliche Regierung zu ersuchen, wenn in der nächsten Zeit eine durchgreifende allgemeine Verbilligung des Personentarifs unserer württembergischen eventuell der deutschen Eisenbahnen nach der Grundtaxe des geplanten Zweipfennigtarifs nicht eintreten sollte, darauf hinzuwirken, daß auch in Württemberg in tunlichster Bälde sogen. Kilometerhefte eingeführt werden, und zwar unter möglichster Verständigung und gegenseitiger Vereinbarung mit der badischen Eisenbahnverwaltung im Sinne einer Benutzbarkeit der Kilometerhefte beider Staaten auf den Eisenbahnen beider Länder."

Dieser Antrag wurde mit 51 gegen 18 Stimmen angenommen. An der Debatte hatten sich Abgeordnete aller Parteien beteiligt. Die Herren Staatsminister Frhr. v. Soden und Staatsrat v. Balz hatten nochmals das Wort genommen. Wir werden einen weiteren Bericht unter Wiedergabe einzelner Reden folgen lassen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Errichtung und Verlegung von Inspektionen.** Infolge Übernahme der durch die Gesetze vom 18. Mai d. J. (G.-S. S. 123 und S. 148) erworbenen Privatbahnen in die staatliche Verwaltung werden am 1. Juli d. J. im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft folgende Eisenbahninspektionen neu eingerichtet: Im Eisenbahndirektionsbezirk Altona eine Eisenbahn-Verkehrsinspektion mit dem Sitze in Altona. Im Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg eine Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Soldin. Im Eisenbahndirektionsbezirk Danzig eine Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Danzig (Danzig 2). Im Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. eine Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Rastenburg und eine Eisenbahn-Maschineninspektion mit dem Sitze in Lyck. Im Eisenbahn-direktionsbezirk Münster i/W. eine Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Coesfeld. Im Eisenbahndirektionsbezirk Stettin eine Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Kolberg. Zu demselben Zeitpunkte wird ferner der Sitz der Verkehrsinspektion Allenstein I von Allenstein nach Königsberg i/Pr. verlegt.

— **Benutzung von Arbeiterkarten an Sonntagen** im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten können fortan auch an Sonntagen sämtliche Personenzüge mit Wagen IV. Klasse zur Benutzung mit Arbeiterkarten jeder Art freigegeben werden, wenn ein allgemeines Verkehrsbedürfnis dazu vorliegen oder dies aus Betriebsrücksichten für notwendig erachtet werden sollte.

— **Beförderung von Krankenwagen auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sind Klagen darüber laut geworden, daß Schwerkranke bei Beförderung in besonderen Kranken- oder Salonwagen, die am Schluß der Züge mitgeführt wurden, durch das Schleudern der Wagen schwer zu leiden hatten. Für die Folge ist daher darauf Bedacht zu nehmen, diese Wagen nicht an das Ende der Züge zu stellen. Wo dies aus zwingenden betrieblichen Gründen nicht zu vermeiden ist, sind die Besteller ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen und ihnen anheim zu geben, statt des Wagens nur ein Abteil zu belegen, das alsdann tunlichst in einem mitten im Zuge laufenden Wagen freizuhalten sein würde.

— **Der Wagendienst der neuerdings in Preußen verstaatlichten Bahnen.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten veranlaßt die Königlichen Eisenbahndirektionen, alsbald die erforderlichen Anordnungen zu treffen, um die Durchführung der Staatsbahn-Wagenvorschriften und der sonstigen Bestimmungen für den Wagendienst auf den am 1. Juli d. J. in das Eigentum des Staates übergehenden Bahnen von diesem Tage ab sicher zu stellen. Die Dienststellen seien über die künftige Regelung des Dienstes, insbesondere über die Feststellung und Meldung des Bestandes und Bedarfs eingehend zu unterweisen; auch werde es sich empfehlen, unter Zugrundelegung versuchsweise gegebener Meldungen die zweckmäßigste Art der Wagenverteilung festzustellen und diese probeweise für mehrere Tage auszuarbeiten. Ferner sei Sorge zu tragen, daß die Güterwagen der verstaatlichten Bahnen vom 1. Juli d. J. ab schleunigst mit dem Eigentumsmerkmal der Staatsbahnen versehen werden.

— **Eröffnung der Dortmunder Umgehungsbahn Nette-Scharnhorst.** Am 1. Juli d. J. wird im Direktionsbezirk Essen die Dortmunder Umgehungsbahn zwischen dem Block Nette und dem Rangierhof Scharnhorst der Strecke Duisburg-Wanne-Hamm mit dem lediglich Rangierzwecken dienenden Bahnhof Obereving für den Güterverkehr eröffnet werden.

— **Stargard-Cüstriner Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der nunmehr verstaatlichten Eisenbahn hat das Jahr 1902/03 an Betriebseinnahmen 1 567 480 (g. das Vorjahr — 23 713) *M.* gebracht, wogegen die Betriebsausgaben 867 839 (— 10 159) *M.* erforderten. Aus dem Reingewinn von 547 215 *M.* erhalten die Stammprioritäten 6,79 % und die Aktien 9,08 % Dividende mit zusammen 476 100 *M.*

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat M a i d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 5879 (5807) km befördert 3 139 155 (2 746 432) Personen und 1 647 871 (1 516 225) t Güter. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 4 454 094 (4 207 058) *M.*, aus dem Güterverkehr 8 560 753 (8 023 373) *M.*, aus dem Gepäckverkehr 296 399 (261 124) *M.* und aus dem Tierverkehr 281 754 (315 722) *M.*, zusammen 13 593 000 *M.* gegen 12 807 277 *M.* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. beziffert sich auf 59 289 000 *M.*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes m e h r um 2 298 434 *M.*

— **Das württembergische Gesetz betreffend die Haftung für Sachschaden bei dem Eisenbahnbetrieb** vom 4. d. M. ist im Regierungsblatt f. d. Königreich Württemberg veröffentlicht. Es enthält folgende 4 Artikel: Art. 1. Für den bei dem Betrieb einer Eisenbahn entstehenden Schaden an Sachen haftet der Betriebsunternehmer, sofern nicht der Schaden durch höhere Gewalt oder durch ein Verschulden des Besitzers der Sache verursacht ist. Dem eigenen Verschulden des Besitzers steht gleich das Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, welche die tatsächliche Gewalt über die Sache für den Besitzer in dessen Haushalt oder Erwerbsgeschäft oder in einem ähnlichen Verhältnis ausüben, vermöge dessen sie den sich auf die Sache beziehenden Weisungen des Besitzers Folge zu leisten haben. Art. 2. Der Anspruch auf Schadenersatz verjährt in zwei Jahren von dem Unfall an. Art. 3. Die Haftung des Betriebsunternehmers (Art. 1) kann durch Vertrag im voraus weder ausgeschlossen noch eingeschränkt werden, es sei denn, daß die Ausschließung oder Beschränkung der Haftung als Gegenleistung für eine an den anderen zu bewirkende besondere Leistung oder als Bedingung einer dem anderen gewährten besonderen Vergünstigung des Betriebsunternehmers ausdrücklich vereinbart wird. Art. 4. Auf die Beschädigung von Sachen, die der Eisenbahn zur Aufbewahrung oder zur Beförderung übergeben worden sind, oder die als Reisegepäck mitgeführt werden, findet dieses Gesetz keine Anwendung.

— **Erweiterung der Zuständigkeit der württembergischen Eisenbahnbauinspektionen und Bausektionen bei Vergebung von Arbeiten und Lieferungen.** Die Zuständigkeit der Eisenbahnbauinspektionen und Bausektionen zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen, die auf Grund genehmigter Voranschläge oder besonderer Ermächtigung auszuführen sind, ist neuerdings erweitert worden. Den genannten Stellen wird, wenn es sich um die Annahme des billigsten Angebots handelt, die Vergebung der Arbeit überlassen bis zum Betrag von 3000 *M.* bei öffentlichem Ausschreiben, bis zum Betrag von 2000 *M.* bei engerer Bewerbung, bis zum Betrag von 1000 *M.* bei freihändiger Vergebung. Wenn aus besonderen Gründen das billigste Angebot nicht berücksichtigt werden kann oder sonstige Anstände vorliegen, oder der genehmigte Voranschlag überschritten wird, hat die Generaldirektion der Staatseisenbahnen über die Vergebung der Arbeit oder Lieferung zu entscheiden.

— **Eisenbahnunfall bei Metzingen (Württemberg).** In der Nacht vom 20. zum 21. d. M. geriet der Personenzug 217 infolge unrichtiger Stellung des Ausfahrtssignals auf ein Stadtgleis, das oberhalb einer quer vorbeiführenden Straße endigt. Der Prellbock wurde abgedrückt, Maschine und Tender stürzten auf die Straße hinab. Der Gepäckwagen fiel um und blieb auf dem Bahndamm liegen, während der hinter ihm befindliche Personenwagen sich auf ihn hinauftürmte. Verletzt sind der Lokomotivführer, der Heizer und ein Schaffner. Reisende sind nicht verletzt. Der Materialschaden ist nicht unbedeutend. Mit einstündiger Verspätung konnte der Zug weiter fahren. Die Ursache des Unfalls ist darin zu suchen, daß für den abfahrenden Zug 217, der sich auf dem ersten Gleis befand, die Ausfahrt versehentlich für das zweite Gleis freigegeben wurde, was die Ablenkung des Zuges in das an der hohen Böschung endigende Sackgleis zur Folge hatte. Die verunglückten Eisenbahnbeamten sind: Lokomotivführer Gasser, Wagenwärter Fahrner und Heizer Hägele. Der erstere und letztere erlitten je einen Unterschenkelbruch und Verletzungen am Kopf, während Fahrner mit Quetschungen am Unterschenkel und einer Kopfverletzung davon kam. Staatsrat v. Balz besuchte mit den anderen Herren, die zur Besichtigung der Unglücksstätte eingetroffen waren, im Krankenhaus die Verunglückten, deren Allgemeinbefinden als gut bezeichnet werden kann.

— **Über die Fortführung der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in das Stadtinnere** hat am 22. d. M. eine Besprechung im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten stattgefunden. Polizeipräsidium und Stadt waren dabei vertreten, ebenso mit ihren leitenden Persönlichkeiten die Firma Siemens & Halske. Vom Polizeipräsidium war Polizeipräsident v. Borries selbst erschienen, die Stadt vertrat Stadtbaurat Krause. Den Vorsitz führte der Geh. Oberregierungsrat Franke. Die Nordd. Allgem. Ztg. teilt hierüber folgendes mit: Bekanntlich handelt es sich darum, die Untergrundbahn vom Potsdamer Platz zum Alexanderplatz fortzuführen. Aber nur die Linie Potsdamer Platz-Spittelmarkt wurde

besprochen, da der Bau der Strecke Spittelmarkt-Alexanderplatz einer späteren Zukunft vorbehalten bleiben soll. Namentlich die Frage, ob die Bahn über den Spittelmarkt und die Spree als Hoch- oder Untergrundbahn gebaut werden solle, wurde lebhaft erörtert, weil die Forderungen der Stadt Berlin und der Unternehmerin über das System, das hier zu befolgen sei, auseinandergehen. Während Berlin die Strecke Hausvoigteiplatz-Molkenmarkt bezw. Alexanderplatz als Untergrundbahn durchgeführt haben will, ist die Unternehmerin der Meinung, die Untergrundbahn vom Hausvoigteiplatz an in langsamem Aufstieg bis zum Spittelmarkt und über die Spree zur Hochbahn zu gestalten, um sie dann zum Molkenmarkt wieder unter die Ebene der Straße herabzuführen. Gegen dieses Projekt wurden verschiedene Bedenken geltend gemacht. Das Endergebnis der Verhandlungen war, daß die Firma Siemens & Halske sich bereit erklärte, ihr Projekt nach den Auffassungen umzugestalten, die bei der Konferenz zutage getreten waren und welche die Fortführung des Unternehmens als Untergrundbahn für das bessere empfohlen hatten.

— **Die Mitgliederversammlung der Spar- und Darlehnskasse des Bayerischen Verkehrsbeamtenvereins** fand unter zahlreicher Beteiligung am 26. April d. J. in Kempten statt. Dem Geschäftsberichte des Ausschusses über das Jahr 1902, dem 22. seit Bestehen der Kasse, entnehmen wir folgendes: Am Ende des Berichtsjahres betrugen die Stammeinlagen 541 555 *M.* (gegen das Vorjahr + 54 956 *M.*), die Spareinlagen 330 860 (+ 68 959) *M.* die ausstehenden Darlehen 768 786 (+ 13 365) *M.* der Vermögensstand der Mitglieder 960 606 (+ 135 209) *M.*, das Reinvermögen 41 519 (+ 5009) *M.*, der Effektenbestand 62 655 *M.* (ohne Änderung), Hypothekenguthaben 42 500 (+ 42 500) *M.*, Kontokorrentguthaben bei der Witwen- und Waisenunterstützungskasse des Bayerischen Verkehrsbeamtenvereins und bei der Bayerischen Handelsbank zusammen 84 260 *M.* Darlehnsverluste sind 1032 *M.* angefallen. Die Spareinlagen wurden mit 3,5 %, die Stammeinlagen, wie seit 1894 alljährlich, mit 4,5 % verzinst; für die gesamten Einlagen kamen 33 138 (+ 4569) *M.* zur Verteilung. Die Einnahme an Darlehnszinsen (zwischen 4 und 5 %) betrug 43 583 *M.* Die Verwaltungsausgaben beliefen sich auf 7739 *M.* Die Mitgliederstand erhöhte sich um 276, von 2640 auf 2916.

Der zur Kenntnis gebrachte Aufsichtsratsbericht verbreitet sich in ausgedehnter Weise über den gesamten Geschäftskreis und die Tätigkeit der Kasse und legt in eingehender Weise dar, wie seitens des Aufsichtsrates in zahlreichen Sitzungen, Besprechungen und Revisionen die Geschäftsabwicklung, Rechnungsstellung und das umfangreiche Depotwesen geprüft und überwacht wurde. Mit Befriedigung erwähnt der Bericht, daß die Kasse nunmehr die seit Jahren angestrebten Rechte einer juristischen Person auf Grund des § 22 des Bürgerlichen Gesetzbuchs durch staatliche Verleihung erreicht hat; weiter wird festgestellt, daß die Geschäftsführung des Ausschusses zu Beanstandungen keinerlei Veranlassung gegeben hat. Die vom Aufsichtsrate vorgeschlagene Entlastung des Ausschusses wurde einstimmig erteilt.

Die Aufnahmegebühr für das Jahr 1903 wurde wieder auf 1 *M.* festgesetzt, wie auch der Antrag der Kassenleitung, den Zins für die Spareinlagen für 1903 auf 3,5 % zu bemessen, einstimmige Annahme fand.

Von dem 1720,92 *M.* betragenden Gewinnrest für 1902 wies die Versammlung 600 *M.* dem Reservefonds und 600 *M.* der Verlustreserve zu; der Rest von 520,92 *M.* wurde zum Vortrag auf neue Rechnung bestimmt.

Von grundsätzlicher Bedeutung für den Charakter der Kasse ist die von der Versammlung einstimmig zum Beschluß erhobene Anregung des Aufsichtsrates, mit Rücksicht auf die günstige Vermögenslage den zwar ohnehin mäßigen Zinsfuß für Darlehen (4—5 %, je nach der Art der Rückzahlung) selbst auf die Gefahr hin, daß die bisherige Verzinsung der Stammeinlagen von 4,5 auf 4 % herabsinkt, noch weiter zu ermäßigen. Der verbleibende Gewinnrest soll einerseits im Interesse einer gesicherten Entwicklung der Kasse dazu dienen, dem Reservefonds und der Verlustreserve bis zur Erreichung der allgemein üblichen Höhe von 10 % des Einlagekapitals über den in der Satzung vorgesehenen Betrag hinaus außerordentliche Zuwendungen zu machen, anderseits aber Mittel anzusammeln, um für die Zukunft der angestellten Hilfskräfte (4) für den Fall ihrer Invalidität Sorge zu tragen. Die Gutheißung dieser Anregungen muß um so mehr begrüßt werden, als die Mitglieder dadurch beweisen, daß sie ihre Kasse nicht als ein Institut zur möglichst günstigen Vermögenslage, sondern in erster Linie als eine wirkliche Wohlfahrtseinrichtung auf solidester Grundlage betrachten, daß sie aber auch durch die beabsichtigte Fürsorge für die Angestellten dem Geiste der Zeit folgen.

— **Sommerfest des Magdeburger Eisenbahnvereins.** Am 13. d. M. hielt der erst kürzlich durch Herrn Eisenbahn-Direktionspräsidenten Graaf ins Leben gerufene, aus den in Magdeburg und Vororten wohnenden Beamten und Arbeiten des inneren und äußeren Eisenbahndienstes bestehende und bereits 4400 Mitglieder zählende Eisenbahnverein sein erstes Sommerfest ab. Der große Garten und die Säle des „Konzerthauses“ vermochten kaum die in hellen Scharen Anrückenden zu fassen; hatten sich doch nicht weniger als 10 000 Teilnehmer — nur Mitglieder des Vereins mit ihren Familien, darunter eine große Anzahl Oberbeamte — eingefunden. Zu Beginn des Festes wies der Leiter des Vergnügungsausschusses in einer Ansprache darauf hin, daß der Begründer und Vorsitzende des Eisenbahnvereins, Herr Präsident Graaf, zu seinem lebhaften Bedauern durch einen Trauerfall behindert sei, an dem Feste teilzunehmen, hieß an dessen Stelle die Anwesenden mit herzlichen Worten willkommen, sprach die Hoffnung aus, daß das Fest, wie es begonnen: ungezwungen, fröhlich und in musterhafter Ordnung, auch verlaufen möge, ermahnte schließlich in zündenden Worten zu unverbrüchlicher Treue zu Kaiser und Reich und schloß mit einem jubelnd aufgenommenen Kaiserhoch. Der I. und III. Teil des — Nachmittags 5 Uhr begonnenen — Festes bestand in einem vortrefflichen Militärkonzert der ganzen Kapelle des Magdeburgischen Infanterieregiments Nr 26, während den II. Teil Gesangsvorträge mehrerer Eisenbahnergesangvereine und Instrumentalmusik der unter Leitung eines Eisenbahnbeamten stehenden vorzüglich geschulten, 60 Mitglieder zählenden Orchestergruppe des Eisenbahnvereins ausfüllten. Inzwischen wurden für die Jugend, welche von Vereinswegen mit Schärpen und Fahnen geschmückt war, verschiedentlich größere Luftballons aufgelassen und unter Leitung eines besonders engagierten Kindergärtners und einer Kindergärtnerin Kinderspiele mit Ordensverteilung veranstaltet, während die herangewachsene Jugend sich in den Sälen bereits am Tanz vergnügte. Nachdem bei Einbruch der Dunkelheit das Gartenfest mit dem Abbrennen eines großartigen Feuerwerks seinen Abschluß gefunden hatte, hielt der Tanz in den Sälen noch viele Tausende von Teilnehmern im Schweiße ihres Angesichts bis 3 Uhr früh zusammen.

Ohne Überhebung dürfen Vereins- und Vergnügungsleitung mit voller Befriedigung und Freude auf dies erste, vom schönsten Wetter begünstigte Fest des jungen Vereins zurückschauen; es war alles getan, um dasselbe seinem Zwecke entsprechend zu gestalten; es verlief trotz der zeit- und stellenweise fast bedrückend wirkenden ungeheuren Zahl der Festgäste in harmlos-fröhlicher Stimmung ohne jede Störung und wird in jedem Teilnehmer eine angenehme Erinnerung wachhalten; was aber die Hauptsache und der eigentliche Gedanke des Begründers des Eisenbahnvereins ist: es wird das Gefühl nicht nur der äußeren, sondern auch der inneren Zusammengehörigkeit aller Eisenbahner, hoch und niedrig, Beamter und Arbeiter wecken und entwickeln helfen und mit dem weiteren Zwecke des Vereins, der Förderung der wirtschaftlichen Verhältnisse seiner Mitglieder, das Standesbewußtsein der Eisenbahner und das Gefühl ihrer unverletzlichen Zugehörigkeit zu einem mächtigen und geordneten Staatswesen kräftigen. Sch.

Österreich.

— **Lokalbahngesetz.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 17. d. M. gelangte der Bericht des Eisenbahnausschusses über die Regierungsvorlagen betreffend die Lokalbahnen Lemberg-Podhajce, Tarnopol-Zbaraz, Zwettl-Martinsberg, Krainburg-Neumarktl, Neuhaus-Wobratein, Daudleb-Rokitnitz, Troppau-Grätz, Zillertalbahn, Weizelsdorf-Ober-Ferlach zur Verhandlung.

Der Berichterstatter wies bei der Einleitung der Beratung darauf hin, daß die Erfolge des Lokalbahngesetzes vom Jahre 1894 nicht zu unterschätzen seien. In den neun Jahren, seitdem dieses Gesetz in Kraft stehe, seien über 3000 km Lokalbahnen gebaut, die Staatsgarantie für 119 000 000 Kr. geleistet, Staatsbeiträge von 18 000 000 Kr. gewährt, endlich ein Aufwand aus Staatsmitteln von 43 000 000 Kr. für diesen Zweck gemacht worden. Zur Schaffung von Lokalbahnen sei eine Reihe von Aktiengesellschaften gebildet worden, deren Wesen der Aktiengesellschaft im Sinne des Handelsgesetzes nicht recht entspreche, die ja eigentlich zur Durchführung großer wirtschaftlicher Unternehmungen geschaffen wurde. Die gegenwärtigen Eisenbahn-Aktiengesellschaften aber seien lediglich eine Form, die teils zu Kontrollzwecken, teils dazu diene, um den Willen von Interessenten in tarifarischer, vielleicht auch in verkehrspolitischer Beziehung zum Ausdrucke zu bringen. Es möge das Eisenbahnministerium im Verein mit dem Justizministerium daran gehen, eine einfachere Form zu finden, die dem angestrebten Zwecke entspreche.

In betreff der einzelnen in Verhandlung stehenden Bahnen bemerkte der Berichterstatter, daß die Bahn Lemberg-Podhajce nicht eine strategische Bahn sei, sondern tatsächlich einem Verkehrsbedürfnis entspreche. Die Bahn Tarnopol-Zbaraz sei eine Notstandsbahn im wahren Sinne des Wortes. Für beide seien

vom galizischen Landtage entsprechende Summen bewilligt. Die niederösterreichische Bahn Zwettl-Martinsberg sei die Fortsetzung einer Reihe von Teilstrecken, die vom Süden Böhmens und Mährens an die Donau heruntergehen. Hier werde zwar eine höhere Staatsgarantie gefordert, es müsse aber anerkannt werden, daß auch die Interessenten einen erklecklichen Beitrag geleistet haben; den vollen Nutzen werde diese Bahn erst bringen, wenn der Anschluß an die Linie Krems-Grein geschaffen sein werde. Die Linie Krainburg-Neumarktl sei ein Teil der früher in Aussicht genommenen Loibllinie. Für die böhmische Linie Neuhaus-Wrobatein werde nur eine ganz kleine Staatsbeihilfe in Aussicht genommen. Die Strecke Daudleb-Rokitnitz stelle sich als eine Notstandsbahn dar. Die kurze Linie Troppau-Grätz werde die Verbindung des österreichischen Bahnnetzes mit Troppau verbessern, bei der Zillertalbahn handele es sich nur um die vierprozentige Staatsgarantie für 900 000 Kr., die aber kaum werde in Anspruch genommen werden. Die kleine kärntnerische Linie Weizelsdorf-Ober-Ferlach sei ein unbedingt notwendiger Bau, der auf Staatskosten zur Ausführung kommen soll, zu dem jedoch die Interessenten über 300 000 Kr. à fonds perdu gezeichnet haben. Der Berichterstatter beantragte schließlich das Eingehen in die Spezialdebatte.

Im Laufe derselben wurden von verschiedenen Rednern Wünsche wegen Baues weiterer Lokalbahnen geäußert. Gegenüber diesen Wünschen hob der Eisenbahnminister jene Gesichtspunkte hervor, welche für die Eisenbahnverwaltung in bezug auf die Verwirklichung von Bahnen niederer Ordnung maßgebend sind. Es wäre ja gewiß für die staatliche Eisenbahnverwaltung der allerwünschenswerteste Zustand, wenn die allmähliche Verdichtung des Eisenbahnnetzes in einer für die einzelnen Königreiche und Länder gleichmäßigen Weise fortschreiten könnte, wenn es möglich wäre, die Beschwerden über ungleichmäßige Behandlung vollständig aus der Welt zu schaffen. Geht man aber daran, sich eine solche Gleichmäßigkeit zu schaffen, so stoße man sofort auf sehr erhebliche Schwierigkeiten. Was soll denn nämlich der eigentliche Verteilungsmaßstab für die Austeilung von Bahnen niederer Ordnung sein? Soll es der Flächenraum des Landes sein? Soll es die Anzahl der Bewohner sein? Soll es die Industrie sein? Sollen es die Steuerleistungen sein? Es gebe unendlich viele Kriterien, von denen jedes in einer gewissen Beziehung zum Eisenbahnnetze steht und von denen jedes eine gewisse Berücksichtigung beansprucht, allein genommen aber gewiß eine richtige Lösung der Frage nicht bieten würde. Die Eisenbahnverwaltung müsse daher im voraus darauf verzichten, nach einem unbedingt geltenden Grundsatze oder Maßstabe bei den Anträgen, die sie dem Abgeordnetenhause über Lokalbahnen zu bringen hat, vorzugehen, sie müsse vielmehr nach anderen Momenten ihr Vorgehen einrichten, und diese Momente seien einerseits die Reife der einzelnen Projekte und anderseits die Dringlichkeit der volkswirtschaftlichen und Verkehrsbedürfnisse.

Was die Reife der Projekte betrifft, so sei es klar, daß eine Schlußfassung des Abgeordnetenhauses über ein Eisenbahnprojekt nur dann von der Regierung mit Beruhigung in Anspruch genommen werden könne, wenn sowohl in technischer Hinsicht die Grundlagen, auf denen die Ausführung erfolgen soll, geschaffen, als auch in finanzieller Hinsicht die Beschaffung der Geldmittel in der durch die Gesetze festgestellten Art und Weise erfolgt sei. Insbesondere habe die österreichische Gesetzgebung für Bahnen niederer Ordnung den Grundsatz aufgestellt, daß derartige Bahnbauten auf Grund der Mitwirkung der unmittelbaren Interessenten, sodann der Königreiche und Länder durchzuführen seien, und daß erst in letzter Reihe, wenn sich nämlich die Anstrengungen der berufenen näheren Kreise als nicht genügend erweisen, um das Eisenbahnprojekt zustande zu bringen, von seiten des Staates helfend eingegriffen werden soll.

Es sei daher außer der oft recht schwierigen technischen Frage ein sehr langer und mitunter umständlicher Weg zu beschreiten, um zuerst die Verhandlungen mit den Interessenten, dann die Verhandlungen mit den einzelnen Ländern und Landtagen zu Ende zu führen und sich schließlich über das Maß dessen klar zu werden, was als unerläßliche und wirklich notwendige Staatshilfe gegeben werden soll. Auch in dieser Richtung sei dann wieder die Wahl zu treffen zwischen den einzelnen Systemen der Unterstützung. Man habe verschiedene derartige Systeme, und zwar das ursprünglich angewendete Garantiesystem, dann das System der Subventionierung, und in neuester Zeit sei für gewisse Bahnen niederer Ordnung auch der Staatsbau angewendet worden. Nun sei ein Umstand hinzugetreten, der in gewissem Sinne auf die Tätigkeit der Regierung hemmend wirke, in anderer Hinsicht aber von großer Bedeutung für eine günstige Entwicklung des Lokalbahnwesens sein werde. Es sei nämlich in letzter Zeit so viel wie möglich dahin getrachtet worden, die technischen Arbeiten über das bisher übliche Maß hinaus zu vervollständigen und in eine Festsetzung des Anlagekapitals sowie in den Abschluß der Finanzierungsverhandlungen erst dann einzutreten, wenn ein genaues Projekt zur Schlußfassung vorliegt. Das bedeute nun in vielen Fällen allerdings eine gewisse Verzögerung der Finanzierung und der endgültigen Beschlußfassung, es bedeute aber unter allen Umständen eine größere Reife der Unterlagen, es sei ein Prüfstein für das wirkliche Interesse derjenigen, die sich mit einer schwachen Beteiligung an den generellen Vorarbeiten vielleicht genügen lassen würden, die aber mitunter die größeren Opfer eines bedeutenden Aufwandes für die Einzelpläne scheuen, und bilde schließlich einen Schutz vor der allerunangenehmsten Überraschung, nämlich einer schon im Laufe des Baues eintretenden Überschreitung des Bauvoranschlags.

Diesem Grundsatze suche die staatliche Eisenbahnverwaltung im Einvernehmen mit der Finanzverwaltung so viel wie möglich Rechnung zu tragen, und seien schon unter den vorliegenden Lokalbahnen einige, bei welchen die technischen Unterlagen mit Berücksichtigung des neueren Strebens nach größerer Vollständigkeit aufgestellt worden sind.

Es bilde aber die Verfolgung dieses Gesichtspunktes auch für die weiteren Vorschläge, die zum Teile bereits in einem der Gesetzentwürfe dem Abgeordnetenhause in Aussicht gestellt sind, schon derzeit eine Richtungslinie, von der die staatliche Eisenbahnverwaltung nur ungern abweichen würde, und von der sie glaubt, daß sie wirklich im Interesse einer soliden und zweckmäßigen Förderung des Lokalbahnwesens liege.

Ein anderes Moment, welches für die staatliche Eisenbahnverwaltung maßgebend ist, sei natürlich die Dringlichkeit der wirtschaftlichen Bedürfnisse; bezüglich dieser Frage seien im einzelnen Falle verschiedenartige Auffassungen der Interessenten kaum zu vermeiden und könne die Entscheidung getrost der staatlichen Eisenbahnverwaltung als jener Stelle überlassen werden, welche allen Kronländern das gleiche Interesse entgegenbringe und bemüht sei, die Wünsche der einzelnen Länder nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Diese Momente beeinflussen nun sehr maßgebend die Reihenfolge, in welcher die staatliche Eisenbahnverwaltung mit Vorschlägen an das Abgeordnetenhaus herantreten kann, und wenn bezüglich einer ganzen Reihe von Lokalbahnprojekten die Klage über eine noch nicht erfolgte Vorlage, über eine Hinausschiebung ihrer Verwirklichung geltend gemacht worden ist, so sei in den meisten Fällen der Umstand maßgebend, daß die Vorbereitung, die technische und finanzielle Unterlage noch nicht zur Reife gediehen sei, und daß daher eine Fortsetzung dieser Vorv rhandlungen bis zur Erreichung des angestrebten Zieles di unerläßliche Voraussetzung bilde, um auch mit diesen Vorlagen an das Abgeordnetenhaus herantreten zu können.

Der Minister gab schließlich die Versicherung, daß die Eisenbahnverwaltung es sich angelegen sein lassen werde, die Wünsche, welche in der Debatte vorgebracht worden sind, aufs eingehendste zu prüfen und so viel als möglich innerhalb des Rahmens der ihr gebotenen materiellen Mittel auf die Verwirklichung dieser Wünsche hinzuarbeiten.

Nach längerer Beratung gelangte das Gesetz unverändert zur Annahme.

— **Die Fortschritte beim Bau der Alpentunnel.** Der Professor der Geologie Dr Koch hat kürzlich die im Bau stehenden großen Alpentunnel besichtigt. Unter anderem befuhr Prof. Koch die Südseite des 7969 m langen Karawankentunnels bei Aßling. Der Sohlstollen war vor Ort bis auf 1094 m in karbonischen Schichten vorgetrieben. Auf der Nordseite betrug im Bärengraben des Rosentales die Länge des Sohlstollens 1925 m, so daß nahezu zwei Fünftel der Tunnellänge im Ausbau stehen. In dem 1180 m langen Rothweintunnel zwischen Aßling und Veldes war der Sohlstollen in tertiären Kalkmergeln bis auf 269 m getrieben. Die Triaskalke dürften sehr bald erreicht werden. Ferner befuhr Professor Koch die Nordseite des 6334 m langen Wocheiner Tunnels. Hier wurden zuerst bis auf 1062 m tertiäre Kalkmergel mit Kohlenspuren, Kalksandsteine und Konglomerate durchfahren. Von 1062 m bis vor Ort in 2012 m bewegt sich der Sohlstollenvortrieb in standfesten Dachsteinkalken. Interessant ist der beobachtete Rückgang der Gesteins- und Wassertemperatur. Die Gesamttemperatur ging von + 8,2° C. beim Portal, + 9,6° C. in 1200 m bis auf + 7,1° C. in 1800 m zurück. In 1900 m betrug die Wassertemperatur nur + 7° C. Weiter wurde die Befahrung der Südseite des 4755 m langen Boßrucktunnels bei Ardning vorgenommen. Der im Bereiche der Werfener Schichten bei etwa 582 m im Sommer vorigen Jahres erfolgte Wassereinbruch ist gänzlich bewältigt und der Sohlstollen bis auf 693 m Länge vorgetrieben. Der Durchschlag des Boßrucktunnels wird voraussichtlich im Sommer des nächsten Jahres erfolgen.

— **Eisenbahn Wien-Aspang.** Nach dem für das Jahr 1902 vorgelegten Geschäftsbericht sind wegen der andauernd ungünstigen Lage der Industrie wie auch infolge ungünstiger Witterungsverhältnisse für das abgelaufene Jahr sowohl im

Frachten- als auch im Personenverkehr geringere Einnahmen als im Jahre 1901 zu verzeichnen. Die Transporteinnahmen betrugen 1 911 476 (— 58 990) Kr., die Gesamteinnahmen 1 938 365 (— 59 230) Kr. Demgegenüber haben sich aber auch die Betriebsausgaben im Betrage von 1 308 744 Kr. gegenüber jenen des Vorjahres um 44 103 Kr. herabgemindert, so daß sich für das Jahr 1902 ein Betriebskoeffizient von 67,52 % gegenüber 67,72 % im Jahre 1901 ergibt. Der Gewinn beträgt 235 628 Kr. und mit Hinzurechnung des Übertrages aus dem Vorjahre 248 673 Kr. An die Aktionäre werden 11 Kr. = 2,75 % als Dividende verteilt.

— **Zur Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Eine Anzahl von Abgeordneten hat kürzlich im österreichischen Abgeordnetenhause einen Antrag, betreffend die Entschädigung aus Staatsmitteln für jene Gemeinden eingebracht, welche bei einer in Aussicht stehenden Verstaatlichung der Nordbahn bedeutende Einbuße an Gemeindeumlagen erleiden würden. In dem Antrage wird auf die Notwendigkeit der Verstaatlichung der Privatbahnen hingewiesen und betont, daß im Falle der Verstaatlichung diese Gemeinden, Bezirke und Länder für den Ausfall an Umlagen auf andere Weise schadlos gehalten werden müssen.

— **Eilgutabonnement.** Für das bei den österreichischen Staatsbahnen seit längerer Zeit eingeführte Eilgutabonnement (Beförderung regelmäßig wiederkehrender Sendungen von Approvisionierungsartikeln und rückkehrenden leeren Behältern, soweit dieselben nicht zu den gewöhnlichen Eilgütern gehören, mit Beförderungsscheinen gegen monatliche Gebührenabrechnung) treten mit 1. Juli d. J. neue Bestimmungen in Kraft, welche dem Publikum weitere Vereinfachungen und Erleichterungen bieten. So entfällt künftighin die Tarifierung der Gefäße und die Verpflichtung zur Verwendung von Blechmarken zum Zwecke der Signierung der einzelnen Frachtstücke. Außerdem wird die Abrechnung durch Ermöglichung der Zahlung im Postwege vereinfacht. Zudem sind künftighin Abonnements in unbesetzten Haltestellen, in welchen bisher nur Milchabonnements zugelassen waren, unbeschränkt zugelassen.

— **Speisewagen für Reisende der III. Wagenklasse.** Während bisher die Benutzung der Speisewagen bei den Schnellzügen der österreichischen Staatsbahnen nur Reisenden der I. und der II. Wagenklasse gestattet war, wurde nunmehr im Einvernehmen mit der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft auf der Arlbergstrecke eine Einrichtung getroffen, welche auch Reisenden der III. Wagenklasse auf längeren Reisen die Möglichkeit bietet, während der Fahrt Speisen in dem Speisewagen einzunehmen. Es wird nämlich in der Zeit vom 14. d. M. bis einschließlich 30. September d. J. bei dem um 7 Uhr 45 Min. früh von Salzburg abgehenden Schnellzuge Nr 7 sowie bei dem um 9 Uhr 52 Min. Vormittags von Lindau abgehenden Schnellzuge Nr 8 auch den Reisenden der III. Wagenklasse die Benutzung der Speisewagen ohne Aufzahlung auf bestimmten Teilstrecken bezw. zu festgesetzten Zeiten gestattet.

Übrige europäische Länder.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen**, der sechs großen Privatbahngesellschaften und des Staatsbahnnetzes, weisen in den ersten fünf Monaten des Jahres (bis 27. Mai) ein Mehr von etwa 17 500 000 Fr. gegen die gleiche Vorjahrszeit auf. Kilometrisch ist das Mehrergebnis mit rund 3,5 % bezw. $3^2/_3$ % am besten bei der Nordbahn und bei der Staatsbahn, am geringsten mit 1,05 % bei der Ostbahn. Diese, die bekanntlich zumeist und zunächst den Verkehr mit Deutschland vermittelt, ergab in den ersten Monaten noch eine kilometrische Mindereinnahme; die Verkehrsverhältnisse haben sich hier erst in letzter Zeit merklich gebessert.

— **Überlastung des Bahnhofs in Bern und Pläne für einen zweiten Bahnhof.** Es sind dem schweizerischen Bundesrat zwei Konzessionen für eine direkte Verbindung Solothurn-Bern (Neu-Solothurn-Schönbühl und Utzendorf-Schönbühl) eingereicht, von denen er eine zur Ausführung empfiehlt. Damit wird aufs neue die Berner Bahnhofsfrage angeregt. In ihrem Bericht über jene beiden Konzessionen gelangt die Generaldirektion der Bundesbahnen zu dem Schlusse, daß die direkte Einführung der Züge Solothurn-Schönbühl bis Bern auf der bestehenden Linie der Bundesbahnen unzulässig erscheine. Diese genüge für den Verkehr Olten-Bern, Biel-Bern; Thun-Bern, Langnau-Bern könnte aber unmöglich den Verkehr einer zweiten Linie bewältigen. Dasselbe gelte vom Bahnhof Bern, der erweitert werden müßte, falls eine weitere Bahn einmünden sollte. Wenn daher die Konzessionsbewerber direkt an den Bahnhof anzuschließen beabsichtigen, hätten sie ein drittes Gleis zum mindesten von Zollikofen an auf ihre Kosten zu erstellen und den Bahnhof Bern auf ihre Kosten zu erweitern. Anderseits wird nun die Errichtung eines zweiten Bahnhofs in Bern überhaupt als Notwendigkeit bezeichnet. Der Berner „Bund" bringt eine Ausführung, die darlegt: eine nochmalige Erweiterung des Bahnhofs Bern sei eine Unmöglichkeit; auch mit Rücksicht auf die vom Kanton Bern so eifrig angestrebte Lötschbergbahn müsse ein zweiter Bahnhof erstellt werden. Es wird dann der Plan des eifrigsten Verfechters der Lötschbergbahn, des verstorbenen Oberrichters Teuscher, befürwortet, zwischen der Oltener- und der Thunerlinie ein kurzes Verbindungsstück über das Wankdorffeld einzufügen, damit für den internationalen Verkehr das Ein- und Ausfahren der Züge nach und von dem jetzigen alten Bahnhof unterbleiben könnte. Das hätte zur Folge, daß in der Nähe der Militäranstalten ein neuer internationaler Ostbahnhof Bern erstellt werden müßte.

— **Beleuchtung der Eisenbahnwagen in der Schweiz.** Mit dem Übergang der schweizerischen Hauptbahnen an den Bund wachsen auch die Bestrebungen auf Einführung einer einheitlichen Beleuchtung. Auch im Kreis III der Bundesbahnen (Ostschweiz) wird jetzt mit Herstellung der elektrischen Beleuchtung eifriger vorgegangen. Bei der raschen Aufeinanderfolge der Neuerungen auf dem Gebiete der Beleuchtung der Eisenbahnwagen war es natürlich schwierig, das Beste vom Dargebotenen auszuwählen. Es scheinen sich, wie ein Artikel der N. Zürcher Ztg. ausführt, in der Schweiz hauptsächlich zwei Beleuchtungssysteme einzubürgern, nämlich ein nach den Patenten des schweizerischen Ingenieurs Kull von Brown, Boveri & Cie an den Markt gebrachtes und das von der Maschinenfabrik Örlikon eingeführte englische System Stone. Ersteres wird von dem genannten schweizerischen Blatt besonders gerühmt, doch würden sich voraussichtlich beide Systeme in friedlichem Wettkampf neben einander vertragen. Gegenwärtig werden eine größere Anzahl Wagen des Kreises III für die reine Akkumulatorenbeleuchtung eingerichtet, während neue Wagen in Zukunft mit Dynamomaschinen zur Selbsterzeugung des elektrischen Lichtes ausgerüstet werden sollen.

— **Die Binnenschiffahrt in Oberitalien.** Nach einem langen Zeitraum, während dessen die Angelegenheit der im Mittelalter sehr regen Binnenschiffahrt auf den Flüssen und Kanälen Oberitaliens endgültig eingeschlafen schien, ist seit kurzem neues Leben in die Sache gekommen. Es ist eine Kommission mit dem Auftrage ernannt worden, die Angelegenheit gründlich zu prüfen und bestimmte Vorschläge für die Anlage eines Netzes von Binnenschiffahrtsstraßen vorzulegen. Die Kommission hat nun in diesen Tagen dem Arbeitsministerium folgende Vorschläge unterbreitet: 1. eine direkte Schiffahrtstraße von 397 km Länge zwischen Venedig und Mailand über die Lagune, den Po, der Adda entlang bis Lodi und einen Kanal von dort bis Mailand herzustellen, die für Schiffsgefäße bis zu 600 t Tragkraft fahrbar sein soll; 2. die bereits bestehenden schiffbaren Flüsse und Kanäle zu verbessern, sie unter sich und mit der obigen Linie zu verbinden und so ein weiteres Netz von Schiffahrtstraßen von 3410 km zu schaffen, auch die Schiffahrt zwischen dem Gardasee und dem Iseosee und den übrigen Linien zu ermöglichen. Von diesen 3410 km würden 700 km für Schiffsgefäße von 600 t Tragkraft, 1168 km für solche von 250 t und die übrigen für kleinere Fahrzeuge fahrbar sein. Die Gesamtkosten sind mit 118 000 000 L. veranschlagt, von denen 70 000 000 L. für die Lombardei, 15 000 000 L. für die Emilia und die übrigen für Venetien verwendet werden sollen. Aber diese Kosten vermindern sich um 41 000 000 L. und betragen nur 22 632 L. für das Kilometer, wenn den Einnahmen Rechnung getragen wird, welche aus der Schaffung neuer Wasserkräfte und aus der Bodenbewässerung gezogen werden können. Das Binnenschiffahrtnetz könnte in vier bis fünf Jahren fertiggestellt werden.

— **Die englische Nordostbahn** beabsichtigt im Vorortverkehr der Stadt Newcastle den elektrischen Betrieb einzuführen. Diese Stadt liegt 13 km von der Mündung des Tyneflusses entfernt; in dem Gebiete zwischen ihr und dem Meere ist das ganze Jahr hindurch ein lebhafter Verkehr, der während der Sommerzeit zu ungeheurer Stärke anschwillt. Es sollen nun 37 engl. Meilen (= 59,57 km) ein-, zwei- und viergleisiger, bisher mit Dampf betriebener Strecken auf elektrischen Betrieb eingerichtet werden. Man hat sich nach sorgfältiger Prüfung für den Gleichstrom, der von einer einzigen im Mittelweg liegenden Sammelschiene abgenommen und durch die Laufschienen zurückgeführt wird, entschlossen. Jeder Zug soll aus zwei Motorwagen und einem dazwischen laufenden Wagen bestehen, denen, wenn nötig, noch ein zweites Zugpaar angefügt werden kann. Es werden Motorwagen für Reisende I. und III. Klasse eingerichtet, außerdem wird in den Wagen ein besonderer Raum für das Gepäck abgegrenzt. Der gewöhnliche Personenzug wird zu

einer Fahrt von Newcastle nach Tynemouth, das am Meere liegt, 23 Minuten brauchen, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 22 Meilen (= 35,42 km) fahren; der Schnellzug gebraucht dazu nur 15 Minuten.

— **Elektrische Trambahnen in London.** Kürzlich hat, wie „Engineering" meldet, London die Wohltat der ersten elektrischen Trambahn erhalten, und zwar lief der erste Wagen auf der Linie von Westminster nach Tooting, dem elektrische Wagen auf der Waterloo und Blackfriarslinie nach demselben Endpunkte folgen werden. Die Länge der neuen Trambahnstrecke beträgt 16 engl. Meilen (= 25,76 km), zu denen im August noch 4 Meilen (= 6,44 km) hinzukommen werden. Von Elephant and Castle nach Greenwich sollen außerdem noch 20 Meilen (= 32,20 km) elektrischer Trambahnstrecke gebaut werden. Die zur Verwendung kommenden Wagen sind für 66 Fahrgäste eingerichtet. Die Gesamtkosten der Tootinglinie sind in dem vom Londoner Grafschaftsrat herausgegebenen Bericht mit 440 120 £ (= 8 802 400 ℳ) oder mit 26 835 £ (= 536 700 ℳ) für die engl. Meile angegeben worden.

— **Eisenbahngesellschaft Saloniki-Monastir.** Nach dem Geschäftsbericht für 1902 ist die Länge der betriebenen Strecke mit 219 km gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Die gesamten Betriebseinnahmen stellen sich auf 1 586 469 Fr. gegen 1 533 070 Fr. im Vorjahre. Davon entfallen 574 057 (527 716) Fr. auf den Personen- und 991 989 (987 142) Fr. auf den Frachtverkehr. Anderseits sind die Betriebsausgaben hauptsächlich durch Brückenreparaturen infolge von Hochwasser von 631 886 Fr. auf 704 105 Fr., der Betriebskoeffizient also von 41 auf 44 % gestiegen. Der kilometrischen Roheinnahme von 7248 (7005) Fr. steht eine Ausgabe von 3217 (2887) Fr. gegenüber, so daß sich ein kilometrischer Reinertrag von 4031 (4117) Fr. ergibt. Der gesamte Betriebsüberschuß bleibt mit 875 161 Fr. um 14 764 Fr. hinter dem vorjährigen zurück. Die Dividende kommt auf die 5 000 000 Fr. Prioritätsaktien wieder mit 5 % zur Verteilung, während die 5 000 000 Fr. Stammaktien wieder leer ausgehen.

Die Zahl der Reisenden hat sich um 9022 auf 121 328, die Transportmenge im Güterverkehr um 4457 t auf 67 209 t erhöht. In Mais, dem hauptsächlichsten Ausfuhrartikel, sei infolge der den ganzen Sommer über andauernden Trockenheit vollständige Mißernte zu verzeichnen gewesen. Überdies lag der gesamte Handel infolge der politischen Bewegung in Mazedonien während des großen Teils des Berichtsjahres stark darnieder. Das Getreidegeschäft war im ganzen ziemlich lebhaft, die Herbsteinsaat von gutem Erfolg, die sonstige Ernte eine gute Mittelernte. Trauben gediehen reichlich und gut, so daß für das kommende Jahr auf beträchtliche Weintransporte zu rechnen sei. Infolge der gesteigerten Abholzung werden die Forsten an der Bahnlinie der Gesellschaft immer dünner und das Holz muß mehr und mehr vom Bahnstrang entfernt gesucht werden, wodurch sich der Einkaufspreis und die Transportkosten verteuern.

Fremde Weltteile.

— **Über den Zusammenbruch des großen Eisenbahnstreiks in Viktoria** berichtet „Daily Chronicle". Die Regierung beantragte danach im Parlament so außerordentlich scharfe Maßnahmen, daß die schlimmste Erregung nicht nur im Staate Viktoria, sondern in ganz Australien zu erwarten gewesen wäre, wenn nicht glücklicherweise der Streik zusammenbrach, ohne daß man die scharfen Bekämpfungsmittel anzuwenden nötig gehabt hätte. Jeder Angestellte, der in den Streik eingetreten ist, ohne 14 Tage vorher gekündigt zu haben, sollte zu einer Geldstrafe von 100 £ oder zu 12 Monaten Gefängnis verurteilt werden. Alle Pensionen, Entschädigungen und Anforderungen der Streikenden auf zukünftige Anstellung wurden für hinfällig erklärt und der Regierung das Recht erteilt, Angestellte von außerhalb in die Stellen der Streikenden einrücken zu lassen. Die Unterstützung der Streikenden, ja selbst die Sympathie mit ihnen wurde als ungesetzlich erklärt und den Polizeibehörden die Machtvollkommenheit zuerkannt, sämtliche Versammlungen aufzulösen und gewaltsam in Privathäuser einzudringen, in denen vier Streikende oder mehr sich versammelt hätten. Die wiederangestellten Eisenbahner haben übrigens unter den ungünstigsten Bedingungen den Streik aufgeben müssen. Sie sind sämtlich nur vorläufig wieder angestellt worden, und jeder einzelne von ihnen hat eine Untersuchung zu bestehen über sein Verhalten während des Streiks. Der Aufsichtsrat der Eisenbahner und die Leute, die sich bei dem Streik besonders hervortaten, wurden aus dem Dienste entlassen. Die „Loyalisten", die Lokomotivführer, die sich nicht am Streik beteiligten, gehen sämtlichen Streikenden vor. Die Strafbestimmungen des Antistreikgesetzes wurden zwar gestrichen, die Regierung machte aber bekannt, daß sie demnächst ein Eisenbahngesetz einbringen werde, durch das Streiks auf den Staatsbahnen für die Zukunft unmöglich gemacht werden würden.

Allgemeines.

— **Preußischer Beamtenverein.** Über dessen höchst günstige Entwicklung in den letzten zehn Jahren liegen folgende Zahlen vor: Vom 31. Dezember 1892 bis zum 31. Dezember 1902 stieg der Versicherungsbestand von 96 408 050 ℳ auf 228 874 350 ℳ, die versicherte Rente von 168 260 ℳ auf 590 677 ℳ, die Prämienreserve für Lebensversicherungen von 10 285 713 ℳ auf 41 371 332 ℳ, das gesamte Vermögen von 22 322 311 ℳ auf 73 508 116 ℳ, der Extrafonds von 2 442 286 ℳ auf 8 138 502 ℳ, die Prämien- und Zinseneinnahmen von 4 761 996 ℳ auf 11 908 928 ℳ, der Geschäftsgewinn von 764 180 ℳ auf 2 512 526 ℳ. Beinahe alle diese Zahlen sind bei dem preußischen Beamtenverein in den letzten zehn Jahren auf den dreifachen oder vierfachen, teilweise sogar auf den mehr als vierfachen Betrag gestiegen. Nur die Verwaltungskosten sind nicht in demselben Maße größer geworden. Sie betrugen im Jahre 1892: 98 001 ℳ und im Jahre 1902: 190 966 ℳ. Der Anteilsatz dieser Kosten ist von 1,02 ‰ auf 0,83 ‰ gefallen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge und die Streckenzeichen.

Unter dieser Überschrift führt in Nr 29 S. 444 d. Ztg. ein Aufsatz die Schwierigkeiten vor, unter denen der Lokomotivführer die Geschwindigkeit seiner Fahrt zu bemessen hat, welche die „Anlage zu den Fahrplanvorschriften auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen" wegen Neigungs-, Krümmungs- und sonstiger Verhältnisse festsetzt. Da ein Geschwindigkeitsmesser nur auf wenigen Lokomotiven vorhanden, ist der Lokomotivführer nur in der Lage, bei schneller Fahrt am Tage die Entfernungszeit zweier Kilometersteine nach Sekunden auf seiner Taschenuhr abzulesen; hierbei kann eine kleine Tabelle guten Dienst leisten, welche dem Lokomotivführer sagt, welche stündliche Geschwindigkeit er erreicht hat, sobald er in 10, 5 usw. Sekunden 200 m durchfuhr. Unterzeichneter hat hiermit das ihm früher unterstellt gewesene Lokomotivpersonal unterstützt.

Die Anbringung eines sicheren Geschwindigkeitsmessers auf der Lokomotive würde natürlich zu begrüßen sein; die allgemeine Anbringung wird aber sehr teuer und erst nach langer Zeit zu erreichen sein. Nur geringe Kosten würden auflaufen, wenn solche Strecken, die dauernd nur mit bestimmter ermäßigter Geschwindigkeit befahren werden dürfen, besondere Kennzeichnung erhalten. Bezieht sich vorstehendes auf die Hauptbahnen, so ist noch auf die Nebenbahnen hinzuweisen. Bei den letzteren sind Merktafeln vorhanden, welche Pfeifen, Halten oder besondere Geschwindigkeit dem Lokomotivführer vorschreiben; er hat dies mit $\frac{P}{H}$ usw. von einer Tafel von mäßiger Breite (häufig in Bahnschwellenbreite) abzulesen, was nur bei Tagesbeleuchtung leicht erreichbar ist, nicht aber zur Nachtzeit oder in starkem Unwetter. Zur Besserung hat Unterzeichneter früher vorgeschlagen, die $\frac{P}{H}$ usw. Tafeln durch Änderung der Form auch bei Nachtzeit sichtbarer zu machen, was auch jungem zugehenden Lokomotivpersonal den Dienst in Erlernung der Streckenkenntnis erleichtern würde.

Da es sich bei der Änderung der Tafeln nur um die Form handelt, also etwa um △ artige Ansätze, wie sie sich leicht an den vorhandenen Tafeln anbringen lassen, werden kaum nennenswerte Kosten auflaufen.

Cassel, Juni 1903.

Urban, K. Eisenbahndirektor a. D.

Das deutsche Reichsgesetz vom 3. Juni 1900 betreffend die Schlachtvieh- und Fleischbeschau.

Am 1. April d. J. ist das deutsche Reichsgesetz vom 3. Juni 1900 betreffend die Schlachtvieh- und Fleischbeschau in Kraft getreten. Die Eisenbahnen sind bei der Ausführung dieses Gesetzes insofern beteiligt, als sie einesteils für die Befolgung der Untersuchungsvorschriften nach den neuen gesetzlichen Bestimmungen zu sorgen, anderenteils den Zoll- und amtlichen Beschaustellen gegenüber hinsichtlich des auf dem Transport befindlichen Fleisches die Verpflichtungen und Rechte des Verfügungsberechtigten, d. i. des Absenders, wahrzunehmen haben.

In erster Linie werden bei der Ausführung der neuen Bestimmungen die Zollgrenzstationen, die als „Einlaßstellen" für ausländisches Fleisch freigegeben sind, und diejenigen Stationen im Innern des Landes in Anspruch genommen, auf denen amtliche „Untersuchungsstellen" für ausländisches Fleisch eingerichtet sind.

Die Einfuhr von Fleisch darf nur über bestimmte Zollämter erfolgen. Der Bundesrat bezeichnet diese Ämter sowie diejenigen Zoll- und Steuerstellen, bei welchen die Untersuchung des Fleisches stattfinden kann (§ 13 des Gesetzes).

Ein Verzeichnis der Einlaß- und Untersuchungsstellen für das in das Zollinland eingehende Fleisch ist besonders herausgegeben.

Das neue Gesetz trifft zunächst Bestimmungen über die Untersuchung des im Innern des Deutschen Reiches geschlachteten Viehes. Die „Schlachtviehbeschau" besteht in einer Untersuchung der Schlachttiere in lebendem Zustande und nach der Schlachtung. Die Verrichtungen der amtlichen Fleischbeschauer können hinsichtlich der im Innern des Reiches geschlachteten Tiere entweder von den beamteten Tierärzten oder von besonders hierzu ausgebildeten und geprüften Personen wahrgenommen werden. Es sind nur diejenigen Schlachttiere, deren Fleisch im eigenen Haushalt des Besitzers verwendet werden soll, von der Untersuchungspflicht befreit.

Von größerer Wichtigkeit für die Eisenbahnen sind die Bestimmungen im § 12 u. f. des Gesetzes, welche von der Behandlung des in das Zollinland eingeführten Fleisches handeln. Für diejenigen im Auslande geschlachteten Tiere, deren Fleisch in das deutsche Zollgebiet eingeführt werden soll, ist eine Untersuchung in lebendem Zustande, wie sie bei den im Innern geschlachteten Tieren vorgeschrieben ist, nicht erforderlich. Wohl aber unterliegt das in das Zollinland eingehende Fleisch einer amtlichen Untersuchung unter Mitwirkung der Zollbehörden. Auch sind besondere Vorschriften gegeben über die Form, in der das Fleisch in das Zollinland eingeführt werden darf.

Gänzlich verboten ist die Einfuhr von Fleisch in luftdicht verschlossenen Büchsen oder ähnlichen Gefäßen, von Würsten und sonstigen Gemengen aus zerkleinertem Fleische in das Zollinland (§ 12 Abs. 1 des Gesetzes). Diese Bestimmung war bereits am 1. Oktober 1900 in Kraft gesetzt worden. Ferner ist untersagt die Einfuhr von Hundefleisch sowie von zubereitetem Fleisch, welches von Pferden, Eseln, Maultieren, Mauleseln oder anderen Tieren des Einhufergeschlechtes herrührt. Auch darf das einzuführende Fleisch nicht mit Borsäure oder deren Salzen, Formaldehyd, Salicylsäure u. a. m. behandelt worden sein.

Bedingungsweise einfuhrfähig ist im übrigen das Fleisch in folgender Form:

Frisches Fleisch darf in das Zollinland nur in ganzen Tierkörpern eingeführt werden. Rindvieh, ausgenommen Kälber und Schweine, können auch in Hälften zerlegt sein. Als Kälber gelten Rinder im Fleischgewichte von nicht mehr als 75 kg. Mit den Tierkörpern müssen Brust und Bauchfell, Lunge, Herz, Nieren, bei Kühen auch das Euter mit den zugehörigen Lymphdrüsen in natürlichem Zusammenhange verbunden sein. In Hälften zerlegte Tierkörper müssen neben einander verpackt und mit Zeichen und Nummer versehen sein, welche ihre Zusammengehörigkeit ohne weiteres erkennen lassen. Bei Rindvieh, ausgenommen Kälber, muß auch der Kopf oder der Unterkiefer mit den Kaumuskeln, bei Schweinen auch der Kopf mit Zunge und Kehlkopf in natürlichem Zusammenhange mit den Körpern eingeführt werden.

Zubereitetes Fleisch darf nur eingeführt werden, wenn nach der Art seiner Gewinnung und Zubereitung Gefahren für die menschliche Gesundheit erfahrungsgemäß ausgeschlossen sind oder die Unschädlichkeit für die menschliche Gesundheit in zuverlässiger Weise bei der Einfuhr sich feststellen läßt. Im besonderen ist bestimmt, daß Pökel- (Salz-) Fleisch nur dann eingeführt werden darf, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke nicht weniger als 4 kg beträgt. Gesalzene Schinken, welche geräuchert sind, dürfen auch bei einem geringeren Einzelgewicht als 4 kg eingeführt werden. Zubereitete Fette, wie Schmalz, Oleomargarin, premier jus und ähnliche Zubereitungen sind einfuhrfähig. Gekochtes, geschmortes, gebratenes oder gedämpftes Fleisch ist auch dann einfuhrfähig, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke weniger als 4 kg beträgt.

Es ist hiernach hinsichtlich der Einfuhrfähigkeit ein wesentlicher Unterschied zwischen „frischem Fleisch" und „zubereitetem Fleisch" gemacht. Als frisches Fleisch ist anzusehen Fleisch, welches, abgesehen von einem Kühlverfahren, einer auf die Haltbarkeit einwirkenden Behandlung nicht unterworfen ist, ferner Fleisch, welches einer solchen Behandlung unterzogen worden ist, aber die Eigenschaften frischen Fleisches im wesentlichen behalten hat oder durch entsprechende Behandlung wieder gewinnen kann.

Als zubereitetes Fleisch ist anzusehen alles Fleisch, welches infolge einer ihm zuteil gewordenen Behandlung die Eigenschaften frischen Fleisches auch in den inneren Schichten verloren hat und durch eine entsprechende Behandlung nicht wieder gewinnen kann.

Die amtliche Beschau des in das Zollinland eingeführten Fleisches kann nun je nach Wahl der Verfügungsberechtigten entweder bei der Grenzeinlaßstelle oder bei einer im Innern belegenen Beschaustelle vorgenommen werden. Es gilt aber stets als Grundsatz, daß die Beschau vorgenommen werden muß, solange sich das Fleisch noch im Zollverwahrsam befindet. Die Zollstellen dürfen das vom Ausland eingeführte Fleisch erst dann verzollen, wenn der Nachweis vorliegt, daß die gesetzliche Beschau stattgefunden hat.

Die Güterabfertigungsstellen an der Grenze müssen in der zollamtlichen Warenanmeldung den bestimmten Antrag stellen, wo die Beschau stattfinden soll. Die Herrichtung des Fleisches für die tierärztliche Untersuchung (Herausnahme der Eingeweide, Loslösen der Liesen [Flohmen, Lünte, Schmer], Zerlegung der Schweine in Hälften, Aufhängen oder Auflegen der Fleischteile im Untersuchungsraum) erfolgt nach Anweisung des untersuchenden Tierarztes und zwar, soweit der Verfügungsberechtigte nicht selbst eine Hilfskraft stellt, gegen Errichtung einer besonderen Gebühr seitens der Beschaustelle.

Die amtlich zur Erhebung kommenden Untersuchungsgebühren sind vom Bundesrat festgesetzt auf:

2,50 ℳ für 1 Stück Rindvieh,
75 ₰ für 1 Kalb oder Schwein,
60 „ „ 1 Schaf,
3 ℳ für 1 Pferd,
1 ₰ für 1 kg Därme,
2 „ „ 1 „ Speck,
2,5 ₰ für 1 kg sonstiges zubereitetes Fleisch.

20 % der vorstehenden Gebühren kommen ferner zur Erhebung, wenn die Herrichtung des Fleisches für die Beschau nicht durch den Verfügungsberechtigten selbst oder eine von ihm zur Verfügung gestellte Hilfskraft besorgt, sondern durch die Beschaustelle vorgenommen wird.

Die chemischen Untersuchungen, insbesondere des zubereiteten Fleisches und der Fette, sollen von einem besonders hierzu verpflichteten Nahrungsmittelchemiker vorgenommen werden.

Wenn die amtliche Beschau beendet ist, so sollen die Fleischteile bezw. die Behälter, in denen sich zubereitete Fette befinden, seitens des Beschauers abgestempelt werden und zwar entweder mittels Farb- oder Brandstempels. Jeder Stempel trägt als Aufschrift die Worte „Ausland" sowie das Zeichen der Zoll- oder Steuerstelle, bei welcher die Untersuchung vorgenommen wird. Auf diese Weise ist im Handel das im Inland geschlachtete von dem vom Ausland eingeführten leicht zu unterscheiden.

Verstöße gegen die Bestimmungen des Gesetzes werden nach § 26 mit Gefängnis bis zu sechs Monaten und mit Geldstrafen bis zu 1500 ℳ oder mit einer dieser Strafen bestraft.

Im § 12 des Gesetzes ist noch bestimmt, daß für die Zeit nach dem 31. Dezember d. J. die Bedingungen für die Einfuhr von Fleisch gesetzlich von neuem zu regeln sind. Sollte eine Neuregelung bis zu dem bezeichneten Zeitpunkt nicht zustande kommen, so bleiben die jetzigen Einfuhrbedingungen bis auf weiteres maßgebend.

Rechtspflege.

— Über die Verantwortlichkeit der Eisenbahn bei Beförderung ihrer Benachrichtigungsschreiben (Avise) durch die Post bringt das Juniheft der Berner Zeitschr. f. d. internat. Eisenbahntransport eine längere Abhandlung, die der Ansicht des Dr jur. Hertzer, als ob die Eisenbahn für den Schaden aus verspäteter oder unterlassener Zustellung eines der Post übergebenen Avises haftbar gemacht werden könne, in gleicher Weise entgegentritt, wie dies von uns in Nr 47 S. 741 d. Ztg. geschehen ist. „Wenn", so wird dort ausgeführt, „die Eisenbahn zur Zustellung des Avises sich besonderer Boten bedient, so wird der Rechtssatz des § 278 B. G.-B. freilich zutreffen. Anders gestaltet sich aber die Sache, wenn der Avis der Post übergeben wird. Dann ist die Person, deren sich die Eisenbahn bedient, eine solche, welche kraft spezieller Gesetzgebung ihrerseits, weiter als diese Spezialgesetzgebung selber statuiert, überhaupt nicht haftet, und gegenüber welcher daher auch die Frage des Verschuldens gar nicht aufgeworfen werden kann. Dies ist so nach deutschem Postrecht, so auch nach dem schweizerischen Gesetze über das Postregal von 1894, Art. 25, 26, so wohl überhaupt nach dem Recht aller hier in Betracht kommenden Staaten. Man kann daher im vornherein nicht davon sprechen, daß die Eisenbahn als Vertragsschuldnerin ein Verschulden der Post zu vertreten habe, da bei der letzteren ein — rechtlich relevantes — Verschulden nicht bestehen kann, wie denn die Eisenbahn auch keinen Rückgriff auf die Post haben könnte. Im Aufsatze

des Herrn Dr Hertzer wird der Sache allerdings die Wendung gegeben, daß die Eisenbahn für die Handlungen des mit der Bestellung des Avises betrauten Postbeamten einzustehen habe. Allein dem ist entgegenzuhalten, daß die Person, deren sich die Eisenbahn bedient, nicht der Postbeamte, sondern die Postanstalt ist. Bestehen gegen den Postbeamten wegen Pflichtverletzungen persönliche Ersatzansprüche, so mögen diese von der geschädigten Partei geltend gemacht werden. Aber die Eisenbahn hat mit der Übergabe des Avises an die Post ihrer Vertragspflicht Genüge getan und ist befreit. Es hätte keinen Sinn, in den einschlägigen Verordnungen ausdrücklich zu bestimmen, daß die Eisenbahn durch die Post zu avisieren berechtigt sei, wenn sie doch auch für die Post haften müßte." Zwar bewegt sich diese Erörterung lediglich auf dem Boden des deutschen Rechts und der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung, auf welchem Boden auch Herr Dr Hertzer geschrieben hat. Aber auch das bürgerliche Recht der übrigen hier in Betracht kommenden Staaten wird schwerlich zu anderen Schlußfolgerungen führen.

— **Schadenersatzanspruch der Eltern.** Der Oberste Gerichtshof zu Wien hat im Gegensatz zu der bisherigen Spruchpraxis entschieden, daß der Mutter für den durch einen Eisenbahnunfall getöteten Sohn ein Schadenersatzanspruch zustehe. In dem betreffenden Prozeß machte die Mutter des bei einem Eisenbahnunfall Getöteten geltend, daß der Verunglückte ihre sowie seiner Geschwister einzige Stütze war, seinen ganzen Monatsverdienst ihr abführte, und daß sie selbst eine alte, herzleidende Witwe ohne Erwerb und Vermögen sei. Sie beanspruche daher einen Schadenersatz in Form einer monatlichen Rente oder eine entsprechende Kapitalabfertigung. Das Handelsgericht Wien wies die Klage ab, wobei es von der Erwägung ausging, daß im Haftpflichtgesetz ausdrücklich bestimmt wurde, daß im Falle eines tödlichen Ausganges des Unfalls „der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getöteten das, was ihnen entgangen ist, ersetzt werden muß". Eine weitergehende Haftung sei also unzulässig, da die Mutter nicht zu den aufgezählten ersatzberechtigten Personen gehöre. Das Oberlandesgericht bestätigte diese Auffassung. Der Oberste Gerichtshof gab der Revision Folge und zwar mit folgender Begründung:

„Zweck des Haftpflichtgesetzes ist, der Bevölkerung einen erhöhten Schutz der körperlichen Integrität gegen die mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Gefahren durch Erleichterung in der Geltendmachung von Ersatzforderungen zu gewähren.

Der Grund des Bedürfnisses der Änderung der bevorstehenden Gesetzgebung lag darin, daß das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch dem Verletzten nicht genügenden Schutz gewährte, da ihm die Verpflichtung zur Nachweisung eines Verschuldens der Eisenbahnunternehmung oblag. Das Haftpflichtgesetz sollte dem durch Aufstellung der Vermutung abhelfen, daß die Beschädigung durch ein Verschulden der Unternehmung oder ihrer Angestellten eingetreten sei. Dagegen enthält das Haftpflichtgesetz keine Bestimmung darüber, wem der Ersatz gebühre; die Beziehung der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. stellt nur fest, worin der zu leistende Ersatz zu bestehen hat, nicht aber auch, wer den Ersatzanspruch zu stellen berechtigt ist. Es gelten daher hierfür die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuchs, vermöge welcher gemäß § 1295 a. b. G.-B. jedermann berechtigt ist, von dem Beschädiger Ersatz des aus dessen Verschulden zugefügten Schadens zu verlangen. Demgemäß steht im Falle, als durch die Verletzung der Tod eines Menschen eintritt, nicht nur den im § 1327 a. b. G.-B. genannten Personen, sondern überhaupt jenen ein Ersatzanspruch zu, welche durch den Tod des Verletzten Schaden erlitten haben.

Da nach § 154 a. b. G.-B. die Kinder verpflichtet sind, ihre Eltern, wenn sie in Dürftigkeit verfallen, anständig zu erhalten, so ist der Ersatzanspruch der Klägerin, wenn sie die Voraussetzungen des § 154 a. b. G.-B. nachzuweisen vermag, gesetzlich begründet.

Es kann nicht behauptet werden, daß eine Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes nicht statthaft ist, weil es ein Ausnahmegesetz ist, denn es ist, wie bereits oben hervorgehoben wurde, nur bezüglich der Beweisfrage, nicht aber auch in Hinsicht der Ersatzpflicht eine Ausnahme festgesetzt worden.

Nach diesen Erörterungen war die Beurteilung der Sache durch das Berufungsgericht eine rechtsirrtümliche."

Vorstehendes Erkenntnis des österreichischen Obersten Gerichtshofs muß u. E. lebhaftes Bedenken hervorrufen. Es folgert die Verpflichtung zum Schadenersatz an den bei einem Eisenbahnunfall Verletzten aus dem allgemeinen Grundsatz des a. b. G.-B., daß der Beschädiger Ersatz für den aus seinem Verschulden zugefügten Schaden zu leisten habe. Die Frage aber, ob bei dem vorliegenden Eisenbahnunfall die Eisenbahn ein Verschulden treffe, wird gar nicht erörtert, sondern anscheinend stillschweigend als selbstverständlich bejaht! Das ist denn freilich ein sehr überraschender und jedenfalls unhaltbarer Standpunkt, da die Erfahrung längst gelehrt hat und es von der ganzen Welt anerkannt ist, daß bei Eisenbahnunfällen keineswegs ein Verschulden der Eisenbahn vorzuliegen braucht, solche vielmehr häufig durch unabwendbaren Zufall, aus unaufgeklärten Ursachen, durch Verschulden des Verletzten selbst oder dritter Personen, durch höhere Gewalt und wie die Möglichkeiten sonst noch heißen mögen, entstehen, ohne daß von einem Verschulden der Eisenbahn irgendwie die Rede sein kann.

Die Leichtigkeit, mit der sich obiges Erkenntnis über die Erörterung dieser grundlegenden wichtigen Frage hinwegsetzt, muß einigermaßen in Erstaunen setzen.

Bücherschau.

— **Das amtliche alphabetische Stationsverzeichnis der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung für 1903** ist vor kurzem erschienen und zum Preise von 40 ₰ bei sämtlichen Fahrkartenausgabestellen zu beziehen. Der Inhalt zerfällt wieder, wie in den Vorjahren, in drei Abschnitte: 1. Das alphabetische Stationsverzeichnis sämtlicher preußisch-hessischer Staatsbahnstationen mit Bezeichnung der Bahnstrecke, an der die Stationen liegen, der Direktion und den Inspektionen, zu welchem sie gehören, sowie Rang- und Servisklassen der Orte. Die Stationen der durch den preußischen Staat neu erworbenen Privatbahnen haben in dem Verzeichnis noch keine Aufnahme finden können. 2. Das Adressenverzeichnis der in größeren Städten befindlichen Inspektionen mit Bezeichnung der Straße und Hausnummer der Diensträume. 3. Bemerkungen für den geschäftlichen Verkehr mit den Eisenbahnbehörden und Eisenbahndienststellen. Hier findet man Auskunft darüber, wohin Eingaben, Anfragen und Beschwerden zweckmäßig zu richten sind, welche Befugnisse den Vorständen der Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen- und Werkstätteninspektionen obliegen sowie über welche Angelegenheiten die Eisenbahndirektionen zu befinden haben.

— **Das Enteignungsgesetz für das Königreich Sachsen** vom 24. Juni 1902, nebst der Ausführungsverordnung vom 24. November 1902 und den sonst gültigen besonderen enteignungsrechtlichen Bestimmungen. Erläutert von Dr Walter Schelcher, Geh. Regierungsrat und vortr. Rat im Königl. sächs. Ministerium des Innern. Leipzig 1903. Roßbergsche Verlagsbuchhandlung (Arthur Roßberg).

Das am 1. Januar d. J. in Kraft getretene sächsische Enteignungsgesetz ist ein bedeutendes gesetzgeberisches Werk; es regelt sowohl das materielle Recht der Enteignung, als auch das Verfahren erschöpfend und unter Berücksichtigung des neuesten Standes der Theorie und Praxis, dabei vielfach selbstständige, von den Bahnen der übrigen deutschen Enteignungsgesetze abweichende Pfade wandelnd. Auf den Inhalt des Gesetzes selbst einzugehen ist hier nicht der Platz, doch kann auch außerhalb seines Geltungsbereichs jedem, der mit dem Enteignungswesen zu tun hat oder sich sonst dafür interessiert, eine Vertiefung in das Gesetz dringend angeraten werden; er wird in vielen Fällen dunkle Rechtsverhältnisse geklärt und die Entscheidung zweifelhafter Fragen erleichtert finden.

Zur Einführung in das bei der Art seines Stoffes naturgemäß ziemlich schwierige Gesetz aber kann es kein geeigneteres Hilfsmittel geben, als den Kommentar von Dr Walter Schelcher. Der Verfasser, der ebenso mit der praktischen Handhabung der Enteignung auf Grund langjähriger beruflicher Tätigkeit genau vertraut ist, wie er durch mehrere Schriften, namentlich durch die rümlichst bekannten „Rechtswirkungen der Enteignung nach gemeinem und sächsischem Rechte" (Leipzig 1893, Arthur Roßberg), sich einen Ruf als Theoretiker auf dem Gebiete des Enteignungsrechts begründet hat, ist an der Schaffung des Gesetzes in hervorragendem Maße beteiligt gewesen und schon deshalb an erster Stelle zu dessen Erläuterung berufen.

Das Buch geht in seinem ersten Teil über den Rahmen eines gewöhnlichen Kommentars weit hinaus, indem es auf 120 Seiten eine Darstellung der Doktrin des Enteignungsrechtes gibt. Der Verfasser behandelt darin zunächst den Begriff, die rechtliche Natur und die Wirkungen der Enteignung. Er bekennt sich hier zu der weitestgehenden öffentlich-rechtlichen Theorie, indem er nicht nur die ganz privatrechtlichen Konstruktionen („Zwangskauf" und „obligatio quasi ex contractu nach dem Typus des Kaufes") verwirft, sondern auch denjenigen entgegentritt, welche zwar den Enteignungsakt selbst als öffentlich-rechtlich anerkennen, aber ihm rechtsaufhebende und rechtsbegründende privatrechtliche Wirkungen zuschreiben; vielmehr nimmt er auch für die Rechtswirkungen der Enteignung, sowohl für die dinglichen wie für die obligatorischen, ihrem Grunde und Wesen nach öffentlich-rechtlichen Charakter in Anspruch. Ferner bespricht der Verfasser die Subjekte und die Objekte der Enteignung, die Feststellung des Enteignungs-

falles und die Entschädigung. Wie schon in den Ausführungen des letzteren Kapitels mehreren in der Theorie streitigen Einzelfragen, welche das Gesetz entschieden hat, besondere Abschnitte gewidmet sind, nämlich der Anrechnung der Vorteile und der Entschädigung des Nebenberechtigten, so behandeln die weiteren Ausführungen ebenfalls einzelne besonders bestrittene Gebiete, und zwar den Schutz des Unternehmers gegen Werterhöhungen bei bevorstehender Enteignung und das Recht auf Ausdehnung der Enteignung. Die beiden Schlußabschnitte der Einleitung bieten eine Übersicht über die bisherige sächsische Enteignungsgesetzgebung und über die Entstehungsgeschichte des Enteignungsgesetzes. Die theoretischen Ausführungen des Verfassers gewinnen durch eine gründliche Anführung der gesamten einschlagenden Literatur und der gesetzlichen Bestimmungen der verschiedenen Staaten noch erhöhten Wert, sie sind mit großer Schärfe des Denkens und mit fast überall zwingender Gewalt der Schlußfolgerungen vorgetragen, so daß auch diejenigen, welche in einzelnen Fragen grundsätzlich abweichende Anschauungen vertreten, ihnen Beachtung nicht werden versagen können. An mehreren Stellen (so S. 18 Anm. 27 und S. 25 Anm. 38) nimmt der Verfasser Veranlassung, von ihm selbst früher schriftstellerisch vertretene Ansichten als nicht mehr haltbar zu bezeichnen, und beweist durch diese Revision der eigenen Anschauung, daß er bei der andauernden Bearbeitung des Gegenstandes davon fern geblieben ist, sich an gewisse Theorien hartnäckig anzuklammern.

In dem eigentlichen Kommentar verdienen die Mitteilungen über die Entstehung der einzelnen Paragraphen des Gesetzes, namentlich über die durch die ständischen Beratungen in den Deputationen wie in den Kammersitzungen herbeigeführten Abänderungen und Zusätze spezielle Beachtung, da sie für die Auslegung meist sehr schätzenswerte Handhaben bieten. Die Erläuterungsbemerkungen des Verfassers leiten in vielen Fällen aus den allgemeinen Grundsätzen des Gesetzes, das jede Kasuistik vermeidet, die Schlußfolgerungen für bestimmte Tatbestände ab und erleichtern dadurch das Verständnis wie die praktische Handhabung des Gesetzes. Hervorhebung verdienen unter anderem die Erläuterungen zu §§ 16 ff. (Nebenanlagen im öffentlichen Interesse und zum Schutze der Anlieger) und zu § 22 (Gegenstand der Entschädigung); erstere enthalten wichtige Ausführungen über das Maß der Verpflichtung des Unternehmers zur Herstellung von Nebenanlagen, in letzteren äußert sich der Verfasser ausführlich über Kausalzusammenhang zwischen Enteignung und Schäden, auch gibt er eine eingehende Darstellung der bei Schätzung des objektiven Wertes eines enteigneten Grundstücks zu beachtenden Gesichtspunkte, als Verkaufspreis für Grundstücke ähnlicher Lage und Art, besondere Eigentümlichkeiten des Grundstücks, seinen Ertrag, seine Benutzungsart und Benutzungsfähigkeit. Zahlreiche Erkenntnisse des Reichsgerichts sowie mehrere Entscheidungen des sächsischen Ministeriums des Innern sind zur Unterstützung der aufgestellten Sätze angeführt. Eine wenn auch geringfügige Einwendung möchte hier nicht unterdrückt werden: der Verfasser urteilt wohl zu hart, wenn er sich über die Methode, den Wert fakultativen Baulandes unter Zugrundelegung des Wertes künftiger fertiger Baustellen mit Berücksichtigung der zur Vorrichtung solcher Baustellen nötigen Aufwendungen und der bis zur Bebauung voraussichtlich verstreichenden Zeit zu ermitteln, ganz abfällig ausspricht und meint, solche Berechnungen seien „weder erforderlich, noch am Platze“ (S. 274). Die Praxis lehrt, daß es ohne derartige Konstruktionen oft an jeder tatsächlichen Unterlage für eine Schätzung gebricht, auch pflegen Käufer, die mit Grundstücken spekulieren wollen, nicht selten wirklich ähnliche Exempel aufzustellen und danach ihre Preisangebote zu bilden. Man wird daher namentlich in Streitfällen der getadelten Methode nicht ganz entraten können. — Was die (S. 241 f. behandelte) viel umstrittene Frage anlangt, ob und inwieweit dem Anlieger an einem öffentlichen Wege, dem ohne ursächlichen Zusammenhang mit einer gegen sein Grundstück gerichteten Enteignung, aber infolge eines mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Unternehmens die Adjazenz seines Grundstücks an dem Wege entzogen wird, ein Entschädigungsanspruch zustehe, so wird zwar das Bestehen eines solchen Anspruchs aus der Enteignung verneint, doch wird diese Ausführung durch den Zusatz: „wenigstens vom Standpunkte des Privatrechts“ und durch einen allgemein gehaltenen Hinweis auf die von O. Mayer aufgestellten Grundsätze der öffentlich-rechtlichen Entschädigung wieder eingeschränkt. Eine theoretische Klärung der Frage wird daher leider nicht erreicht; es wäre zu begrüßen, wenn der Verfasser ihre Behandlung in späteren Auflagen des Buches weiterführen würde.

Der Schluß des Buches bringt die gleichfalls mit Anmerkungen versehene Ausführungsverordnung zum Gesetze, die Wiedergabe zweier Entwürfe des letzteren aus verschiedenen Stadien der parlamentarischen Durchberatung und ein ziemlich knappes, aber geschickt aufgestelltes Sachregister.

Schr.

— **Berufsklassen-Wahlkreise.** Vorschläge zur Umgestaltung des sächsischen Landtagswahlrechtes und zur Neuabgrenzung der Reichstagswahlkreise. Von H. Wiechel, gepr. Zivilingenieur. Mit zwei Tafeln graphischer Darstellungen. Verlag von C. Heinrich, Dresden-Neustadt. 1903. Preis 1 ℳ.

„In breiten Schichten der erwerbstätigen Bevölkerung betrachtet man die überkommenen historischen politischen Parteien als Gebilde, die den Stempel des Überlebten an sich tragen. Neue, starke Kräfte regen sich überall, der Bund der Landwirte, die Vereinigung der Steuer- und Wirtschaftsreformer, der Zentralverband deutscher Industrieller und neuerdings der Bund der Kaufleute zeigen den Weg unserer zukünftigen Parteigruppierung. Nur einseitige Theoretiker, Berufspolitiker geben die Losung aus, die jetzige Form der Parteibildung sei die bessere, höhere Form des Parlamentarismus gegenüber einer Vertretung lediglich der Berufsklassen und Stände. Mag man wählen, auf welche Weise man immer will, jeder Abgeordnete trägt das Verantwortlichkeitsgefühl dem Reiche und seinen Wählern gegenüber, sei der Wahlkörper zusammengesetzt wie er wolle. Leichter aber wird es für einen Abgeordneten sein, diese Verantwortlichkeit zu tragen, wenn die Wünsche fast aller seiner Wähler auf dasselbe Ziel hinauslaufen, klar und bestimmt sind und von ihm gebilligt werden, während es einem gewissenhaften Abgeordneten schwere Bedenken erregen muß, wenn er einem Wählerkörper, der zwar einmal eine Zufallsmajorität gebildet hat, in sich aber durch die widerstreitendsten Interessen zerklüftet ist, Rechenschaft ablegen soll.“ In diesen Worten stellt der Verfasser die Begründung seiner Vorschläge am Schlusse seiner Ausführungen noch einmal kurz zusammen. Die jetzt bestehenden Verhältnisse werden von ihm namentlich in einer vergleichenden Darstellung beleuchtet, aus der das Zurücktreten der Angehörigen von Industrie, Gewerbe und Verkehr gegenüber den Richtern, Rechtsanwälten, Verwaltungsbeamten und Theologen deutlich hervortritt. „Völlig unvertreten bleiben“, so sagt er weiter, „die 374 000 Reichstagswähler der Post und Eisenbahn durch Abgeordnete aus ihrer Mitte, obgleich sie ein Anrecht auf 12 Vertreter hätten. Der Grund zu dieser Erscheinung, die sich weiterhin in den industriellen Berufsgruppen und besonders im Bauwesen wiederholt, liegt in der gleichförmigen Verteilung dieser Berufe über das ganze Reich, ohne daß sie durch Bodenständigkeit und geschlossenes Vorkommen in der Lage wären, wie die Landwirtschaft zusammenzuwachsen.“

Gewiß ist es unter den gegenwärtigen Zeitumständen ein verdienstliches Beginnen, wenn der Verfasser darauf hinweist, in welch geringem Maße einzelne Berufsstände im deutschen Reichstage vertreten sind. Bekanntlich war der Eisenbahndirektor a. D. Schrader bislang dort der einzige Vertreter des Verkehrswesens, und auch er ist bei den Neuwahlen nicht wiedergewählt. Man mag es für ein berechtigtes Bestreben halten, wenn große Berufskreise sich jetzt mehr als früher bemühen, eigene Berufsgenossen in die Volksvertretungen zu bringen. Aber eine Abänderung des Reichstagswahlrechts im Sinne einer B e r u f s k l a s s e n v e r t r e t u n g halten wir doch für völlig undurchführbar.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Lindern-Heinsberg zwischen den Stationen Dremmen und Heinsberg gelegene Haltepunkt Grebben für den Personenverkehr eröffnet. Die Entfernung beträgt von Grebben nach Dremmen 1,4 km, nach Heinsberg 3,1 km. Der Fahrkartenverkauf findet durch einen Agenten statt. Das Reisegepäck der von Grebben fahrenden Reisenden wird dem Packmeister zur Nachbehandlung übergeben. Direkte Abfertigung des Reisegepäcks nach Grebben erfolgt nur dann, wenn der Reisende sich bereit erklärt, sein Gepäck direkt nach dem

Verlassen des Zuges in Empfang zu nehmen.

In Grebben werden alle auf der Strecke verkehrenden Personen- und gemischten Züge anhalten.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, im Juni 1903. (1590)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse bestehender Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Kandrzin-Neisse zwischen Schnellewalde und Deutsch-Wette gelegene bisherige Haltepunkt Neuwalde, unter gleichzeitiger Umwandlung in eine Haltestelle, für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Stückgut- und Wagenladungs - Güterverkehr mit Ausnahme schwerwiegender Fahrzeuge und Sprengstoffe eröffnet.

Mit dem Tage der Eröffnung wird die neue Haltestelle in den Gruppentarif II der preußischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) und in die Gruppenwechseltarife der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe II beteiligt ist, einbezogen.

Bis zur Erstellung direkter Entfernungen in den genannten Tarifen sind der Frachtberechnung für Neuwalde zugrunde zu legen:

a) im Verkehr mit Schnellewalde eine Entfernung von 6 km,
b) im Verkehr mit Deutsch-Wette eine Entfernung von 4 km,
a) im Verkehr mit allen übrigen Stationen der genannten Staatsbahnen die Tarifentfernungen von Schnellewalde zuzüglich 6 km oder von Deutsch-Wette zuzüglich 4 km, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt.

Die Haltestelle Neuwalde wird der Betriebsinspektion 2 sowie der Verkehrs- und Maschineninspektion Ratibor unterstellt.

Kattowitz, den 20. Juni 1903. (1591)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Dülmen D. G. E.

Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. werden die Abfertigungsbefugnisse der Station Dülmen D. G. E. der verstaatlichten Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn im Güterverkehr auf den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze beschränkt.

Münster, den 19. Juni 1903. (1592)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 2.

Mit dem 10. Juli l. J. wird die Station Niepolomice der k. k. österreichischen Staatsbahnen in die Holzausnahmetarife A und B einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 22. Juni 1903. (1593)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. Juli d. J. gelangt der Nachtrag IX zum Gütertarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr zur Ausgabe. Er enthält Bestimmungen über die anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Halle a. Saale und Posen, eine Ergänzung zu II. Besondere Bestimmungen, Ergänzungen und Änderungen zu II. B. Besondere Tarifvorschriften, zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger sowie zum Kilometerzeiger, zu den Ausnahmetarifen und Berichtigungen.

Die vorerwähnte Ergänzung zu II. Besondere Bestimmungen ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 23. Juni 1903. (1594)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtbegünstigung für die Weltausstellung in St. Louis 1904.

Im Anschluß an die Bekanntmachung vom 20. März d. J.

Die Gegenstände, die auf der vom 1. Mai bis 30. November 1904 in St. Louis stattfindenden Weltausstellung ausgestellt und nicht verkauft werden, sind bei Aufgabe nach dem früheren Ausgangsorte — gleichwie auf dem Hinwege — auf den preußischen Staatsbahnen und den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zur halben tarifmäßigen Fracht zu befördern, sofern sie von dem zur Sicherung des zollfreien Wiedereingangs nach Deutschland durch den Reichskommissar ausgefertigten Rücksendungsnachweis begleitet sind. Die Frachtbriefe müssen den Vermerk enthalten, daß die Sendung durchweg aus Ausstellungsgut besteht.

Berlin, den 22. Juni 1903. (1595)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der preußischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1903 tritt zum Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarif der Nachtrag III in Kraft. Er enthält: Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Alt-Hütten, Bornim-Grube, Bramstädt, Bredow (Osthavelland), Gersdorf, Heinrichsdorf i/Pm., Klebow, Pastitz, Priort, Satzkorn, Teschendorf und Wüstenfelde der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin, verschiedene, zum Teil bereits veröffentlichte Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, ferner Bestimmungen, wonach die Stationen Crampas-Sassnitz, Lauterbach (Rügen), Neddemin und Rakow aus dem Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl usw. und die Stationen Grabow a/O., Kratzwiek, Vulkan-Bredow und Züllchow aus dem Ausnahmetarif E 2 für Eisen und Stahl usw. zur überseeischen Ausfuhr als Empfangsstationen ausscheiden. Die hiermit verbundenen Frachterhöhungen treten erst am 15. August 1903 in Wirksamkeit. Abdrücke dieses Nachtrags sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen käuflich zu haben.

Dresden, am 25. Juni 1903. (1596)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

a) Binnenverkehr der Tarifgruppe VI. b) Hessisch-linksrheinischer Wechselverkehr.

Die in den Gütertarifen der vorbezeichneten Verkehre unter B 1 a) enthaltene besondere Tarifvorschrift erhält mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ab die folgende Fassung:

„Bier (in Fässern), Maronen und frische Nüsse werden, wenn als Frachtgut aufgegeben, mit den Personen- oder Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert, soweit die Verwaltung nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge für zulässig erklärt. Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Nüsse werden nur dann als frisch angesehen, wenn sie aus der laufenden Ernte herrühren und in der Zeit vom 1. August bis 15. Oktober aufgeliefert werden."

Frankfurt a/M., den 22. Juni 1903. (1597)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Mit dem 15. Juli l. J. werden die Stationen Neu-Sandec und Nowemiasto der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie Zabrze Koksanstalt der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz in die Ausnahmetarife für Getreide und Kleie einbezogen.

Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 24. Juni 1903. (1598)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die seither im Verkehr mit der Stargard-Cüstriner Eisenbahn bestehende Beschränkung zu Ziffer 6 (Holz des Sp.-T. III) des Rohstofftarifs aufgehoben.

Gleichzeitig werden die von Station Lauchhammer nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Braunkohlen usw.) teilweise ermäßigt, die Tarifentfernungen für Braunschweig (Nordbhf.) - Mattierzoll in 41 km, Braunschweig (Nordbhf.)-Schöningen in 46 km und Gliesmarode B. L. E.-Mattierzoll in 38 km abgeändert, sowie die Schnittentfernung für Bredstedt-Börßum in 395 km berichtigt.

Erfurt, den 24. Juni 1903. (1599)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin - Stettin - schlesischer Gütertarif. Schlesisch - sächsischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. kommen in den obenbezeichneten Gütertarifen zur Einführung:

a) Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle, Abfälle von Baumwolle und von Baumwollgarn von Stettin Zentral-Güterbahnhof und Swinemünde nach Skalmierzyce sowie
b) Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff und Strohzellstoff, wie in den Spezialtarifen II und III des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs genannt, von Stettin Zentral-Güterbahnhof, Coswig in Sachsen, Mügeln b. Pirna und Naundorf b. Dresden nach Skalmierzyce.

Die Sätze, über deren Höhe die beteiligten Verwaltungen Auskunft erteilen, finden jedoch nur auf solche Sendungen Anwendung, welche laut Frachtbriefvorschrift zur Ausfuhr nach Rußland bestimmt sind.

Breslau, den 24. Juni 1903. (1600)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Änderung der Güter- und Tiertarife infolge Überganges der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Altona.

Mit dem Ablauf dieses Monats werden die nachbezeichneten Tarife aufgehoben:
a) der Gütertarif für den Binnenverkehr der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft,
b) der Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren im Binnenverkehr der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft,
c) die Verbandsgüter- und Tiertarife für den Nordostsee-, hanseatisch-ostdeutschen, den niederdeutschen und den rheinisch-niederdeutschen Verband, soweit sie den Verkehr zwischen Stationen der preußischen Staatseisenbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Gruppenwechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn anderseits umfassen.

Mit dem 1. Juli d. J. werden die Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn in die Gruppenwechseltarife der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn mit der Gruppe IV, sowie in den Staatsbahntiertarif einbezogen, und zwar bis auf weiteres mit den in den vorgenannten Verbandstarifen bestehenden direkten Entfernungen und Frachtsätzen. Die für die Überführung der Eil- und Frachtstückgüter zwischen den Bahnhöfen Flensburg A. und K. F. vorgesehenen Überfuhrgebühren fallen fort.

Soweit direkte Frachtsätze bisher nicht bestanden haben, werden sie eingeführt.

Für den Verkehr der Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn untereinander treten durch Aufhebung der in dem gedachten Binnentarif bestehenden Ausnahmetarife für Steinkohlen und Steine für einzelne Verkehrsbeziehungen geringe Frachterhöhungen mit Gültigkeit vom 15. August d. J. ein.

Die zwischen Flensburg K. F. und den Stationen Altona, Ascheberg, Bergedorf, Boizenburg, Brahlstorf, Breddin, Büchen, Elmshorn, Eutin, Friedrichsruh, Friesack, Glöwen, Grabow, Hagenow Land, Havelberg, Karstädt, Lauenburg a. Elbe, Lenzen, Ludwigslust, Neumünster, Neustadt a. Dosse, Neustadt i. Holst., Nitzow, Paulinenaue, Plön, Pritzier, Reinbek, Schwarzenbek, Wankendorf, Wend.-Warnow, Wilsnack, Wittenberge und Zernitz im Nordostsee-Verbandsgütertarif und zwischen Flensburg A. und den Stationen Kühren, Preetz und Raisdorf im Gruppentarif IV enthaltenen direkten Entfernungen und Frachtsätze werden am 15. August d. J. ohne Ersatz aufgehoben.

Im übrigen treten zwischen Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn untereinander, sowie im Verkehr dieser Stationen einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster, der Farge-Vegesacker, Hoyaer und Kreis Oldenburger Eisenbahn anderseits am 1. Juli anderweite, zum Teil bedeutend ermäßigte Frachtsätze im Grupentarif IV in Kraft. Insbesondere werden die auf Seite 26 des Gruppentarifs IV vorgesehenen Überfuhrgebühren zwischen Flensburg A. und K. F. für die nach dem Hafen in Flensburg bestimmten oder von dem Hafen daselbst herrührenden Wagenladungen vom 1. Juli ab nicht mehr erhoben.

Über die Höhe der Frachtsätze für die Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn geben die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbureau in Altona Auskunft.

Altona, den 20. Juni 1903. (1601)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Direktion der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1903 werden für Milch, kondensierte und konservierte (sterilisierte) in Wagenladungen von 5 t und 10 t von westschweizerischen Stationen mit der Bestimmung nach dem Zollausland von Basel Bad. Bahn nach Ludwigshafen a. Rhein die Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und I im Rückvergütungswege gewährt.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze sind die Bestimmungen unter § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, maßgebend.

Karlsruhe, den 18. Juni 1903. (1602)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend neue Frachtsätze für den Eisenerzversand der Station Lindenbach des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Preis 0,10 *M*.

Essen, den 23. Juni 1903. (1603)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 erhält das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 6 b folgende Fassung:

„6 b. Prügel und Rundlinge bis zu höchstens 2,5 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende (sogenanntes Schleifholz)."

Erfurt, den 23. Juni 1903. (1604)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-hessischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für den Verkehr von Station Vienenburg nach der Station Sangerhausen der Frachtsatz von 0,26 *M* für 100 kg für Gießereiroheisen des Ausnahmetarifs 8 in Kraft.

Magdeburg, den 23. Juni 1903. (1605)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1.

Zum 1. Juli 1903 wird Neckarau, Station der badischen Staatsbahn, in die Ausnahmetarife Nr 9 (Eisen und Stahl usw. im Verkehre nach den Seehäfen und den Küstenstationen), Nr 9 b (Schiffbaueisen) und Nr 9 c (Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern) als Versandstation neu aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 22. Juni 1903. (1606)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

1. Mit dem 1. Juli d. J. treten direkte Frachtsätze zwischen Station Algermissen (Bez. Hannover) und den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn in Kraft.

2. Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger wegen Abfertigung von Militärgut.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 22. Juni 1903. (1607)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juli d. J. ab werden die Stationen Anklam, Arzberg, Lichtenberg-Friedrichsfelde und Parkowo in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstationen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 19. Juni 1903. (1608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnittarif vom 16. Juli 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 kommt der Nachtrag IX zur Ausgabe.

Derselbe enthält Anstoßsätze für die Stationen der neu eröffneten oder demnächst zur Eröffnung kommenden Lokalbahnen (Ansbach-) Leutershausen-Bechhofen, Pasing-Herrsching und Tirschenreuth-Bärnau a. W. N.

München, den 23. Juni 1903. (1609)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif IV.

Vom 15. August d. J. ab werden für die Überführung der Schnellzugsgüter zwischen den Bahnhöfen Hamburg B. (Lippeltstraße und Klostertor) und Hamburg L. H. folgende Überfuhrgebühren erhoben:

für Sendungen bis zu 25 kg Gewicht . . . . . . 0,50 *M*
für jede ferneren 10 kg . . 0,10 „

Altona, den 20. Juni 1903. (1610)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Kiel-Eckernförde-

Flensburger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Schleswig - Angler Eisenbahn anderseits.

Infolge Übergangs der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Altona wird mit dem Ablauf dieses Monats der Gütertarif zwischen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und der Schleswig-Angler Eisenbahn aufgehoben.

Als Ersatz werden mit dem 1. Juli d. J. neuberechnete Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Schleswig der Schleswig-Angler Eisenbahn und den Stationen Altenhof (Schleswig), Eckernförde, Gettorf, Husby, Kiel, Lindaunis, Mohrkirch-Osterholz, Neu-Wittenbek, Rieseby, Sörup und Winderatt in den Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif aufgenommen. Diese Sätze weisen gegenüber den zur Zeit gültigen teils geringfügige Erhöhungen, teils geringfügige Ermäßigungen nach. Soweit Erhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. August d. J. Gültigkeit. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Im Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif treten ferner vom 1. Juli d. J. folgende Änderungen ein:

1. Die Gebühr für Überführung und Umladung der Güter in Eckernförde — Ziffer 5 der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger — wird:
   für Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B von 0,04 ℳ auf 0,03 ℳ.
   für Wagenladungsgüter der Spezial- und Ausnahmetarife von 0,03 ℳ auf . . . . 0,02 „
   für 100 kg ermäßigt.
2. Die Überführungsgebühr für Stückgüter zwischen den Bahnhöfen Flensburg A. und Flensburg K. F. — Seite 20 des Tarifs unter 4 — kommt in Wegfall.
3. Auf Seite 277 des Tarifs ist in den Bestimmungen über die Anwendung der Tariftabellen unter a) 1. der Absatz:
   c) den sämtlichen Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn“
   zu streichen. (1611)

Altona und Kiel, den 22. Juni 1903.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.
Die Direktion der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab wird für die Dauer des Sommerfahrplans von und nach dem Haltepunkte Strickerhäuser an der Strecke Hirschberg i/Schl.-Grünthal Abfertigung von Reisegepäck eingerichtet.

Breslau, den 24. Juni 1903. (1612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäckverkehr nach und von der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Mit dem am 1. Juli d. J. stattfindenden Übergang des Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahnunternehmens in das Eigentum und den Betrieb der preußischen Staatsbahnen tritt auf der Strecke Kiel-Eckernförde-Flensburg — unter Einführung der IV. Wagenklasse — der Staatsbahnpersonen- und Gepäcktarif, Teil II für den Direktionsbezirk Altona vom 15. Juli 1900 nebst den zu demselben ergangenen Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Hierdurch werden auf genannter Strecke Erweiterungen und Änderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung eingeführt, die neben wesentlichen Ermäßigungen auch einige Erhöhungen gegenüber den nach dem jetzt geltenden Tarife zur Erhebung kommenden Sätzen bedingen.

Der Binnentarif der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut, Teil II vom 1. Mai 1894 nebst Nachträgen I—IX wird daher, soweit Erhöhungen nicht eintreten, mit Ende dieses Monats aufgehoben. Soweit künftig Erhöhungen eintreten — d. i. bei den Zeitkartenpreisen für einzeln fahrende Kinder und bei der Fracht für Expreßgut — bleiben die Bestimmungen und Sätze dieses Tarifs bis zum 14. August d. J. einschließlich bestehen.

Mit dem 14. August d. J. wird ferner aufgehoben der Tarif für die Ausgabe fester Rundreisekarten für den Verkehr zwischen den Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und den Dampfschiffstationen der Flensburger Föhrde und Sonderburg vom 1. Mai 1902.

Die Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Kiel-Eckernförde-Flensburger Stationen unter einander sowie zwischen diesen Stationen und den Stationen der preußischen Staatsbahnen werden mit dem 1. Juli d. J. aus den Preistafeln des oben bezeichneten Binnentarifs und des Nord-Ostsee-Personen- und Gepäcktarifs vom 1. Oktober 1899 nach Neuberechnung, zum Teil mit Ermäßigungen, in die Preistafeln des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs übernommen.

Nähere Auskunft erteilen das Verkehrsbureau hier und die beteiligten Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen.

Altona, den 19. Juni 1903. (1613)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der Direktion der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und der weiter beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck nach und von Helgoland, Amrum, Wyk a/Föhr und Westerland a/Sylt vom 1. Mai 1902 sowie zum Anhang zu diesem Tarife, enthaltend Gepäckfrachttafeln, je ein Nachtrag in Kraft. Die seitherigen Gepäckfrachtsätze im Verkehr mit Cassel und Marburg bleiben bis zum 1. August d. J. bestehen. Die Karten nach Westerland gelten (vom Tage der Inbetriebnahme der Strecke Westerland-Kampen) bei unmittelbarer Weiterfahrt ab Westerland zur Fahrt bis und ab Wenningstedt oder Kampen a/Sylt mit der Sylter Dampfspurbahn.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen.

Die Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Altona, den 20. Juni 1903. (1614)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Verdingung auf Lieferung von 20 Stück eisernen Kohlenkasten zu 500 kg Fassungsraum, darunter 6 Stück ohne Räder, zum Beladen der Lokomotivtender soll stattfinden. Die besonderen Bedingungen nebst Angebotsbogen und Zeichnungen sind im hiesigen Eisenbahn-Inspektionsgebäude, Hamburger Str. 30, Zimmer Nr 13, einzusehen und können gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ — nicht in Briefmarken — von dem Eisenbahnsekretär Peus daselbst bezogen werden. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 8. Juli 1903, Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 17. Juni 1903. (1615)
Königl. Eisenb.-Maschineninspektion.

Verdingung auf Lieferung von 4 Stück Wasserkränen mit Träufelsäule nach Blatt 50, II. Auflage der Musterzeichnungen für die Staatseisenbahnverwaltung soll stattfinden; davon je 2 Stück für die Bahnhöfe Dortmund und Hamm. Die Abmessungen sind: Auslegerlänge 2440 mm, Höhe der Träufelsäule 2700 mm, Trichterweite 450 mm.

Ergänzungsbestimmungen sind im hiesigen Eisenbahn-Inspektionsgebäude, Hamburger Straße 30, Zimmer Nr 13, einzusehen und können auch nebst Angebotsbogen gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ — nicht in Briefmarken — von dem Eisenbahnsekretär Peus daselbst bezogen werden. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 9. Juli 1903, Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 17. Juni 1903. (1616)
Königl. Eisenb.-Maschineninspektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräte an Altmaterialen, als

Gußeisen, Schmelzeisen, eiserne und stählerne Drehspäne, Federstahlabfälle, Radreifen, Satzachsen, Rotguß-, Kupfer- und Weißmetall-Drehspäne, Eisenblech, Stahlguß-Bremsklötze, Schrott- und Messingabfälle, Zink, Blei, Kupfer, Gummiabfälle usw., insgesamt etwa 40 Wagenladungen,

werden hiermit zum Verkauf gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren vom Hauptbureau der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altmaterial“ versehen, sind unter Wiederanschluß der unterschriftlich anzuerkennenden Bedingungen bis zum

14. Juli 1903, Mittags

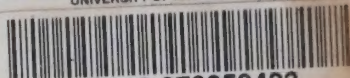
an die Großherzogliche General-Eisenbahndirektion zu Schwerin i/M. einzureichen.

Schwerin, den 21. Juni 1903. (1617)
Großh. General-Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.


CoLibrì
COVER SYSTEM ®
Made in Italy
05-13 BIG


8 032919 991355


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 073259423